

EFICIENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO URBANO DE
LA CIUDAD DE VALLEDUPAR PERIODO 2004-2019

JESÚS DAVID MERCADO SEGRERA

STEFANNY YESSANIA LOPEZ DAZA

UNIVERSIDAD POPULAR DEL CESAR

FACULTAD DE DERECHO CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

SOCIOLOGÍA

VALLEDUPAR CESAR

2021

EFICIENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO URBANO DE
LA CIUDAD DE VALLEDUPAR PERIODO 2004-2019

JESÚS DAVID MERCADO SEGRERA

STEFANNY YESSANIA LOPEZ DAZA



UNIVERSIDAD POPULAR DEL CESAR

FACULTAD DE DERECHO CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

SOCIOLOGÍA

VALLEDUPAR CESAR

2021

Dedicatoria

Primero que todo Quiero dedicar este triunfo a Dios, a mi madre Rosa Segrera y mi abuela Josefa Morales quienes me guiaron y me fortalecieron día a día para empezar un camino lleno de éxitos con sus consejos fueron mi motor de arranque constante y motivación Muchas gracias por su paciencia comprensión y sobre todo por su amor por sus palabras de ánimo cuando más las necesitaba en esta cortas palabras quiero demostrar mi gratitud y dedicar a todas y cada una de las personas que estuvieron presentes en la realización de este sueño Tan anhelado y es tan importante para mí expresarlo.

JESÚS DAVID MERCADO SEGRERA

Dedicatoria

Dedicó esta investigación, primeramente, a Dios, a mis padres y a la universidad popular del cesar por abrirme sus puertas, además de todos esos profesores de la facultad de sociología que han sido de ejemplo para mí, además de contribuir a mi formación universitaria, este además de ser un logro también ha sido un gran reto para mí y para toda mi familia que con gran esfuerzo me han motivado a llegar hasta este momento.

STEFANNY YESSENIA LOPEZ DAZA

AGRADECIMIENTOS

mis más sinceros agradecimientos a la universidad popular del cesar por abrirme sus puertas a mi compañera Stefanny López Daza por su apoyo incondicional en el desarrollo de este gran proyecto, a mis tutores Rafael Nieves y Rodrigo Aponte quienes con su conocimiento y sabiduría fueron una pieza fundamental y clave en cada etapa desarrollada en nuestro proyecto.

también Quiero agradecer especialmente a una persona que ha sido incondicional conmigo y esa es Leslie Rodríguez y carolina Galvis con quiénes a través del tiempo fui fortaleciendo una gran amistad de todo corazón les doy gracias por convivir y compartir conmigo todo este tiempo por estar conmigo en momentos tristes y felices, donde compartieron conmigo mis alegrías y mis frustraciones y sobre todo me tendieron la mano cuando más lo necesite en los momentos más trascendentales y difíciles de la carrera en dónde quería dejar todo tirado pero hoy les quiero dar gracias por ayudarme a que este sueño se me cumpliera, sé que no fue fácil pero con su cariño, tu calidad y sencillez humana me ayudaste a crecer como persona y a creer en mí desarrollo como profesional por eso de todo corazón te quiero expresar mi agradecimiento por su apoyo y cariño para conmigo Muchas gracias por todo.

JESÚS DAVID MERCADO SEGRERA

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por brindarme la salud, la inteligencia además de una familia muy cálida, Agradezco a mi Padre Rafael por enseñarme el concepto de lo que es el esfuerzo y todo lo que se puede conseguir con disciplina.

Agradezco a mi madre Anidis por enseñarme el concepto de los valores y todo lo que se puede alcanzar tratando a los demás con respeto y con amor. Agradezco a mis hermanos Rafael, Andrés y Vanessa por enseñarme la importancia de trabajar en grupo y las ventajas de todo lo que puede lograr en corto tiempo.

A mi compañero de proyecto Jesús Mercado por brindarme la oportunidad de ser parte de este gran trabajo.

También quiero agradecer a mis asesores Rafael Nieves y Rodrigo Aponte por acompañarnos y guiarnos con la organización de este proyecto y por último agradezco a mis amigos de universidad que me han acompañado desde mi primer semestre, ya que siempre me brindaron su apoyo y amistad incondicional le agradezco a Leidis, Kleiderman, Kate.

STEFANNY YESSSENIA LOPEZ DAZA

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN	1
1.1. EFICIENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO URBANO DE LA CIUDAD DE VALLEDUPAR PERIODO 2004-2019	3
1.1.1. LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:	3
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	4
1.3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.	6
1.4. OBJETIVOS.	6
1.4.1. OBJETIVO GENERAL:	6
1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	7
1.5. JUSTIFICACIÓN.	7
1.6. DELIMITACIÓN.	9
1.6.1. DELIMITACIÓN ESPACIAL:	9
1.6.2. DELIMITACIÓN TEMPORAL	10
2. MARCO TEÓRICO	11
2.1.1. ANTECEDENTES REFERENCIALES	11
2.2. BASES TEÓRICAS	30
2.3. MARCO LEGAL.	37
2.4. MARCO CONCEPTUAL.	41
2.4.1. GENERALIDADES.	41
3. METODOLOGÍA	43
3.1. ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN	43
3.2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	44
3.3. TIPO O ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN	45
3.4. POBLACIÓN OBJETO	46
3.6. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	47
3.6.1. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	47
3.6.2. MÉTODO DE ANÁLISIS DE DATOS.	48
3.7. ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS	49
CONCLUSIONES	62
RECOMENDACIONES	65
ANEXOS	67
Bibliografía	87

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo de investigación se realiza un estudio sobre la eficiencia en la prestación del servicio de transporte masivo en la ciudad por parte de las empresas operadoras del sector en Valledupar abordando para ello el periodo entre el año 2004 al 2019. Teniendo en cuenta para ello variables como: las condiciones del vehículo de servicio público, el tiempo en que se cubren cada ruta, la operatividad y alcance en la prestación del servicio a toda la ciudad en los diferentes barrios y comunas, el tiempo de espera por parte de los usuarios para la utilización del servicio durante la jornada laboral y festiva resaltando que no se tiene las condiciones necesarias para que las personas con discapacidad motriz puedan hacer uso de estos.

El objetivo central formulado en este proyecto es el identificar la eficiencia del transporte en la ciudad de Valledupar, este objetivo se puede resolver a través de la identificación de las debilidades y fortalezas del modelo operativo de los vehículos existentes dentro del sistema de transporte público masivo en la ciudad de Valledupar, así mismo se determinara el estado actual de los buses, las líneas prestadoras del servicio de transporte público y el cumplimiento de estándares básicos de seguridad para la prestación del servicio según lo establecido en el marco jurídico además daremos a conocer el grado de satisfacción o insatisfacción de la población vallenata respecto a la prestación del servicio del transporte público de nuestro municipio.

A partir de lo encontrado durante la etapa descrita anteriormente se formulará un plan de mejora que fortalezca las falencias encontradas para lograr incidir en la optimización de la

calidad de vida de los habitantes de la ciudad quienes de una u otra manera podrán movilizarse en condiciones dignas en el transporte público urbano.

Lo que se pretende lograr con esta investigación es dar a conocer el estado actual en que se encuentra el sistema de transporte urbano de la ciudad de Valledupar en el que se analizará la relación costo-beneficio y en este orden de ideas nos permitirá dar un diagnóstico pertinente sobre Cuáles son los aspectos en los que se está fallando y en los que se debe mejorar. Es decir, identificar debilidades y fortalezas.

1.1. EFICIENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO URBANO DE LA CIUDAD DE VALLEDUPAR PERIODO 2004-2019

1.1.1. LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

INSTITUCIONES SOCIALES, POLÍTICAS PÚBLICAS Y BUEN VIVIR EN CONTEXTOS LOCALES.

Este trabajo se enmarca en la línea de investigación *“Instituciones sociales, políticas públicas y buen vivir en contextos locales”*, dada la importancia y el impacto que genera el transporte público en todas las esferas sociales de la ciudad de Valledupar, influyendo de manera directa e indirecta en el desarrollo social de nuestro contexto porque a través de este se permite la movilización de un punto de la ciudad a otro, permitiendo el cubrimiento de las necesidades básicas como el trabajo, la compra de víveres, enseres y el acceso a la administración pública.

El presente trabajo guarda una amplia relación con dicha línea de investigación puesto que se va a comprender el comportamiento de dos instituciones como lo son el Ministerio de Transporte, y La secretaria de tránsito y transporte municipal quienes son los entes encargados de vigilar la prestación de dicho servicio en el sistema de transporte público de la ciudad de Valledupar, que es operado por prestadores particulares y son quienes deben garantizar la prestación del servicio eficiente y de calidad para la población en general permitiendo un buen desarrollo social mediante las relaciones socio-culturales que se ven reflejadas a través de la movilización de bienes y servicios de un lugar a otro en la extensión territorial del municipio de Valledupar

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La movilidad dentro de una ciudad que se encuentra en constante crecimiento es importante porque responde a la necesidad de transporte y permite la construcción de conectividad económica y social a través del traslado de un punto a otro, esto es lo que ocurre en Valledupar capital del departamento del Cesar y que en los últimos años se encuentra en expansión del suelo urbano lo que directamente crea la demanda de una prestación de servicio de transporte público que en igual medida crezca, lo que no está ocurriendo en la actualidad.

El sistema de transporte público masivo urbano de la ciudad de Valledupar actualmente es direccionada por el SIVA, quien a través de la Unión temporal Transvalle, hizo que se diera una unificación de las tres empresas de transporte urbano: las cuales son **cooperativa de transportadores colectivos del cesar (cootranscolcer)**, **cooperativa upar de transportadores Ltda. (Cootraupar)** y **transportes el cacique s a s. (Transcacique)**, para lo cual en el año 2019 se dio la unificación entre la empresa Transcacique y Cootraupar, dando esto como resultado que actualmente se encuentren en operación dos empresas de transporte público urbano masivo que son: Cootracolcer y transvupar las cuales operan como cooperativas y están encargadas de intercomunicar a los habitantes y visitantes hacia los distintos barrios.

Como epicentro de encuentro de las diferentes rutas como punto principal circulan en el centro donde se desarrollan las actividades administrativas, financieras y comerciales, teniendo como paraje de base el denominado “centro de cinco esquinas”, dado que es el punto de mayor flujo del comercio por donde circulan la mayoría de rutas pertenecientes al sistema de transporte.

En la actualidad este no tiene un panorama muy alentador ya que en ciertos aspectos se ha mejorado y en otros se ha agudizado aún más la crisis, el transporte público masivo urbano

de pasajeros en la ciudad de Valledupar desde el año 2004 hasta la fecha se percibe y se siente un descontento general a nivel de la población vallenata, esto debido al sistema de manejo del transporte público urbano masivo, Donde el ciudadano paga una tarifa elevada y no ve la inversión reflejada en calidad, comodidad y una movilidad asertiva en la ciudad de Valledupar, con muchos vehículos viejos para chatarrizar que ya cumplieron su ciclo de operación, y que también vemos reflejado en el cubrimiento de las rutas hacia ciertos sectores.

A la fecha, aunque ya este impase se ha superado en un 50%, pero no de un todo ya que aún circulan vehículos que cumplieron su ciclo de vida y son totalmente incómodos, viejos, y no cubren el total de la necesidad de la población Vallenata a nivel de movilidad, donde las actuales empresas prestadoras del servicio están sacando vehículos de circulación y no están reemplazando estos, un ejemplo “claro es que de cada 6 vehículos chatarrizados solo hacen reposición de 1 vehículo. (Daza, 2017)

Dando pie a una constante guerra con otros buses que van hacia la misma ruta, previniendo así la llamada guerra del centavo, con base al ejemplo anterior lo que se percibe, es que muchas de las rutas establecidas en el sistema de transporte público masivo urbano de pasajeros de la ciudad de Valledupar, prácticamente desaparecieron, porque no se cuenta con la cantidad suficiente de vehículos para cubrir la vasta Necesidad de la población Vallenata.

Esto gracias al mal proceso de reposición de vehículos que cumplieron su ciclo de operación, debemos tener en cuenta que hace 6 años durante la administración del ex alcalde Fredy socarras el municipio con el fin de fortalecer a estas empresas y el transporte público masivo urbano de pasajeros adquirió 60 buses, de los cuales 44 eran nuevos y 16 usados de la ciudad de Cali, los cuales se encuentran o vendidos o en mal estado, dando como resultado que se perciba que el sistema de transporte masivo urbano de Valledupar es deficiente.

Otro aspecto a considerar es la frecuencia con la que pasan dichos buses en las diferentes rutas, muchas veces se espera hasta 20 y 30 minutos, llegando al caso que pasan dos buses al mismo tiempo regateando por los pasajeros, dando como resultado que se espere hasta una hora o el pasajero opte por abordar el transporte ilegal como es el Mototaxismo o llegado al caso los colectivos piratas o informales, los cuales en los últimos años han ganado mucha fuerza, aprovechando las falencias que presenta el sistema de transporte masivo urbano del municipio Valledupar.

1.3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.

¿Cuál es la eficiencia del servicio de transporte público masivo urbano de la ciudad de Valledupar durante el período 2004-2019?

1.4.OBJETIVOS.

1.4.1. OBJETIVO GENERAL:

- Identificar la eficiencia del servicio de transporte público masivo urbano en la ciudad de Valledupar en el periodo 2004-2019

1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Establecer debilidades y fortalezas del sistema de transporte público en la ciudad de Valledupar.
- Identificar la cobertura de las rutas del transporte urbano en Valledupar
- Conocer el grado de satisfacción de la población hacia la eficiencia del sistema de transporte público masivo urbano de la ciudad de Valledupar

1.5. JUSTIFICACIÓN.

La presente investigación es de gran importancia porque analiza una de las funciones básicas de nuestra sociedad, como lo es el caso de la movilidad representada en el sistema de transporte público masivo urbano específicamente en la ciudad de Valledupar, realizando un análisis exhaustivo para determinar si este realmente es eficiente o no es eficiente, a través de una muestra que se seleccionará de los 175 barrios, buscando poder cumplir con los objetivos de este estudio, teniendo una mirada Integral, que pueda permitir tener un bosquejo de ideas entrelazadas y así dar un diagnóstico real del estado actual del sistema de transporte público masivo del municipio de Valledupar.

Teóricamente la eficiencia del sistema de transporte público masivo está ligado a la movilidad y la cohesión social por eso esta investigación se encuentra apoyada en los postulados de (Lange, 2011) Durkheim, E. (1893), (Acevedo, Bocarejo., 2009). Con los planteamientos de estos teóricos buscamos tener las bases fundamentales que nos permitan

realizar la investigación de una manera objetiva y neutral, analizando el sistema de transporte público masivo de la ciudad de Valledupar en lo concerniente a la eficiencia.

Así mismo reviste una importancia práctica porque abordamos la realidad del día a día de nuestra sociedad, donde comprenderemos si realmente existe la eficiencia en el sistema de transporte público masivo urbano de la ciudad de Valledupar en lo referente a aspectos como movilidad, cultura, relaciones sociales, cohesión social etc.

La investigación tiene un enfoque de carácter cualitativo, con un diseño de tipo transversal descriptivo, donde como técnica de análisis del contexto se hará uso de la investigación acción participativa que permitirá conocer y analizar los antecedentes de la problemática planteada anteriormente, con una finalidad de carácter práctico en donde la población objeto de estudio, en este caso la población Vallenata que hace uso del sistema de transporte público masivo urbano, darán bases fundamentales para responder a la pregunta de investigación.

Este trabajo realizará un aporte teórico fundamentado de base para otros estudios más profundos y prácticos que pretenden identificar el fenómeno y darle una solución radical que termine con tantos años de un fenómeno interminable e inmanejable. Los beneficiarios con este proyecto de investigación serán la población Vallenata en general sobre todo la comunidad adulta quienes hacen mayoritariamente uso de este transporte público al igual que las personas ubicadas en las zonas periféricas de la ciudad. Estos beneficios serán tangibles en la medida en que este tipo de investigaciones sean tomadas en cuenta dándoles la importancia que ameritan y sacándolas del anonimato.

Se concluye con que las posibles soluciones propuestas se formulan alternativas que resuelvan la problemática planteada, es por esto que la presente indagación posee una utilidad

práctica y por ello se justifica. Además los resultados generarán nuevos conocimientos y entonces tendrá una utilidad metodológica convincente.

1.6. DELIMITACIÓN.

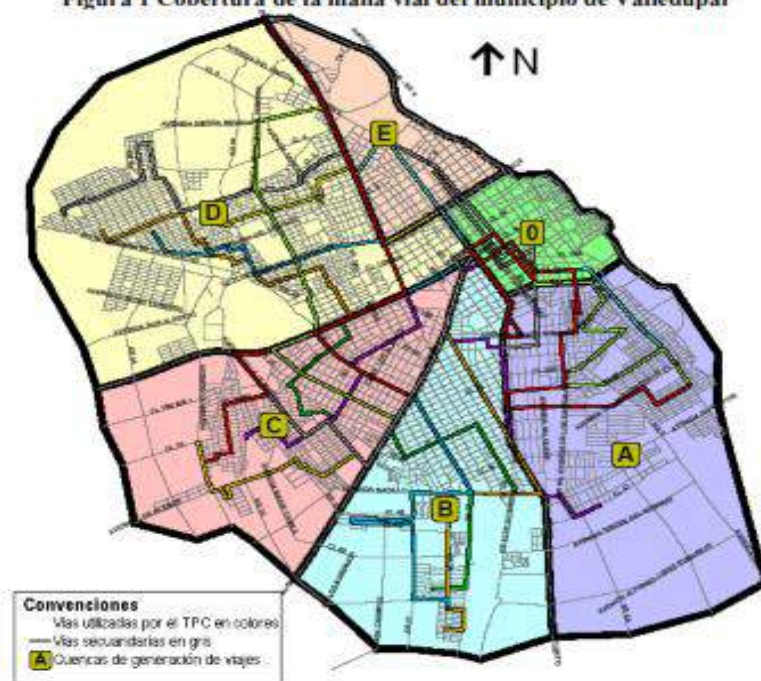
1.6.1. DELIMITACIÓN ESPACIAL:

La presente investigación se desarrollará en la ciudad de Valledupar capital del departamento del Cesar, la cual según datos del DANE posee 175 barrios y 6 comunas con una población total de 459.349 habitantes según el censo 2018 (CNPV2018 – CG2005).



Fuente: alcaldía municipal de Valledupar

Figura 1 Cobertura de la malla vial del municipio de Valledupar



Fuente: Plan Integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de los Municipios de Mompos, Pamplona y Valledupar, desarrollado por la Unión Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Ingeniería de Tránsito y Transporte.

1.6.2. DELIMITACIÓN TEMPORAL

Este estudio se llevará a cabo en un período de un año comenzando en el año 2021-1 en el mes de agosto y culminando en diciembre del 2021 -2.

2. MARCO TEÓRICO

2.1.1. ANTECEDENTES REFERENCIALES

Desde los inicios de nuestra sociedad, se ha hecho fundamental el transporte, el cual nos ayuda a movilizarnos de un momento a otro en un determinado tiempo, esto ha despertado el interés entre los investigadores. Luego de un periodo han surgido nuevas prioridades como lo es medir el nivel de eficiencia y eficacia del transporte público, lo que nos lleva a indagar un poco más de este nuevo fenómeno que se da en las distintas zonas urbanas del mundo y el país.

La gestión del transporte público masivo urbana se encuentra en constantes cambios ya sea por las nuevas tecnologías o la inclusividad que lleva a que se desarrollen distintos métodos para lograr una mejor calidad y de la cual se beneficia toda la población, tantas personas con o sin discapacidad, por esto surge la importancia de estudiar un tema de gran trascendencia.

Entre los primeros antecedentes se encuentran los trabajos realizados sobre transporte urbano, donde a nivel de eficiencia se han realizado varios estudios sobre está a nivel mundial, donde el banco mundial (2019) “afirma que El transporte es considerado como un proceso fundamental del desarrollo económico y social; que genera oportunidades y habilita a ser más competitivos a nivel económico, por tal motivo La infraestructura de transporte es considerada como una conexión real entre las personas y el empleo, la educación y los servicios de salud, donde los habitantes de las ciudades pueden realizar la compra de bienes y servicios en todo el mundo, con la particularidad que se da un proceso de interacción social entre las personas generando una serie de conocimientos y soluciones que propician el crecimiento a largo plazo” basándonos en este planteamiento del banco mundial se puede decir que en nuestro quehacer diario el transporte urbano es fundamente importante en todos sus aspectos ya que no solo abarca aspectos sociales, si no también políticos y económicos.

Como es de saberse a nivel del transporte urbano de pasajeros la movilidad juega un papel fundamental en la realidad actual en la que estamos inmersos por tal motivo el fenómeno del transporte público urbano masivo no podemos entenderlo separado del concepto de movilidad, el cual no solo se refiere a los desplazamientos físicos de un lugar a otro, al relacionarlas en diferentes formas trasciende la dicotomía entre la investigación del transporte y las investigaciones sociales da lugar a complejos patrones de experiencias sociales a través de comunicaciones en la distancia (Sheller y Urry, 2006).

Dicha dicotomía hace que se dé una revalorización de los espacios dándoles sentido de lugar; con una alteración de nuestros tiempos de recreación y descanso, al intentar que se extienda la vida de las personas mediante la vinculación de todos los lugares en virtud de una red de conexiones que se extiende creando zonas de conectividad por un lado, y zonas de desconexión y exclusión por el otro (Marcu, 2016); en base a esto se nota un proceso de aceleración en los tiempos de espera y que surja mediante este proceso un nuevo ciudadano que es móvil, creativo, innovador y coproductor de movilidad (Korstanje, 2013).

En otras palabras, la movilidad es considerada como una posibilidad, un proceso, una necesidad y una fortaleza que posee el hombre moderno con un proceso de interacción social que, a su vez, elimina la noción de sedentarismo típicamente presente en muchos estudios de geografía, antropología y sociología (Sheller y Urry, 2006).

El proceso de la evolución urbana tiene una particularidad que ha sido estudiada desde disciplinas como la economía, sociología y geografía urbana, que a su vez los modelos cuantitativos que posee, hace que se relacione con factores de localización industrial y transporte, pero al surgir una serie de nuevos ambientes suburbanos que son desarrollados en base a las tecnologías de la comunicación, los patrones de movilidad, el proceso de la

planificación territorial relacionada con el desarrollo inmobiliario, o la disposición de zonas y riesgos naturales, lo que obliga a una nueva comprensión cuantitativa del crecimiento de las ciudades (Rojas, et al. 2014).

Desde un enfoque territorial, la movilidad queda descrita de manera tal que se puede identificar claramente su influencia en la calidad de vida de las personas: ya que mediante esta nos permite a las personas desplazarnos de un lugar a otro, y que los bienes pueden ser desplazados también de una manera digna, oportuna, confiable y económica, que nos permitan atender las necesidades básicas de vivienda, educación y salud, mediante una adecuada infraestructura de transporte urbano (Lupano y Sánchez, 2009). Una de las problemáticas más importantes de la vida urbana contemporánea es la movilidad urbana (Lange, 2011), que requiere de una política particular de transporte (Jordán, et al., 2003).

La movilidad posee una serie de factores que de una u otra manera la afectan, dentro de estos tenemos una infraestructura deficiente en lo referente a la accesibilidad sea regional o local, combinado con aspectos que se dice son los que deben garantizar que se dé una movilidad correcta en lo referente al transporte público masivo urbano con un correcto uso del suelo, con un previo diseño de carreteras que garantice la conectividad, donde se generen condiciones de transporte peatonal y en bicicleta, y que realmente haya una calidad del transporte público, que se dé una disponibilidad y manejo de parqueaderos, y una planeación que permitan un buen diseño de los sitios, y una administración de la movilidad a través de programas integrados, que permitan conocer realmente como se refleja el impacto del crecimiento de los tráficos a nivel de movilidad urbana así como en las grandes metrópolis (Mignot, D. et al., 2010), pero es de resaltar que la sociología urbana tradicional no consideró el tremendo impacto del automóvil en el cambio de los hábitos de los habitantes (Sheller y Urry, 2006).

A partir de los años 80 Latinoamérica ha experimentado un patrón de asentamiento a nivel poblacional que en comparación con los otros continentes con el que ya alcanzó sus porcentajes de urbanización (da Cunha, 2009). Por tal motivo, a través de la cohesión social la movilidad se ha convertido en un pilar fundamental de la cultura urbana, la movilidad a través del transporte público masivo urbano, al ser una herramienta que brinda accesibilidad sin estigmatizar basado en transportar e intercomunicar entre las diferentes áreas de la ciudad, la movilidad es considerada como un factor de desarrollo en los aspectos político, económico y sociocultural por sí mismo, que aparece en el moderno modelo de “ciudad global” (Lange, 2011) dicho modelo se afirma como un recurso para la consolidación y equilibrio entre centralidad y movilidad de los grandes centros urbanos para su organización, funcionamiento y expansión .

Al crear diferentes formas de vida la movilidad se ve reflejada en una variedad de espacios de carácter social, dentro de las que tenemos las llamadas intermitentes que están constituidas por las estaciones, los hoteles, las autopistas y todos los espacios de servicios y ocio,”; los “corredores urbanos” son las trayectorias donde el tránsito es fácil; los “espacios de transición espacial” existen donde se potencia la concentración de personas en la ciudad tecnológica global; a través de una red de movimientos rápidos (Vivas y Rivera, 2007), Afirman que Es en estos espacios en donde se producen las principales transformaciones sociales y urbanas Existe un campo de estudio de las ciencias sociales acerca de la influencia de las transformaciones generadas por la movilidad urbana, en los modos de vida de los seres que hacen parte del entramado social de las ciudades , en el que hay postulados teóricos diversos, una de esas es que consideran a la movilidad como parte de la libertad personal que tiene un

ciudadano con el poder de circular por el territorio, incluyendo los efectos reales de la infraestructura vial en el aislamiento social.

Dado a la relación entre las personas y la consecuente pérdida del espacio público como ámbito de expresión socio cultural; pasando por el enfoque de que la infraestructura provoca mayor tiempo de traslado, además de que propicia la ausencia de formas urbanas identificables por los habitantes; o bien la aparición de formas arquitectónicas posmodernas que al tiempo de surgir suprimen los referentes históricos perdiéndose la identidad territorial (Lange, 2011). En otras palabras, influye y es determinada por la forma y relación de los espacios urbanos (Pérez, 2015).

En este sentido al ser la movilidad un factor determinante dentro de nuestra sociedad, debemos analizar y estudiar la manera en cómo se manifiestan los patrones de movilidad de las personas, de manera sectorizada en ámbitos de actividad o área geográfica, como es el caso de los traslados de los estudiantes de un campus universitario (Vich, Delclós, Miralles-Guasch, 2015). Afirman que los roles que juega la movilidad urbana se reconocen el de cuestionar la delimitación del territorio para construir identidades culturales en los diferentes lugares; también el de acelerar la vida social urbana con el refuerzo del desarrollo tecnológico y principalmente la intercomunicación de un lugar a otro reflejada en las autopistas, a través de los vehículos prestadores del servicio de transporte público urbano masivo y las diferentes formas de movilidad por ejemplo; otro es el de impulsar la pérdida del compromiso mutuo pues la capacidad de evitar el contacto con otros se constituye como un instrumento de poder social, y puede ser fuente de status aumentando el distanciamiento de las clases.

Este es identificado como un pilar fundamental en los quehaceres de la vida diaria de los habitantes, distinguiendo así su condición como parte fundamental de los sistemas

urbanos, y parte de su experiencia sociocultural (Lange, 2011). Por tal motivo se afirma que la demanda de infraestructura social se incrementa especialmente en los países en desarrollo (Lupano y Sánchez, 2009), según estos afirman que muchas economías latinoamericanas retomaron un ritmo de crecimiento notable desde el año 2003 gracias a la evolución de los ingresos de los habitantes y de los precios accesibles de los automóviles, particularmente los usados, no solo para las clases altas sino también las de ingresos medios, siendo este un fruto del avance tecnológico del siglo XX .

Por lo tanto, en la ciudad actualmente el proceso de movilidad el cual se refleja a través de los desplazamientos, son un elemento muy importante en la vida cotidiana de los habitantes, ya que no se tiene en cuenta el recorrido de dicho vehículo para satisfacer sus necesidades de movilizarse hacia las diferentes actividades, sino también porque dicho servicio es un derecho que debe ser garantizado (Gutiérrez, 2005).

La movilidad reflejada a través de El transporte público urbano masivo en la ciudades pequeñas, intermedias y grandes con el pasar del tiempo y gracias al desarrollo urbano, la movilidad urbana ha dado como resultado que el transporte público masivo urbano se convierta en una necesidad básica, a la cual los ciudadanos tienen acceso gracias a su bajo costo en infraestructura al hacer uso de estos, históricamente a nivel mundial, se ha hecho necesario la realización de estudios en lo referente a la movilidad urbana, dichos estudios han dado como resultado que más del 50% del total de la población de una ciudad no puede poseer un automóvil para movilizarse, por eso dentro de su dinámica social los países que se encuentran en vía de desarrollo la mayoría de la población hace uso del sistema de transporte público masivo urbano ya que no posee un medio óptimo para movilizarse de un lugar a otro dentro de las ciudades.

En este orden de ideas la prestación del servicio de transporte público masivo urbano es realizado por empresas de carácter privado, las cuales se encargan de operar y conectar los orígenes y destinos a través de una red de líneas multimodales (De Rus, 1991). Dentro de la normativa legal el estado debe garantizar la prestación de los servicios de transporte específicamente en México, es importante agregar que el modo de operación de los sistemas de transporte urbano público masivo, se da mediante la firma de un contrato con empresas de carácter privado quienes se encargan de prestar el servicio de movilizar a los ciudadanos de un punto a otro dentro de la ciudad, con el pago de una tarifa establecida, mediante un convenio entre las empresas prestadoras del servicio y el gobierno municipal que es quien se encarga de regular que este servicio se esté prestando bajo las condiciones establecidas en dicho contrato.

Cabe destacar que desde el punto de vista de (Molinero & Sánchez, 1998) afirman que para considerar un servicio de carácter público debe:

a) Satisfacer una necesidad de carácter colectivo, donde se incluya a todos los actores sociales que hacen parte fundamental de la ciudad.

b) implicar la acción por parte del estado y las alcaldías municipales, quienes se encargan de regir que este servicio cumpla con las condiciones mínimas para la prestación de este.

c) implicar que el servicio beneficie a la población habitante del municipio.

d) Estar regido bajo la normativa legal representada a través de un régimen de derecho público.

El transporte público urbano es considerado el medio más importante que influye en el desarrollo urbano de las ciudades que le permite a la población que habita en las colonias

marginales las herramientas necesarias para poder desplazarse a lo largo de una ciudad, implicando así la dotación de un transporte público eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de la población (Arango et al., 2012).

Los resultados de un estudio previo (Figueroa & Carrión, 2001) reportaron que son muchos los factores que no permiten que exista una buena cobertura de los servicios del transporte público urbano que son considerados los formales, entre dichos aspectos se encuentran la accesibilidad, las condiciones de infraestructura y equipamiento en los barrios apartados, lo que conlleva a desarrollar servicios precarios de transporte público, donde los que prestan los servicios informales o ilegales, llegan a esos lugares alejados a donde el transporte público urbano masivo no ofrece sus servicios de cobertura y que estos ofrecen con mayor agilidad y facilidad para atender la demanda que se tiene, pero son vehículos que no cuplés con los requerimientos técnicos para prestar dicho servicio y por tal motivo hay un riesgo inminente donde la integridad del usuario se pone en riesgo al no cumplir con los requerimiento de las autoridades.

Se puede inferir que realmente El sistema de transporte público ha llegado a tales magnitudes que hoy en día resulta imposible contar con estudios actualizados de permitan conocer la cantidad de vehículos, rutas, itinerarios y otros elementos con los que se pretende atender la demanda, la cual no se conoce con la precisión y exactitud que se requiere para lograr la eficiencia, por lo tanto resulta muy importante estudiar el dinamismo permite evaluar el funcionamiento del servicio (Islas, 1991).

En el Estado de Michoacán el principal problema es que el servicio de transporte no cumple con los requerimientos de los usuarios, “normalmente un usuario satisfecho aspira salir de su origen, caminar lo menos posible hasta la parada, esperar y trasladarse en el menor tiempo

posible, contar con vehículos seguros y confortables, y que realmente los conductores tengan una capacitación previa para manejar de la mejor manera con prudencia, además también estos esperan que se designe una tarifa razonable que esté adecuada al servicio que están recibiendo, en base al cumplimiento de los lineamientos mencionados anteriormente depende que en el transporte público urbano se preste un servicio eficiente y de calidad para los usuarios” (Molinero & Sánchez, 1998) afirman que Es importante estudiar la eficiencia del servicio de transporte público para conocer cuáles son los principales factores que hacen que este servicio sea ineficiente y así poder implementar estrategias y políticas públicas para el mejoramiento del servicio.

Evidentemente La ciudad de Morelia posee problemas serios en la prestación del servicio, comenzando con la cantidad de vehículos que se encuentran en circulación, dando como resultado que la autoridad encargada de regular no tenga el dato real de todas las unidades que circulan, muchas de estas unidades prestadoras del servicio de transporte público traen sobre cupo al sin importar los riesgos que conlleva, provocando así que algunos usuarios se trasladen de pie dentro de las unidades. Otro problema que aqueja el servicio es que no se respetan las paradas, ni por parte de los usuarios ni por parte de los operadores del servicio.

Estos problemas se presentan principalmente porque las autoridades competentes no regulan el servicio de forma adecuada. En el 2007 la Comisión de las Comunidades Europeas señaló que los ciudadanos esperan que el transporte público satisfaga sus necesidades desde el punto de vista de la calidad, la eficacia y la disponibilidad del servicio. Para que el transporte público colectivo sea atractivo para las personas tiene que ser accesible, frecuente, rápido, fiable y cómodo. Pero la mala calidad, la lentitud y la falta de fiabilidad del transporte público son un obstáculo para el cambio modal del transporte privado al público.

Para las partes interesadas en el servicio, no se presta suficiente atención a la comodidad de las unidades, al igual que faltan soluciones de transporte público. Molinero & Sánchez (1998), opinan que el transporte público urbano de pasajeros es considerado como un servicio primordial para la comunidad por ser un servicio que utilizan millones de personas en el mundo, este servicio es básico e importante y puede definirse como el enlace entre las personas y el lugar en el que estas personas quieren o necesitan estar. En razón a lo anterior debemos primero considerar el nivel de satisfacción de los usuarios que hacen uso de este, y que de una u otra manera contribuyen a la prestación de este servicio para que sea eficiente, como lo es el caso de usuarios, comunidad, gobierno, conductores y empresas prestadoras del servicio.

En este orden de ideas La importancia del transporte público urbano masivo en las grandes ciudades radica realmente en su gran capacidad de gestar una serie de actividades que de una u otra manera hacen que la economía sea dinámica y que todos los que participan en ella se les facilite la movilidad tanto para personas como sus bienes y servicios, contribuyendo con su desplazamiento (Arango et al., 2012). El transporte público colectivo (TPC) se ha consolidado como un eje importante para la planeación y gestión de ciudades, al ser este un servicio que atiende a la mayoría de la población, por tal motivo el transporte público urbano masivo es un tema que requiere de estudio, innovación e intercambio constante de información entre los diferentes actores que componen el entramado social, por tal motivo hay un gran desafío para Las ciudades de los países en desarrollo, en cuanto a la implementación y estudios del sistema de transporte ya que tiene la dificultad de no contar con abundantes recursos económicos pero tienen un gran desafío que es el de aprender y conocer la serie de soluciones implementadas en diferentes geografías (Rojas & Mello, 2005).

Según (Navas,2008), el transporte público es necesario para desplazarse a lo largo de las ciudades, al igual constituye el medio motorizado que representa menores costos para los usuarios y cuyo impacto en el medio ambiente es relativamente bajo con respecto al transporte privado, ya que con el uso de este servicio se disminuyen los automóviles particulares. Del mismo modo, el transporte público determina el acceso de los individuos a los diferentes espacios de la ciudad, especialmente de aquellos con niveles de ingreso bajos que no tienen la posibilidad de tener carro propio estableciendo una relación directa entre transporte, equidad y desarrollo económico urbano.

Dentro de este tema de movilidad urbana y eficiencia tenemos también un pilar fundamental que son las políticas públicas para el caso de Bogotá, con el estudio de la política pública de transporte público masivo, en específico Transmilenio como eje central de movilidad, y la forma como se garantiza este derecho con calidad a los bogotanos, teniendo en cuenta dos aspectos fundamentales: el acceso y la calidad del servicio.

La historia de las ciudades está estrechamente vinculada con los dos conceptos anteriormente citados: el transporte público o urbano y la movilidad, El transporte público y la movilidad han sido fundamentales en el desarrollo urbanístico y en la economía de las ciudades, prueba de ello son las investigaciones de Wessels, Pardo y Bocarejo (Teselas, Pardo, & Bocarejo, 2012), quienes traen a colación un proyecto de la Unidad de Inteligencia Económica liderado por Globescan y MRC McLean Hazel, en donde se solicitó a diferentes alcaldes de grandes ciudades, clasificar los aspectos que hacen a una ciudad competitiva en materia de infraestructura urbana. El 35% señaló al transporte como el principal aspecto a tener en cuenta, seguido por la seguridad y la protección con el 11%. De lo anterior se evidencia que el buen funcionamiento del transporte y ciudades con buenas condiciones de movilidad tiene relevancia

a nivel mundial, en lo relacionado con las decisiones y preocupaciones de los alcaldes, no sólo en relación a la calidad de vida de los ciudadanos, que la potencia, sino que también genera repercusiones en la competitividad de una ciudad.

Contar con condiciones adecuadas de movilidad, sin duda, permite el desarrollo adecuado de las economías y todo retraso de la misma significa una debilidad competitiva, Estos problemas repercuten en impactos económicos, como en el caso de Bangkok, donde las externalidades negativas producidas por el caos en la movilidad han impactado hasta el 9% del PIB (Pardo, 2009).

La movilidad para el hombre en la actualidad es fundamental, y carecer de ella y/o encontrarse con barreras, es un problema de relevancia a considerar. Ricardo Montezuma, relaciona la movilidad con la inequidad, la segregación social y la exclusión. Señala que este problema se manifiesta en muchas ciudades del continente americano y constituyen su mayor reto, en donde un número importante de ciudadanos no logran movilizarse puesto que no tienen la posibilidad de acceder al transporte público, ya sea por razones “espaciales, económicas o de infraestructuras.” (Montezuma, 2010) Es decir, son varias las barreras que existen, de distinto tipo, que impiden que las personas no puedan movilizarse. No cabe duda de que el fuerte crecimiento de las urbes en Latinoamérica ha significado importantes retos para las ciudades, tanto en aquellas de mayor tamaño, como en las intermedias y las pequeñas.

Producto de la proletarización del campesinado que produjo grandes migraciones internas, y un aumento del número de habitantes en las ciudades, se generaron enormes retos en las urbes. (Robledo,1997), señala que en Europa fueron varios los Estados que asumieron como propias las tareas de construir redes de acueducto y alcantarillado, y pavimentación de vías ante el creciente aumento de pasajeros y de intercambios comerciales, que ante la falta de

redes de agua, convirtieron a las ciudades en presa de epidemias. El avance de las ciencias naturales demostraría que las recurrentes epidemias provenían de los barrios obreros debido a las malas condiciones higiénicas en las que habitaban, y llegaban a golpear a los barrios de la burguesía y élite de la época. En el caso de Francia, la problemática de salud pública impulsa un ambicioso proyecto de renovación urbana desde el gobierno, que incluyó la construcción de avenidas, de la señalización de las vías, etc. Bogotá, no sería ajena a esos grandes retos en materia de transporte público y urbanismo (Robledo, 1997).

Podemos concebir Como elemento constitutivo de la dinámica urbana, la movilidad es la base de políticas públicas enfocadas en la mejora de sus características, especialmente en las ciudades del mundo en desarrollo para los pobres y grupos vulnerables, lo cual forma parte de documentos de alcance tan amplio como los Objetivos de Desarrollo del Milenio establecidos por la ONU (Pardo, 2010). En México el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 establece como estrategias de crecimiento y movilidad social, la movilidad de capitales, integración productiva, la movilidad segura de las personas y la atracción de talento e inversión. En cuanto a la movilidad urbana, reconoce la necesidad de mejorarla dadas la alta tasa de motorización y expansión urbana, y la deficiente infraestructura de transporte urbano masivo (Gobierno de la República, 2013). Las políticas de movilidad se abordan desde variados enfoques: el urbanismo centrado en la calidad de vida de los ciudadanos, el transporte económicamente eficiente y ambientalmente sustentable, la visión de los gobiernos, de los proveedores de obras y servicios, de la universidad, de la banca y las instituciones internacionales (Lupano y Sánchez, 2009).

En Las ciudades con modos de transporte que funcionen como sistemas integrados tienen mejores probabilidades de prosperar como centros de comercio, industria, educación,

turismo y servicios, y existen en todo el mundo redes y organizaciones que promueven el transporte urbano sostenible (Pardo, 2010), pero los modelos urbanos de movilidad sostenible deben apoyarse en el planeamiento territorial para identificar los patrones de localización e intensidad de usos del suelo, lo que lleva a conocer las características de la demanda y tipos de transporte adecuados (Cardozo, Gutiérrez y García Palomares, 2010).

Debido a las externalidades, en el análisis económico del transporte urbano no se pueden asignar todos los costos relevantes, de modo que se requiere una nueva generación de políticas orientadas a la gestión y regulación de la demanda de espacio vial urbano, en especial para el transporte motorizado particular porque la expansión y mejora de la infraestructura de transporte público por sí misma, a pesar de ser imprescindible no será suficiente para llegar a niveles aceptables de congestión y contaminación ambiental (Lupano y Sánchez, 2009). Experiencias en esta dirección pueden observarse en la aplicación de peajes urbanos en Londres y Singapur, en este último caso se han incorporado además tecnologías innovadoras basadas en la instalación obligatoria de chips “inteligentes” en todo el parque automotriz. Otras alternativas incluyen la gestión del estacionamiento en áreas específicas y por horas del día, reducciones de velocidad, etc (Robledo,1997).

Los problemas de movilidad también son un reflejo de las dificultades cotidianas de índole social, económica y medio ambiental, más agudas en las áreas urbanas, de modo que solo se puede llegar a una ciudad sostenible si se conjugan la dimensión ambiental y social (Mignot et al., 2010) en el concepto de “movilidad urbana sustentable” (Lupano y Sánchez, 2009:12). Afirman que Para lograrlo se requiere un nuevo enfoque de las autoridades hacia el transporte urbano, con mejor capacidad y calidad de respuesta, y previsión, lo que se debe

lograr con la intervención de especialistas en el manejo del tránsito incluyendo un manejo integral entre las diferentes instituciones

(Thomson y Bull, 2002), con el apoyo de herramientas tecnológicas entre las cuales destacan los sistemas de información geográfica (SIG) (Cardozo et al., 2015; Salado García et al., 2006). Se considera que la movilidad de personas y bienes seguirá creciendo, así como la congestión, las emisiones y contaminantes relacionados; también, que las diferencias en calidad y cantidad de oportunidades entre los países en desarrollo con respecto a los desarrollados se ampliarán. Esto entre otros efectos previstos a futuro relacionados con la seguridad, costo, tecnología, equidad social y accidentalidad

Cabrera-Arana, G., Velásquez-Osorio, N. y Orozco-Arbeláez, A. (2015). Movilidad: Aporte para su discusión. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 33 (3), 429-434. Por lo tanto, la planeación de la movilidad puede enfocarse en objetivos diversos o complementarios como: reducir la congestión, reducción en los costos de viaje y estacionamiento, disponibilidad y ahorro al consumidor, mejorar la movilidad de quienes no conducen; seguridad vial, conservación de la energía, reducción de emisiones de contaminantes, mejora de la salud pública, protección del hábitat y mejora de la calidad de vida de la comunidad.

a) Título: eficiencia del transporte público en la ciudad de Morelia, Michoacán (México) en el año 2015: un análisis de la envolvente de datos

resumen: Este artículo es el resultado de un proceso de investigación realizado con el fin de identificar y conocer el nivel de eficiencia del transporte público urbano masivo en la ciudad de Morelia, Michoacán (México) realizado en el 2015, el cual abarca las 46 rutas de colectivo urbano que prestan el servicio y circulan en dicha ciudad. Para ello utilizaron como metodología el Análisis de la Envolvente de Datos (DEA), en el cual se llevó a cabo el cálculo

de la Eficiencia con una Técnica Global representada mediante el modelo de Charnes, Cooper y Rhodes (CCR), y la Eficiencia Técnica Pura fue aplicada mediante el modelo de Banker, Charnes y Cooper (BCC), y la Eficiencia de Escala (EE). Los resultados se obtuvieron en base a variables como unidades, horas, frecuencia, viajes y kilómetros recorridos. En base a los resultados obtenidos se pudo observar que en Morelia la eficiencia técnica global fue determinada por la eficiencia de escala, donde se tuvo un nivel de eficiencia de 0,93 y la mayor parte de las unidades pertenecientes a este sistema están bajo rendimientos crecientes.

Objetivo: El objetivo de esta investigación es conocer qué tan eficiente fue el servicio de transporte público en la ciudad de Morelia, Michoacán en el año 2015 y la hipótesis de trabajo es que la eficiencia técnica del transporte público estuvo determinada por la eficiencia de escala con rendimientos crecientes.

la hipótesis se cumple ya que se pudo comprobar que la eficiencia técnica del transporte público estuvo determinada por la eficiencia de escala con rendimientos crecientes. Y este trabajo nos permitió visionar y darnos cuenta la manera en cómo debemos abordar el estudio a nivel de eficiencia, aunque se omiten algunos aspectos que este nos muestra.

b) Título: El estado del arte de la movilidad del transporte en la vida urbana en ciudades latinoamericanas

Resumen: En un análisis de carácter documental que posee un enfoque de carácter cualitativo, el cual nos muestra a través del estado del arte de la movilidad en lo referente a su forma de manifestación en el ámbito territorial, identificar el desafío real que representa para la vida urbana contemporánea en Latinoamérica. Reconociendo la relación estable que hay entre movilidad y sostenibilidad que son unos elementos considerados imprescindibles en el proceso

de supervivencia para las ciudades actuales, y la necesidad que hay de un proceso de evaluación ambiental estratégica a través de un modelo de umbrales ambientales.

Se analiza su influencia sobre la economía como principal componente de la demanda de transporte y su impacto en el planeamiento urbano, principalmente de las externalidades, donde La congestión se aborda como contraparte, y se analizan su origen, causas, problemas comunes en Latinoamérica, cuál es la contribución real del transporte urbano y sus efectos en la sociedad. Mirando las soluciones que dan para mejorarla mediante una serie de ejemplos representativos, y la aplicación implementación de políticas públicas con tres enfoques principales: la calidad de vida, eficiencia, y sostenibilidad, en el ámbito del entramado social donde Se reconocen resultados tanto exitosos como fallidos, que A través de la identificación de sus elementos configuradores, resulta un panorama que precisa la necesidad de incorporar estos conceptos al medir la calidad de vida de las personas.

Conclusiones: Con el análisis realizado, se han podido identificar los elementos que configuran la movilidad, y la relación estrecha que deben tener las propuestas técnicas que se traduzcan en políticas públicas para mejorar la calidad de vida de los habitantes, la cual depende íntimamente de la sostenibilidad urbana, teniendo como elemento de unión la eficiencia en el transporte. Por lo tanto, en el ámbito local, es posible establecer que el diseño de un modelo de movilidad para un centro urbano específico debe considerar la integración de todos los elementos que la generan y configuran: las motivaciones de las personas, las tendencias de crecimiento urbano y del parque vehicular, la identificación de los espacios sociales del territorio, las características de la infraestructura física y su integración, la evaluación ambiental y realidad de desigualdades sociales, así como los costos involucrados, tanto privados como sociales o externalidades.

A partir de ese análisis deben diseñarse políticas públicas que se traduzcan entre otras cosas, en planes de ordenamiento urbano que cuenten con los medios para su monitoreo y evaluación, dentro de lo cual la congestión es una variable fundamental. El objetivo final debe ser mejorar la calidad de vida, de modo que es necesario generar los elementos de medición que permitan establecer la correlación entre ésta y la movilidad, pues a través de esta correlación podemos observar y percibir cuales son los aspectos en los que se está fallando y así nos ayuda a poder formular unas recomendaciones para que se de en general para la sociedad vallenata una mejora en su calidad de vida en el transporte urbano que no solo abarca factor movilidad, si no que abarca factores sociales, económicos, políticos y culturales.

C) Título: Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público

Resumen: tomando como base el actual proceso de globalización, se puede decir que los lugares han perdido su carácter diferenciador, convirtiéndose en espacios unificados y sin esencia. Sin embargo, al tener en cuenta el proceso de globalización actual, y de la manera en que cada sociedad y cada ciudad interactúan localmente en su entramado social de la mano con este proceso, donde la movilidad cotidiana de los habitantes urbanos por las ciudades contemporáneas juega un papel fundamental ya que sea vuelto algo inevitable, es posible comenzar a cambiar la noción que tenemos de espacio público a partir del concepto de lugar. Al cobrar un nuevo sentido el lugar se vincula al inexorable vuelco desde un espacio fijo con significado, a un espacio móvil con múltiples significados que son de carácter simultáneo.

Este artículo se adentra en la Reconceptualización del concepto de lugar al presentar la idea de lugares móviles dentro de la práctica de la movilidad cotidiana urbana, el cual es examinado mediante un recuento de carácter etnográfico de lugarización en movimiento que

también incluye fotografías que muestran el proceso real de apropiación del espacio temporal de movilidad de los habitantes urbanos de Santiago de Chile. (Jiron-Martinez, 2009)

Objetivo: darnos a conocer el concepto de lugares móviles en este caso paradas o estaciones de servicio de transporte urbano

Conclusiones: Este artículo proporciona elementos para develar la forma en que la creación de lugares móviles es posible dentro de las prácticas de movilidad cotidiana. Este proceso se manifiesta de dos maneras: a través de lugares móviles o a través de lugares transientes. Evidentemente, las experiencias en dichos lugares no se dan de la misma forma en los viajeros urbanos, esto debido a que cada persona obtiene una experiencia diferente de los espacios urbanos. De esta manera, el Metro, el automóvil o el autobús no tienen el mismo significado para todos y la experiencia es diferente ya sea por entrar a una estación, esperar el bus o caminar por la calle, no genera el mismo sentido de apropiación de los espacios urbanos. Dentro de estos hay una posibilidad que permite sentirse identificado con dichos espacios, de tal modo que al movernos en estos espacios estaremos enriqueciendo las experiencias urbanas volviéndose irreemplazables dentro de nuestra dinámica social, es por esto que estas prácticas espaciales merecen ser analizadas.

2.2. BASES TEÓRICAS

En el presente trabajo se abordan postulados teóricos de autores como: Acevedo, Jorge; Bocarejo, Juan Pablo con movilidad sostenible: una construcción multidisciplinaria, Carlos Lange Valdés con su artículo “*dimensiones culturales de la movilidad*” y Emile Durkheim con estos autores que son la base fundamental de esta investigación.

Lange Valdez en su planteamiento nos muestra la movilidad como un sistema de cohesión sociocultural que En consonancia con el reconocimiento señalado por Sennett a la movilidad urbana, desde el enfoque de las ciencias sociales, especialmente la sociología urbana, llegando a considerar a la movilidad urbana debido a su importancia en las dinámicas sociales esta ha sido un pilar fundamental en el proceso de conformación de una cultura propiamente urbana.

A finales del siglo XIX, a raíz de los efectos dados gracias al proceso de modernización, industrialización y urbanización tuvieron en Europa central, autores fundamentales en el desarrollo de la sociología como M. Weber, G. Simmel, F. Tomines, entre otros, tomaron como base de estudio a través de la observación el cambio en los modos de vida de las personas. Gracias a esto influyeron en la formación de la escuela de sociología urbana de Chicago, viendo a una ciudad donde las transformaciones experimentadas en un periodo determinado de tiempo el cual se caracterizó por ser cambio de siglo y se constituía un nuevo modo de vida particular y distintivo.

La influencia de Simmel y Tonnies fue luego bien recibida y consolidada por R. Park y L. Wirth, lo que permitió a la sociología urbana estadounidense a principios del siglo XX describir verdaderamente su composición y estructura. Un estilo de vida urbano se basa en el surgimiento y desarrollo de nuevas formas sociales, se caracteriza por el predominio de

vínculos sociales inestables, fragmentados, efímeros, dispersos y especial énfasis en el anonimato, que afecta la forma de grupos diferenciados, Y las siempre cambiantes normas, costumbres, tradiciones e instituciones heterogéneas, que se están acelerando con el tiempo. Esta expresión se conoce comúnmente como "cultura urbana" en las ciencias sociales.

Las siguientes definiciones sintetizan a grandes rasgos los componentes de la cultura urbana: "Basado en relaciones superficiales e inhumanas, individualismo, división de roles, competencia, secularización y movilidad, el estilo de vida y los estilos de comportamiento representan metrópolis contemporáneas en el contexto económico. Desarrollo individual" (Zoido et al., 2000: 113).

Las aportaciones de los citados autores en torno al concepto de "cultura urbana" y su evolución en el tiempo nos han permitido establecer un marco teórico y metodológico significativo (teoría y metodología) en los grandes centros urbanos. Toda su relevancia se puede vincular a la gama que genera el estilo de vida de los residentes urbanos:

Debido a su constante movimiento, las personas entran en contacto con diferentes entornos que solo conocen e interactúan en parte con otras personas. Esta situación también explica por qué los ciudadanos están cada vez más inclinados a aislarse en la familia, fortalecer el rol de la familia, y estrategias especiales para los vecinos y mecanismos de unidad colectiva "(Zoido et al., 2000: 113).

Esta definición fue propuesta por Zoido et al. Tiene sentido por tres razones. En primer lugar, representa una evaluación clara de la importancia de la cultura urbana en el desarrollo de los grandes centros urbanos. En segundo lugar, identifica una parte importante de la movilidad urbana, abriendo así el campo de investigación sobre sus dimensiones sociales y culturales. Y Finalmente, destaca la tensión clave en el desarrollo de su concepto: el transporte urbano se entiende como parte de la vida cotidiana, ampliando y diversificando la experiencia cultural de los residentes urbanos y sus compatriotas. Sin embargo, además de lo anterior, se reduce su profundidad.

No obstante, lo anterior, en el campo de los estudios urbanos este reconocimiento no ha sido generalizado. En gran medida, esto se debe a que la cultura urbana se considera

mayoritariamente como producto o resultado de los procesos de modernización, industrialización y urbanización que ha experimentado la sociedad moderna desde mediados del siglo XIX.

Asimismo, especialmente en el contexto del auge del funcionalismo, el estructuralismo y los métodos marxistas, el concepto y problematización de la cultura urbana experimentó una tendencia significativa oculta en las ciencias sociales a mediados del siglo XX. En este sentido, sobresalen las críticas de Castell, que considera la realidad como “ideológica” al sustentar representaciones superficiales e interesantes de la realidad, pero no analiza en profundidad la apariencia de la realidad, los factores estructurales y capitalistas profundos que hay detrás de ella. De esta manera, el concepto de "cultura urbana" se consideró durante mucho tiempo como solo descriptivo de la realidad, y, por lo tanto, insuficiente para abordar la lógica de dominación predominante y la subordinación en grandes centros urbanos a mediados de siglo.

Sin embargo, desde mediados de la década de 1980, se ha podido observar métodos de salvación y reevaluación de su importancia en las ciencias sociales, y enfatizar que el transporte urbano es una parte importante de él. En este sentido, las ciencias sociales afrontan el desafío de promover el desarrollo y fortalecimiento de la perspectiva sociocultural del transporte urbano, que nos permita comprender todas las complejas paradojas propuestas anteriormente. Por ello, es necesario establecer algunos factores de consideración para considerar su particularidad bajo el actual proceso urbanístico guiado por la lógica del posfordismo.

Lo que implica la urbanidad es precisamente la movilidad, el precario equilibrio de las relaciones humanas, la agitación como fuente de vertebración social, que da lugar a la formación constante de las sociedades económicas y sin marcos, cuyo destino es disolver Poco después de ser generado

"(Delgado, 1999: 12).

Las grandes ciudades colombianas están en la encrucijada hoy, es tan notorio el predominio del transporte público es notorio y las ciudades son relativamente densas. Pero con la afluencia de nuevos vehículos privados, más personas tendrán la libertad de elegir dónde vivir, y muchos optarán por los suburbios que buscan un espacio más grande, espacios verdes y afuera. La ciudad crecerá y reducirá su densidad, que se volverá cada vez más dependiente de los vehículos privados y dificultará la prestación de servicios de transporte público, lo que tiene graves consecuencias para la población que no puede obtener automóviles o motocicletas. Para evitar ese camino, el Estado puede intervenir activamente para imponer al uso del vehículo privado una serie de cargas que reflejen los graves impactos de la congestión contaminación y otras externalidades negativas de su uso indiscriminado.

Si se adopta esta política y se integra con un soporte ilimitado para el transporte público, las ciudades pueden permanecer densas y pueden reducir su expansión. Los dos caminos son posibles hoy, y ambos tienen consecuencias favorables y desfavorables. Pero, si no se toma una decisión muy pronto al respecto, en pocos años estas ciudades llegarán a la inmovilidad, dejando de ser competitivas y sumiendo a su población en una trampa de pobreza. Por su parte, las ciudades intermedias tienen un desafío difícil. El crecimiento del número de motocicletas y el surgimiento del servicio MOTOTAXI, que lleva a sus usuarios rápidamente a los lugares no disponibles actualmente en el servicio colectivo, ha afectado el transporte público. En algunas ciudades el servicio casi ha desaparecido, y en muchos otros está en grave peligro. Las consecuencias son muy negativas por parte de la población, para la cual el servicio MOTOTAXI no es factible: los niños, los ancianos, las personas con discapacidad, entre otras. Requiere mucha decisión y creatividad de los gobiernos de estas ciudades junto con el transporte privado para enfrentar este desafío.

Lo que diferencia a la sociedad moderna de las tradicionales, (Durkheim,1893), afirma; es un cambio fundamental del modo de cohesión social: la industrialización hizo que surgiera una nueva forma de solidaridad. Durkheim mostró su teoría de los diversos tipos de solidaridad social en su tesis doctoral, la división del trabajo social.

En las sociedades primitivas, como las de los coleccionistas o recolectores y los cazadores, todos los individuos deben cumplir más o menos las mismas tareas y, aunque cada una podría ser autosuficiente, la sociedad permanece unida porque todos tienen metas y experiencias comunes y comparten creencias y valores. Generando una similitud entre los individuos en estas sociedades, a la que Durkheim ha llamado "conciencia colectiva", que es la base de la solidaridad.

Dado que las sociedades crecen y se vuelven más complejas, las tareas especiales y autosuficientes son reemplazadas por la interdependencia. El agricultor, por ejemplo, depende del herrero para lastimar su pezuña, y el herrero depende del agricultor para obtener alimentos. Solidaridad mecánica, como la llama Durkheim, de la sociedad tradicional se reemplaza por la solidaridad orgánica basada, no en la similitud entre sus miembros, sino en sus diferencias complementarias.

La división del trabajo culmina en la industrialización, cuando la sociedad se ha convertido en un complejo de "organismo" en el que los individuos suponen funciones especiales, cada una esencial para el bienestar del conjunto. Este concepto de sociedad estructurada como cuerpo biológico se compone de varias partes con funciones especiales se convirtió en una de las teorías sociológicas dominantes: el funcionalismo o funcionalidad.

Según Durkheim, el hecho social, es el que identifica cómo existente algo sin estar sujeto a cualquier voluntad de promoción individual del desarrollo de la solidaridad mecánica a la orgánica es el aumento de la concentración de "densidad dinámica", crecimiento y población.

Donde La competencia por los recursos se intensifica, pero una densidad popular más grande implica una interacción social más grande, lo que favorece el lugar de trabajo del trabajo para responder de manera más efectiva a la solicitud La movilidad urbana, los beneficios e impactos de las infraestructuras de transporte, así como las relaciones con el territorio y la economía son temas de evolución permanente. Constituyen una rica fuente de investigación, innovación, de revisión de teorías y de actualización necesaria.

El tema de la movilidad es estudiado por diferentes disciplinas y perspectivas. Los aspectos económicos, la ingeniería y la tecnología, los aspectos sociales y políticos, el manejo de la tierra y los sistemas de transporte son componentes necesarios en el estudio de la movilidad. Sin embargo, está la dificultad de desarrollar un enfoque multidisciplinario el cual es considerable para el estudio del tema de la movilidad.

Es evidente, que la sociedad le ha dado importancia a la cuestión de la movilidad, La conectividad, la multimodalidad, la accesibilidad y la confiabilidad son elementos asociados con el transporte que hacen a una persona y una sociedad más productiva y equilibrada. Los habitantes de la ciudad perciben los inconvenientes derivados del transporte como decisivos en su calidad de vida como es el caso de: la congestión, la contaminación y los accidentes atribuibles al hecho del movimiento son parte de los principales problemas diarios y es normal que se conviertan en temas prioritarios de los locales y Política nacional de la agenda.

En el mundo de hoy, el tema de la movilidad está acompañado por un adjetivo esencial: sostenible. Los estudios y los planes de movilidad no se limitan solo al desarrollo de sistemas que minimizan los tiempos y los costos de las personas y los bienes, sino que también analizan su contribución al desarrollo social, al uso racional de los bienes deficientes (como La energía y espacio urbano.) e impactos en el medio ambiente. Esta visión integral de la movilidad invita, sin lugar a dudas, nuevas miradas en el tema.

En el caso colombiano, la coyuntura hace que este tema sea aún más crítico. Los diferentes gremios coinciden en la afirmación de que el sistema de transporte actual y su esquema de operación es un elemento que influye negativamente en la competitividad de sus productos en los mercados internacionales, mientras que en las ciudades más grandes hay problemas de congestión, la mala calidad del transporte público y los altos costos de transporte son generados por las externalidades. De este modo, confirman la necesidad de que la Academia ayude a contribuir con un futuro mejor que los sistemas de transporte.

La movilidad diaria urbana facilita a los habitantes urbanos a la trata constante entre diversas áreas de interacción social, diversas escalas territoriales y diversos sectores de la ciudad y también diferentes realidades socioculturales. En donde la peculiaridad de este enfoque es que estas diferentes áreas mixtas, cruzan y yuxtaponen producen una socialización diferenciada.

El primer ámbito hace referencia a experiencias de sociabilidad que está relacionada con el área íntima, la que proviene del sujeto en relación con sí mismo, sus propios pensamientos, sentimientos, deseos, deseos y expectativas, entre otros, sus propios pensamientos, sentimientos, Deseos y expectativas. Por un lado, esto incluye el cuerpo en sí, pero también sus extensiones inmediatas vinculadas a sus relaciones sociales en la casa.

Un segundo ámbito es el de las experiencias sociales que está relacionado con el mundo privado, compuesto por vínculos sociales de la naturaleza primaria, protegida en la casa y las proximidades más inmediatas, como la familia, los amigos y el vecindario. Este es el área de excelencia de la presencia y los enlaces sociales, que se caracterizan por su naturaleza emocional, como el amor, la atención, entre otros. Una tercera amplitud de las experiencias sociales está relacionada con la comunidad, es decir, la presentada por las interredes de particular afinidad: la cercanía, religiosa, política, profesional, deporte, etc.

(Complejo de alojamiento, el barrio). Más recientemente, la bola pública está fundada por las relaciones sociales, establecida entre las atracciones "conocidas como" y los extraños, y después de los valores y la superioridad, eventualidad, individualidad y en el camino, y también muy importantes, incluido el anonimato.

La consideración de la intersección mezcla y/o lado a lado entre estas diferentes áreas de la experiencia social en la vida diaria permite la franqueza a la diversidad sociológica, así como el reconocimiento de la peculiaridad de cada residente urbano para actividades, funciones, roles, estatus, Incluyendo otras consideraciones que sucede en su vida diaria y formas de "socialización híbrida".

2.3. MARCO LEGAL.

Desde el punto de vista jurídico, nuestra investigación se basa en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”, para el gobierno nacional es fundamental consolidar el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) y el Sistema estratégico de Transporte Público (SETP) los cuales se están implementado y algunos ya se encuentran en operación. Con base en el balance de cada sistema, se ha propuesto modificar la asignación de efectividad dentro del marco financiero de mediano plazo de los proyectos de transporte urbano para lograr las metas definidas en los diferentes documentos CONPES y cumplir con la normativa mediante un acuerdo de inversión conjunta.

Por lo tanto, este documento propone modificaciones al aporte del país y la reconstrucción de la calificación de recursos a partir de los resultados del diagnóstico de cada sistema, y para su consideración ante el Comité Nacional de Política Económica y Social

(CONPES), Revisando las metas alcanzadas y pronosticar recursos en base a parámetros técnicos y financieros actualizados, y ajustarlos según la situación de cada ciudad.

En el Plan Nacional de Desarrollo: "Estado Comunitario y Desarrollo para Todos", existe un proyecto de transporte público denominado "Sistema de Transporte Público Estratégico" (SETP) por parte de los entes nacionales con el fin de estructurarlo y ponerlo al servicio de la población colombiana, el cual está diseñado para ser desplegado en ciudades intermedias, dentro de las que se encuentra (Valledupar), buscando darles un aire a nivel de sostenibilidad, economía, eficiencia, competitividad, equidad, modernidad y respeto al medio ambiente mediante la prestación de los servicios de transporte público urbano masivo.

En Colombia la política del Gobierno Nacional orientada a mejorar el servicio del transporte público de pasajeros está consignada en el documento **Conpes 3167 de 2002**, que establece como objetivo la prestación de un servicio eficiente que contribuya al crecimiento ordenado del territorio y el adecuado uso del suelo urbano. Adicionalmente, regula los aportes máximos y mínimos de la Nación, el manejo de las concesiones privadas, así como las políticas a adoptar en los procesos licitatorios y de contratación, entre otros. Adicionalmente, el Gobierno Nacional publicó los documentos **Conpes 3260 de 2003 y 3368 de 2005**, por medio de los cuales fijó la política para impulsar el establecimiento de los sistemas de transporte masivo de pasajeros en las grandes ciudades, y crear los lineamientos para organizar el tráfico y transporte en las demás, que para el caso de Valledupar fue aprobado mediante el documento **conpes 3656 del año 2010**, por tal motivo Valledupar es considerada como una ciudad intermedia.

De tal modo que las ciudades son consideradas intermedias cuando tienen entre 250.000 y 600.000 habitantes, planteándose para estas los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), Tiene como objetivo mejorar la prestación de los servicios de transporte público colectivo en ciudades de nivel medio o intermedias para así construir una ciudad competitiva, eficiente y justa para que los ciudadanos puedan disfrutar de oportunidades de viaje seguras basadas en principios económicos. Lo anterior, con base en una operación organizada y moderna de transporte público y colectivo, cuyas principales funciones consisten en reducir el número de viajes necesarios, conservar los centros históricos, promover la formalidad empresarial, asegurar el control efectivo de la operación y facilitar la movilidad de la ciudad.

Dicha propuesta es acogida y materializada mediante esquemas de cofinanciación para los que se aplican límites a la participación de la Nación. De otro lado y de acuerdo con la **Ley 1753 de 2015**, por medio de la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, se estableció como objetivo de vital importancia consolidar los sistemas integrados de transporte masivo y los sistemas estratégicos de transporte público que se encuentran en operación e implementación.

CUADRO DE CATEGORÍAS

OBJETIVO GENERAL: Identificar la eficiencia del servicio de transporte público masivo urbano en la ciudad de Valledupar en el periodo 2004-2019

Objetivos Específicos	Categoría	Subcategorías	Unidad de análisis
Establecer debilidades y fortalezas del sistema de transporte público en la ciudad de Valledupar.	Eficiencia del servicio	Debilidades y fortalezas.	➤ Prestación del servicio ➤ Esquema de operación ➤ Condiciones del parque automotor
Identificar la cobertura de las rutas del transporte urbano en Valledupar		Cobertura de las rutas.	➤ Tiempo de recorrido ➤ Tiempo de espera ➤ Desplazamientos ➤ Despachos ➤ Distribución de las rutas ➤ Cobertura del servicio
Conocer el grado de satisfacción de la población hacia la eficiencia del sistema de transporte público masivo urbano de la ciudad de Valledupar		Grado de satisfacción	➤ condiciones de Accesibilidad ➤ Calidad del servicio ➤ Tarifas establecidas ➤ Cobertura del servicio ➤ Horarios de despacho

2.4. MARCO CONCEPTUAL.

2.4.1. GENERALIDADES.

Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público que son los que rige actualmente al transporte urbano, en lo referente al sistema de transporte urbano público masivo, corresponden a la estrategia de Ciudades ambientalmente sostenibles o amigables está plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010, “Estado comunitario y desarrollo para todos”. Dichos sistemas buscan mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias con el fin de estructurar urbes competitivas, eficientes y equitativas, De acuerdo con los principios económicos, los ciudadanos deben tener oportunidades de viajar seguros, por tal motivo El sistema debe responder a las necesidades de ordenamiento y planificación de su territorio, para ello los principios básicos que busca la SETP son:

Eficiencia: la mejor y la máxima utilización de los recursos Según Samuelson y Nordhaus, **eficiencia** "significa utilización de los recursos de la sociedad de la manera más eficaz posible con el fin de satisfacer los deseos y necesidades de los individuos" (William, 2002)

Seguridad: El sistema debe otorgar privilegios a los peatones en base a los estándares de seguridad vial y accesibilidad.

Responsabilidad: cumplir con la normativa. Equidad y competencia: esto brinda a todos los ciudadanos la oportunidad de actuar rápidamente y proporciona un precio que puede equilibrar los costos del servicio y la calidad del servicio.

Ambientalmente sostenible: todas las alternativas deben proporcionar un aire más limpio, menos ruido y accidentes, y una planificación adecuada del uso del suelo.

Mensurable: que Cada ciudad o municipio desarrolle diversas formas de promover los viajes ciudadanos bajo sus proyectos. En estos proyectos, la inversión ha llevado a mejoras en los viajes públicos, pero corresponde a la ejecución fiscal efectiva del país.

Frecuencia de despacho: La salida del vehículo desde el punto de origen hacia el destino y se repite dentro de un período de tiempo determinado.

ruta: es el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos.

Planilla de transporte o cartulina: documento legal por parte de la empresa que permite la circulación del vehículo prestador del servicio por las rutas asignadas

El transporte público: Se puede observar que, al apoyarse en medios motorizados para el movimiento, el transporte obtiene valor de cambio en lugar de valor de uso con excelente desempeño (Lefebvre, 1970). Por ende, el transporte público, es el que utiliza medios cuyos pasajeros no son los propietarios de estos, siendo servidos por terceros. Los servicios de transporte público pueden ser proporcionados por empresas privadas o empresas públicas. Por lo tanto, como parte del transporte urbano en general, el transporte público se define como un sistema (infraestructura y vehículos) que lleva a las personas de un lugar a otro.

El contenido anterior nos lleva a la conclusión de que el sistema estratégico de transporte público es un proyecto orientado a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos

Valduparense, que por sus características y la especial protección nacional que brinda el

artículo 4 de la ley 336 de 1996, La resolución debe ser provista por el estado y por lo tanto se considera un servicio esencial que debe prestarse.

3. METODOLOGÍA

3.1. ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN

Nuestra investigación tiene un enfoque de investigación cualitativo, ya que por su carácter nosotros como investigadores comenzaremos examinando el mundo social, buscando Así que se dé el desarrollo de una teoría coherente con lo que observamos a nivel de nuestra problemática que ocurre con frecuencia, la cual es denominada teoría fundamentada según (Esterberg,2002).

Esta, nos permite a través del proceso inductivo poder explorar describir y poder generar perspectivas de carácter teórico ya que vamos de lo particular a lo general, donde los métodos de recolección de datos no están estandarizados debido a que no se efectúa medición numérica y tampoco se efectúa un análisis estadístico, la recolección de nuestros datos consistirá en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes, dentro de los que tenemos, las emociones, experiencias, significado y otros aspectos de carácter subjetivo.

También para nosotros resultan de interés las interacciones entre individuos, grupos y colectividades, Donde preguntaremos cuestiones generales y abiertas, recabando los datos expresados a través del lenguaje escrito, verbal y no verbal, así como visual, los cuales describiremos, analizaremos y los convertimos en temas en lo referente a la eficiencia del servicio del sistema de transporte público masivo urbano del municipio de Valledupar , esto en base a qué conduce la indagación de una manera subjetiva y reconoce sus tendencias personales

(Todd, Nerlich y McKeown, 2004). Centrándose en las vivencias de los participantes tal como fueron (o son) sentidas y experimentadas (Sherman y Webb, 1988). Describiendo las conductas observadas y sus manifestaciones.

3.2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Dado que el objetivo de la investigación es el de identificar la eficiencia del servicio de transporte público masivo urbano en la ciudad de Valledupar, además de comprender cuál es el estado actual, y así mismo los modelos de los buses que se encuentran operando dentro de la ciudad, en base a todo lo mencionado anteriormente, se recurrirá a un diseño no experimental, que se aplicará de manera transversal.

Nuestro diseño de investigación es el no experimental, se realizará sin manipular deliberadamente variables. Ya que por su carácter las variables independientes no se pueden hacer variar. Lo que se realizará es observar el fenómeno en su contexto natural que en el caso del proyecto de investigación es el transporte público urbano masivo el cual ya está determinado y lo que se hará es proceder a analizarlo tal cual Como señala Kerlinger (1979, p. 116). Por lo cual resulta imposible manipular las variables o asignar aleatoriamente a los sujetos o a las condiciones.

De hecho los sujetos los observaremos en su ambiente natural, en su realidad, no se construye ninguna situación, sino que observaremos una situación ya existentes, las cual no fue provocada por los investigadores, la motivó la investigación al tener un carácter no experimental las variables independientes ya han ocurrido y no pueden ser manipuladas como investigadores no tendremos un control directo sobre dichas variables, y no podemos influir sobre ellas porque ya sucedieron, al igual que sus efectos.

El enfoque mencionado anteriormente nos permitirá Construir deliberadamente la situación a la cual están expuestas los individuos del municipio de Valledupar donde buscaremos darle un tratamiento una condición y un estímulo de acuerdo a las circunstancias, donde luego procederemos a analizar Cuáles son los efectos de dicho tratamiento permitiéndonos así construir la realidad tal y cual como es percibida en lo concerniente a la eficiencia del servicio de transporte público masivo del municipio de Valledupar.

3.3. TIPO O ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

El alcance de investigación es el transversal descriptivo ya que a través del tipo de diseño de investigación no experimental nos permite poder observar y registrar los datos únicos en un momento dado y en su naturaleza. De esta forma, el análisis que se realizará estará enfocado en los efectos de un fenómeno que ocurre en algún momento particular. Como lo es el caso de nuestro proyecto de investigación en el cual analizaremos la eficiencia del sistema de transporte público masivo en el municipio de Valledupar qué a través de la descripción tenemos como investigar aquellas incidencias y sus valores, en los que aparecen una o más variables.

Una vez que se obtengan los datos, simplemente procederemos a realizar una descripción de los mismo, en el caso de nuestra investigación procederemos a describir los factores que influyen en la eficiencia del servicio de transporte público masivo urbano de la ciudad de Valledupar en el periodo 2004-2019.



Fuente: alcaldía municipal de Valledupar

3.4. POBLACIÓN OBJETO

La población objeto de estudio es la ciudadanía que vive en Valledupar, que tal como lo reconoce en sus datos el DANE, esta se estructura en 175 barrios y 6 comunas con una población total de 459.349 habitantes según el censo 2018 efectuado por el DANE (CNPV2018 – CG2005).

3.5. MUESTRA

La muestra que usamos en nuestro proyecto de investigación en la cual tuvimos en cuenta la población total del municipio de Valledupar en sus 175 barrios y 6 comunas, donde hicimos uso de una muestra aleatoria, mediante la modalidad de talleres y entrevistas estructuradas, para lo cual 6 personas son catalogadas como expertos en el tema dentro de los que tenemos 1 edil, 1 docente, 1 concejal del municipio de Valledupar, 1 ex concejal del

municipio de Valledupar, 1 ex conductor el cual presto sus servicios en las tres empresas prestadoras, y el actual secretario de tránsito y transporte de Valledupar, además de esto tuvimos la oportunidad de realizar 1 taller comunitario para complementar dichas entrevistas estructuradas, optando también como mecanismo de apoyo entrevistas virtuales debido a la situación actual de la pandemia, los cuales se dividieron y segmentaron por los barrios que constituyen dichas comunas, permitiéndonos así que el análisis de nuestros datos recolectados que son de carácter cualitativo, se pudiera llevar a cabo el proceso de interpretar dichos datos de una manera clara precisa y concisa, de tal modo que las entrevistas estructuradas, el taller comunitario y las entrevistas virtuales nos permitió realmente construir unas bases teóricas fundamentadas para determinar si realmente el sistema de transporte público masivo del municipio de Valledupar es eficiente o no es eficiente en su prestación del servicio.

3.6. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

3.6.1. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Nuestro instrumento de recolección de información son entrevistas estructuradas donde El primer contexto que revisaremos es el personal (“cara a cara”) con expertos en el tema, posteriormente procederemos a realizar los talleres comunales combinados con entrevistas personalizadas y virtuales, donde nosotros como investigadores de acuerdo al carácter de nuestra investigación realizaremos nuestra labor con base en una guía de preguntas específicas, las cuales estarán previamente prescritas teniendo como base realmente qué es lo que queremos

preguntar y En qué orden se dará, siendo totalmente objetivos y totalmente neutrales, y que realmente no hay respuestas correctas o equivocadas ya que es muy importante conocer la percepción que tiene la población Vallenata a nivel de eficiencia del servicio del sistema de transporte público masivo del municipio de Valledupar, además debemos tener presente que nuestro propósito real es lograr que dichas entrevista estructuradas y los talleres se culminen exitosamente basados en nuestra orientación que permitan que el participante esté totalmente concentrado buscando que se dé un tránsito real de dicho instrumento(Cuevas, 2009).

3.6.2. MÉTODO DE ANÁLISIS DE DATOS.

En el presente proyecto, el método de análisis de datos del cual hicimos uso, fue el método cualitativo con sus diseños, los cuales en los últimos tiempos se han convertido en uno de los medios más eficaces para la toma de decisiones, por lo tanto, por el carácter de esta nos permitirá poder construir una base teórica fundamental a través del análisis de las fuentes de primera mano, la cual debido a su carácter es más rápida y concisa, que nos permitirá lograr captar y desarrollar cada fenómeno desarrollado durante la observación de la investigación, intentando dar una explicación clara sobre cómo se está percibiendo la problemática social con respecto a la eficiencia del servicio de transporte público masivo urbano en la ciudad de Valledupar entre el período 2004 y 2019.

De acuerdo al carácter de nuestro proyecto el análisis de datos es fundamental en la toma de decisiones basadas en nuestra investigación, para ello, extraemos conclusiones de datos no estructurados y heterogéneos que no son expresados de manera numérica o cuantificable, entonces en base a esto, nos estamos refiriendo a un modelo que nos permite extraer conclusiones de una masa de datos en forma textual o narrativa, que en este caso es la teoría

fundamentada que se construirá de acuerdo a la percepción de la población Vallenata para esto haremos uso en la presente investigación del Análisis cualitativo de contenido, Análisis cualitativo narrativo, Análisis cualitativo del discurso, reflejado en la teoría fundamentada.

3.7 ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

De acuerdo al carácter y enfoque de nuestro proyecto de investigación al intentar comprender la realidad social de la ciudad de Valledupar en su contexto natural, mediante la comunicación y obtención de datos de carácter cualitativo, buscamos teorizar dicha problemática social que está latente en el tejido social del municipio, como lo es el caso de La eficiencia del servicio de transporte público masivo urbano del municipio de Valledupar en el periodo 2004-2019, el cual se refleja en la movilidad social y la cohesión social de los ciudadanos quienes se movilizan de un lugar a otro dentro de la extensión territorial de Valledupar.

1. Debilidades y fortalezas del modelo operativo del sistema de transporte público masivo urbano del municipio de Valledupar

A través de la realización de un sondeo se obtuvieron diferentes de los datos por los participantes de las entrevistas virtuales reflejadas a través de una encuesta y las entrevistas realizadas a los expertos en el tema nos generó una serie de datos que se reflejan como categorías, subcategorías y unidades de análisis, los cuales nos permitirán hacer uso de estos como un método de demostración que nos permita conocer y comprender más de nuestro sistema de transporte público masivo urbano en lo concerniente a la eficiencia del servicio, con esto deseamos teorizar los problemas persistentes en la prestación del servicio de este sistema en el municipio de Valledupar.

De acuerdo con la información recolectada a los ciudadanos de la ciudad y al jefe de flota de la actual empresa existente **transporte de Valledupar. TRANSVUPAR**, podemos percibir que en cuanto al esquema de operación de dicho sistema ha tenido unas mejoras en relación con la distribución y organización que se tenía cuando existían las tres empresas prestadoras del servicio de transporte público masivo urbano que son: **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES COLECTIVOS DEL CESAR. COOTRANSCOLCER, COOPERATIVA UPAR DE TRANSPORTADORES LTDA. COOTRAUPAR, TRANSPORTES EL CACIQUE S A S. TRANSCACIQUE,**

Las cuales funcionaban y operaban en el municipio como cooperativas, donde una parte del parque automotor era de la cooperativa y el resto eran afiliadas con distintos propietarios, muchos de los cuales estaban totalmente obsoletos y que ya cumplieron su vida útil.

En concordancia con lo anterior los conductores y propietarios tenían que hacer la compra de una planilla de transporte que les permitía circular en las diferentes rutas que le eran asignadas, circulando de una manera desorganizada y como ellos quisieran ya que muchos de estos no cumplían con la ruta completa y otros se cambiaban hacia otras rutas.

Así mismo argumentando que dicha ruta no era rentable, un ejemplo claro en el año 2017 la buseta de placas TLV- 189 cubría la ruta 03 que en ese momento iniciaba en la Torres de Lorenzo morales, recorriendo los barrios Mareigua, calle 44 san Martin, trnsv 23, avenida Fundación, centro, calle 14 y finalmente culmina en el despacho del mercado donde se encontraba la cooperativa de transportadores del cesar (la cual ya no se encuentra en operación hoy en día), al ir a mitad del recorrido el conductor realizó el cambio la tablilla para dirigirse hacia el sector de mayales la 21, con base al ejemplo anterior el cual mediante la investigación

acción participativa pudimos ver en tiempo real lo que sucedía con el servicio del transporte público masivo urbano del municipio de Valledupar en esa época, notándose una falta de control real y abriendo una gran cúspide o hueco gigante que a leguas hacía notar el desorden y la falta de sentido de pertenencia para con los usuarios del transporte público masivo urbano de Valledupar , además de esto existía la falta de control en los lapsos de tiempo entre bus y buseta el cual según fuentes primarias de las diferentes empresas debería ser entre 7 y 12 minutos que no se cumplía.

En efecto este desorden y falta de sentido de pertenencia se hacía palpable y latente cada vez más en la prestación del servicio, en aspectos como los altos tiempos de espera de las diferentes rutas que esperaban para ser abordadas por los habitantes del municipio, llegando a esperar 1 ruta hasta 1 hora para que pasara por el lugar donde el pasajero esperaba impacientemente para abordarla, realmente este mismo panorama lleva a que muchos usuarios de este servicio opten por el transporte ilegal como lo es los colectivos piratas y el Mototaxismo que fue tomando fuerza gracias al descuido de estas cooperativas en cuanto a la prestación del servicio del transporte público masivo, de lo anteriormente expuesto podemos decir que estos factores llevaron claramente a que el servicio del transporte público masivo urbano del municipio de Valledupar se percibiera y aún hoy en día se percibe como un servicio ineficiente, haciendo que la población fuese perdiendo el agrado y la cultura de movilizarse día a día en dicho servicio Tanto así que realmente la población Valduparense siente un descontento general con el sistema de transporte público masivo urbano del municipio en aspectos como:

Disminución de las rutas ya que se nota poco flujo de estos vehículos y según lo establecido en el plan de desarrollo Valledupar orden 2020-2023 cuenta con 33 rutas

establecidas, para lo cual en la actualidad solo están en funcionamiento 6 de estas, notándose una Disminución sustancial en el parque automotor, alto costo del pasaje con relación a la calidad del servicio prestado ya que los usuarios ven que cada día aumenta mas y mas y no ven reflejada ninguna inversión en lo concerniente a calidad en la prestación del servicio, tanto así que la población valduparense nota que El transporte en los buses prestadores del servicio no es flexible ya que la mayoría de los vehículos no cuentan con las condiciones mínimas para la prestación del servicio en aspectos como confortabilidad seguridad y accesibilidad para personas con movilidad reducida etc. Entre otras cosas la Prestación del servicio sólo hasta los viernes y solo en el horario de 6 am a 5 y 40 pm

De tal modo que hoy en día desde la entrada en operación de transportes de Valledupar **TRANSVUPAR**, se ha notado que las falencias o debilidades, han disminuido en cuanto al esquema de operación en aspectos como: mejoras en los tiempos de despacho de los buses prestadores del servicio para lo cual los lapsos de tiempo establecidos para ciertas rutas han mejorado con relación a otros años pasando de esperar hasta media hora a un lapso de entre 7 y 14 minutos, Ampliación de rutas, aunque en la actualidad solo están en funcionamiento 6 rutas prestadoras del servicio, Salida de operación de vehículos perteneciente al sistema de transporte público masivo urbano que ya cumplieron su ciclo de vida útil, Seguimiento satelital a los vehículos, se nota Control real de los tiempos establecidos para cada ruta, Aunque el sistema de recaudo sigue siendo el mismo, el conductor ya no debe pensar en comprar la planilla de transporte ni en gastos operativos si no que netamente se dedica a realizar su recorrido de acuerdo con la ruta establecida.

2. Estado actual de los buses de transporte público masivo del municipio de Valledupar

Al realizar un sondeo real en lo referente al estado actual de los buses prestadores del servicio dentro del sistema de transporte público masivo urbano del municipio de Valledupar, haciendo uso de nuestro diseño de investigación, teniendo en cuenta el carácter de esta al interactuar con los individuos habitantes del municipio de Valledupar, nos ha permitido de una manera clara y coherente conocer de primera mano cuál es el estado actual de los buses, cuáles son las líneas prestadoras del servicio de transporte público y si realmente se da el cumplimiento de estándares básicos de seguridad, para la prestación del servicio del sistema de transporte público masivo urbano de la ciudad de Valledupar.

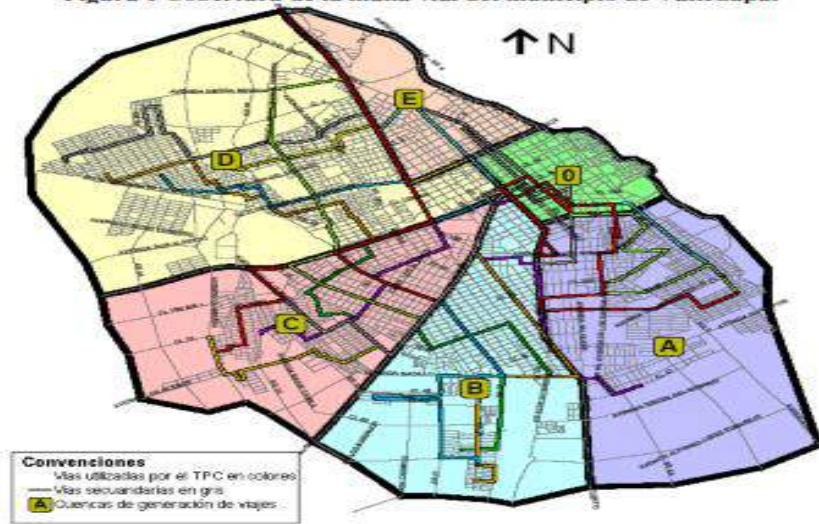
En concordancia se percibe que dentro del sistema de transporte público masivo urbano del municipio de Valledupar a la fecha el estado del parque automotor ha mejorado, en relación a años anteriores que se encontraban en muy mal estado con muchos vehículos con cojinería rota, silla incómodas etc., malas condiciones técnico-mecánicas., los cuales la mayoría ya cumplieron su ciclo de vida útil y han sido chatarrizados, esto se dio alrededor del año 2019 con la entrada en operación de la empresa transportes Valledupar **TRANSVUPAR**, pero en la actualidad el panorama es otro ya que los vehículos prestadores del servicio, ya que se encuentran en un mejor estado y la mayoría se encuentran entre los modelos 2014 y 2016, quedando solamente con vehículos de tecnología euro 2 y euro 4 , los cuales son Diesel de la marca Hino y Chevrolet, éstos son propios de la empresa prestadora del servicio la cual compro totalmente la flota a las antiguas empresas prestadoras.

Además de esto los vehículos están siendo monitoreados satelitalmente por sistema de cámara de seguridad y GPS, para lo cual **TRANSVUPAR** cuenta con una central de monitoreo haciendo una vigilancia real a los vehículos prestadores del servicio en el sistema de transporte público masivo de Valledupar.

De los 61 buses que se encuentran actualmente en circulación 15 son de la marca Chevrolet con tecnología euro 2 modelo 2014, y 46 buses son de la marca Hino con tecnología euro 4 modelo 2016, lo cual trae una serie de ventajas a nivel de sostenibilidad ambiental para el municipio de Valledupar, notándose actualmente unas mejores condiciones en cuanto a la prestación del servicio generando sensación de tranquilidad en lo usuarios, al notar que ya no son vehículos totalmente obsoletos, si no que sus condiciones técnicas han mejorado haciendo que la población Valduparense poco a poco vaya recuperando la cultura y la confianza de movilizarse en el sistema de transporte público masivo urbano del municipio de Valledupar.

Como sabemos un modelo de movilidad consiste primeramente en dar respuestas a todas esas necesidades que tiene una población dada por la importancia de transportarnos de un lugar a otro, lo cual se ha convertido en un asunto de primera necesidad, por esto surge el apetito de profundizar cada día en investigaciones que nos ayuden a dar respuestas a un gran número de interrogantes que a la hora solo buscan conocer el porqué del funcionamiento de este servicio.

Figura 1 Cobertura de la malla vial del municipio de Valledupar



Fuente: Plan Integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de los Municipios de Mompos, Pamplona y Valledupar, desarrollado por la Unión Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Engenharia de Tráfego e Transporte.

En la anterior imagen se puede observar la cobertura de la malla vial, los barrios que tienen acceso al transporte público urbano masivo, el cual nos dio la facultad de conocer de una manera amplia la distribución de la movilidad dentro de la ciudad, pero para ser más precisos nos dio una amplia visión permitiéndonos determinar si el modelo de movilidad es o no apto para el municipio de Valledupar

En las entrevistas y observaciones se pudo identificar que el modelo de movilidad actual del municipio de Valledupar si se adecua a las condiciones para la prestación del servicio de transporte público masivo urbano, pero debemos tener en cuenta que el centro de la ciudad no está en condiciones, ya que todas las rutas prestadoras del servicio coinciden en circular por el centro de la ciudad más exactamente entre la galería y el sector de 5 esquinas lo cual causa gran congestión vehicular.

Basado en lo anterior podemos decir que en el caso del centro de la ciudad no se cumple el modelo de movilidad, si analizamos el sector de 5 esquina, podemos ver que las vías no son aptas para el recorrido de los buses prestadores del servicio debido a que la calzada por donde circulan es muy angosta, por esto vemos la cantidad de vehículos o trancones, por tal motivo surge la necesidad de crear un modelo de movilidad que corrija esta problemática y que están próximos en darse a conocer, es de entendimiento de todos que hay irregularidad en temas como la conectividad y congestión vehicular en algunos puntos de la ciudad, sin embargo se encuentran futuros proyectos que busquen en gran medida organizar y reducir algunos problemas relacionados con aspectos de la movilidad de la ciudad, así se da a entender en el plan de desarrollo municipal.

“Con relación a la movilidad, si bien el POT es muy preciso en políticas y objetivos, sus estrategias sólo van encaminadas en priorizar inversiones en proyectos que completen la malla vial arterial y el sistema de espacio público ya construidos, para mejorar la conectividad entre el centro, las distintas zonas de la ciudad, encontramos que no define estrategias, programas y proyectos que apunten a resolver el problema de congestión vehicular existente, pareciese que esta situación no fuese un tema de ordenamiento necesario de abordar, no se estructura un plan vial como tal, solo se establecen unas facultades para modificar según solicitud del ente gestor del Sistema integrado de transporte, en las zonas de influencia del Sistema Estratégico de Transporte Público, el carácter de las vías. Es evidente que la ciudad de Valledupar presenta problemas de movilidad, donde en sitios críticos con el uso masivo de vehículos privados y públicos colapsa el sistema, se contamina, se hace más ruidosa, y por ende se satura la movilidad, el POT no define específicamente un horizonte para esta problemática (Municipal, 2020-2023)”.

Teniendo en cuenta lo anterior se pretende reducir el número de problemáticas y afectaciones dentro del sistema de transporte público masivo urbano, sin embargo, es un tema

que no es reciente, que lleva años en espera y en cual se ha trabajado a pasos pequeños, además se ha producido en algunas vías de conectividad que se presentan actualmente con buena distribución o que se consideran adecuadas, estas son:

AVENIDAS	DOBLE VÍAS	PARADAS DE BUSES
1.Avenida fundación		
2.Avenida simón Bolívar		
3.Avenida Sierra nevada		
4.Avenida la juventud		
5.Avenida Salguero		
6.Avenida Badillo		
7.Avenida Francisco el hombre		
8.Avenida los algarroillos		
9.Avenida la popa		
10.Avenida los manguitos		
11.Avenida la salud		

12.Avenida los militares		
13.Avenida Pastrana		
14.Avenida los Nísperos		
15.Avenida Guatapurí		
15.Avenida Enrique Pupo		
16.Avenida Carrera 12		
17.Avenida Efraín Castillo		

De acuerdo con la información recolectada en la secretaria de tránsito y transporte municipal, este es el listado de las Avenidas Principales del municipio de Valledupar, las cuales se adecuan a las condiciones para la prestación del servicio, aunque la mayoría de estas no cuentan con paraderos suficientes para abordar los vehículos prestadores del servicio.

3. Grado de satisfacción en la prestación del servicio público masivo del municipio de Valledupar.

Se pudo conocer el grado de satisfacción mediante las respuestas brindadas por los entrevistados que nos ayudaron a explicar en gran medida sobre la prestación del servicio de transporte público masivo urbano del municipio de Valledupar, esto nos ha llevado a concluir

que la población Valduparense manifiesta que no se cumplen los estándares mínimos que garanticen un desempeño óptimo en la prestación de este servicio.

Por tal motivo es posible observar que el sistema de transporte público masivo urbano de la ciudad de Valledupar carece en gran parte de eficiencia, debido a que no se ajusta a la necesidad y cantidad poblacional al ser Valledupar considerada como una ciudad intermedia basada en el documento (CONPES 3161).

Algunas de las cuestiones más observadas fueron:

El transporte público masivo urbano no abarca la mayoría de los barrios, ya que en su distribución solo logra prestar el servicio en muy pocos barrios, esto gracias a que Posee rutas insuficientes, que dan como resultado que el pasajero tengas altos tiempos de espera para abordar los buses prestadores del servicio, del mismo modo este sistema posee buses en mal estado, los cuales día a día compiten entre ellos por los pajeros, es necesario resaltar que el parque automotor perteneciente al sistema de transporte publico masivo urbano de Valledupar No poseen las condiciones para la accesibilidad para personas con movilidad reducida, también contando con una cantidad insuficiente de paraderos para abordar las rutas prestadoras del servicio, teniendo como aspecto fundamental en su esquema de operación la poca estabilidad en los tiempos de despacho y retorno de los buses prestadores del servicio y finalmente un alto costo del pasaje en relación a la calidad del servicio prestado

Siguiendo con lo anterior y exponiendo lo expresado por algunos entrevistados acerca de si ellos consideran que el sistema de transporte público de la ciudad de Valledupar satisface la necesidad de movilidad de la población se tiene lo siguiente:

En la entrevista realizada al secretario de tránsito Roberto Carlos Daza Guerrero donde se le pregunta acerca de las rutas actuales prestadas en el sistema de transporte público masivo urbano, de si este servicio satisface la necesidad de movilidad de la población Valduparense, hacia los diferentes puntos de la ciudad.

En base a esto, su respuesta fue muy explícita afirmando aún más lo que sostiene la población Valduparense, donde expresa que no es eficiente ya que no cumple con las condiciones óptimas. “respondiendo a tu pregunta de si satisface la necesidad de movilidad, la respuesta es No, no cumple con las condiciones óptimas, no tienen el recorrido que deberían tener y no están dotadas de los servicios o nexos que deberían tener.” (Guerrero, 2021)

Como lo expresa el secretario de tránsito, para lograr satisfacer la necesidad es necesario expandir el recorrido de las rutas al punto que esta pueda abarcar toda la ciudad de Valledupar, además de mejorar la condiciones al punto de que sea suficiente para toda la comunidad.

En otro momento obtuvimos la entrevista con el exconcejal del municipio de Valledupar Carlos Picón, donde al igual que al secretario de tránsito se le realizó la misma entrevista, respondiendo al mismo interrogante, sobre si considera que es eficiente el servicio de transporte público, su respuesta fue enfatizada en dos aspectos de gran magnitud.

- ❖ En primer lugar, estas rutas no satisfacen la necesidad de movilidad de la comunidad Valduparense
- ❖ En segundo lugar y consecuencia de la esa falta de satisfacción de la movilidad a la población ha sido el crecimiento poblacional en los últimos 10 años

En el primer aspecto se observó similitud con lo dicho por el secretario de tránsito sobre la falta de satisfacción del servicio y en el segundo el crecimiento de la población Valduparense que en los últimos años ha crecido, además por la migración de algunos venezolanos que de cierta forma han contribuido a este crecimiento.

Por otro lado, están las fortalezas, en esta se encuentran los futuros proyectos que se encuentran en marcha para así en unos meses poder reducir en gran parte la ineficiencia que presenta este servicio, en cual tenemos la adquisición de 120 nuevos buses por parte de la administración departamental y municipal, con la diferencia que estos serán totalmente modernos y accesibles para las personas discapacitadas buscando acabar con la exclusión social, que según las fuentes consultadas estarían llegando al municipio de Valledupar antes de finalizar el año 2021, con el fin de aumentar el parque automotor actual y con esto intentar cubrir la extensión poblacional del municipio de Valledupar en sus 175 barrios que abarcan las 6 comunas.

Empresa prestadora	Numero de rutas
Transcacique	8 rutas
Cootraupar	12 rutas
Cootranscolcer	13 rutas

Fuente: plan de desarrollo Valledupar en orden 2020-2023

Hoy no hay un panorama muy alentador en cuanto a la prestación del servicio, ya que de las 33 rutas solo están en funcionamiento 6 rutas las cuales se han encargado de prestar el servicio e intentar cubrir la extensión territorial de la ciudad en base a la necesidad de movilidad

de la población Valduparense, sin hacer uso de juicios de valor, conocer de cerca esta problemática social que ha estado latente en el municipio de Valledupar por muchos años.

CONCLUSIONES

Tomando como base el interaccionismo simbólico, donde cada sujeto y cada población tiene sus experiencias de carácter social, permite a las personas poder dar a los eventos diferentes significados, lo que resulta en un mundo muy singular donde mezclamos contextos sociales, culturales, históricos y económicos, por tal motivo nos permitió En nuestro proyecto de investigación titulado eficiencia del servicio de transporte público masivo urbano de la ciudad de Valledupar periodo 2004-2019, encontramos un sin número de aspectos que de una u otra manera influyen en la prestación del servicio, como lo es el caso de la eficiencia para lo cual evidenciamos la forma en que se encuentra estructurado dicho sistema, así como su forma de operación, la estructuración de las rutas, y el parque automotor con el que cuentan, teniendo en cuenta que su dinámica del día a día permite realizar la construcción de tejido social reflejado a través de la cohesión social.

Por tal motivo en consonancia con los objetivos formulados originalmente, Dentro del presente proyecto es posible observar que el sistema de transporte público masivo urbano de la ciudad de Valledupar carece en gran parte de eficiencia, debido a que no se ajusta a la necesidad y cantidad poblacional al ser Valledupar considerada como una ciudad intermedia basada en el documento CONPES 3161.

Algunas de las cuestiones más observadas fueron:

- El transporte público masivo urbano no abarca la mayoría de los barrios
- Posee rutas insuficientes

- el tiempo de espera para abordar los buses es demasiado alto
- buses en mal estado
- competencia entre buses
- No poseen accesibilidad para personas con movilidad reducida
- insuficientes paraderos para abordar las rutas prestadoras del servicio
- la poca estabilidad en los tiempos
- alto costo del pasaje

En base a los aspectos mencionados anteriormente podemos decir que estas son algunas de las características más importantes e influyentes que hacen que este servicio no sea totalmente eficiente, también indiscutiblemente se nota la falta de apoyo gubernamental el cual es fundamental en el sostenimiento de este sistema a través de la formulación de las diferentes políticas públicas que solo existen en papel pero realmente no se aplica en el municipio de Valledupar en el caso específico del servicio de transporte público masivo urbano. Además es evidente que dicho sistema posee una desorganización que ha estado presente durante muchos años haciendo que la población Valduparense no esté contenta con la prestación de dicho servicio, ya que muchas rutas desaparecieron disminuyendo cada día el parque automotor y la extensión territorial por donde circulaban.

En consecuencia, muchos optan por tomar medios de transporte alternativos como es el caso de los colectivos piratas y los famosos mototaxis.

En gran medida los aspectos mencionados anteriormente hacen que no se garantice que la prestación de este servicio sea 100% eficiente para los Valduparense, más en tiempos de pandemia donde se ha observado una disminución bastante sustancial en la cantidad de

pasajeros transportados en las diferentes rutas que buscan movilizarse dentro de la extensión territorial del municipio de Valledupar.

Por otro lado, están las fortalezas, en esta se encuentran los futuros proyectos que se encuentran en marcha para así en unos meses poder reducir en gran parte la ineficiencia que presenta este servicio, en cual tenemos la adquisición de 120 nuevos buses por parte de la administración departamental y municipal, con la diferencia que estos serán totalmente modernos y accesibles para las personas discapacitadas buscando acabar con la exclusión social, que según las fuentes consultadas estarían llegar al municipio de Valledupar antes de finalizar el año 2021, con el fin de aumentar el parque automotor actual y con esto intentar cubrir la extensión poblacional del municipio de Valledupar en sus 175 barrios que abarcan las 6 comunas.

El estado actual de los buses de transporte público se pudo observar que solo se encuentran circulando 61 buses de transporte público y 30 se encuentran fuera de servicio sea por mal estado, o teniendo en cuenta la actual demanda de pasajeros del transporte público masivo urbano de Valledupar

El contenido anterior nos lleva a la conclusión de que Valledupar al ser una ciudad intermedia necesita urgente que el sistema estratégico de transporte público comience a funcionar lo más pronto posible ya que este es un proyecto orientado a mejorar la calidad de vida y el servicio prestado a los ciudadanos valduparenses, que por sus características y la especial protección nacional que brinda el **artículo 4 de la ley 336 de 1996**.

RECOMENDACIONES

Antes de finalizar pretendemos sugerir algunas recomendaciones en base a los resultados y las conclusiones a las que llegó este proyecto de investigación, las conclusiones que hemos extraído según lo investigado y expuesto en este proyecto mediante el análisis de los capítulos anteriores, finalmente se converge hacia el concepto propuesto para el seguimiento de las mejoras en el sistema de transporte público masivo urbano en la ciudad de Valledupar, con esto buscamos aportar ideas que ayuden a promover esas soluciones que logren un mejor desarrollo en nuestra ciudad.

Así mismo, se presentan algunos puntos como recomendaciones que brindaran ideas para hacer en gran medida más eficiente el sistema de transporte público en la ciudad de Valledupar.

- Lograr un interés real por parte del alcalde y gobernador hacia el apoyo en recursos económicos ya que se observa que no hay interés en lograr sacar a flote este sistema
- Definir tiempos estables donde los pasajeros siempre cuenten con su ruta en tiempo establecido, además de paraderos en lugares estratégicos y ajustar las rutas a horarios laborales en otro caso brindar más rutas en los horarios que pueden tener mayor demanda por parte de los pasajeros.
- Crear rutas estratégicas que abarque todos los barrios de la ciudad

- Teniendo en cuenta lo corto que son los horarios dentro del sistema de transporte público se recomienda extender los horarios ya que algunas personas consideran que trabajan hasta muy temprano.
- Teniendo en cuenta lo tecnológico a la hora de realizar los pagos, también se hace la recomendación de modernizar los manejos pagos ya que podría facilitar a algunas personas la cancelación del servicio.
- Crear puntos de despacho alternativos, desde el punto de culmina la ruta hacia donde inicia, ya que estos solo son despachados desde el punto del mercado,
- Garantizar que los buses cuenten con un buen estado para prestar los servicios y así evitar quejas sobre el costo en comparación con el estado de los buses.
- Al ser Valledupar considerada una ciudad intermedia y viendo el crecimiento poblacional y la cercanía con algunos corregimientos como valencia de Jesús, Guacoeche, Guacochito entre otros se podría aplicar el mecanismo Interregimental por parte del sistema de transporte público masivo urbano de Valledupar despachando hacia estos lugares por lo menos 1 ruta diaria

ANEXOS

Anexo 1: antes y después buses prestadores del servicio



Antes



después

Anexo 2: parte interior busetas prestadores del servicio de transporte público

masivo urbano



Anexo 3: forma de recaudo del pasaje en los buses prestadores del servicio



Anexo 4: bus antiguo prestador del servicio de los cuales ya la mayoría cumplieron su ciclo de vida útil



Anexo 5: taller comunitario realizado con representantes de los diferentes barrios



Anexo 6: Entrevista con realizada con el edil de la comuna 4



Anexo 7: Entrevistas realizadas en el paradero de la gobernación del cesar



Anexo 8: Entrevista al docente Luis Martínez

- 1. ¿Según su percepción cree usted que las rutas actuales prestadas en el sistema de transporte público masivo urbano satisface la necesidad de movilidad de la población Valduparense hacia los diferentes puntos de la ciudad SI O NO?**

NO porque:

- las rutas son insuficientes
- No se tuvo en cuenta de qué Valledupar iba a tener un crecimiento poblacional
- El sistema tiene más de dos décadas que se ha tornado muy deficiente a raíz del surgimiento de la informalidad
- teniendo en cuenta la proporción poblacional del municipio de Valledupar las rutas no se encuentran bien distribuidas
- Flota insuficiente

- 2. ¿Cree usted qué las rutas existentes en el transporte público masivo urbano del municipio cumple con el tiempo indicado de recorrido teniendo en cuenta la proporción poblacional de la ciudad de Valledupar?**

- Algunas rutas si cumplen con el tiempo indicado en concordancia con el recorrido realizado
- Otras no cumplen con los tiempos debido a que los pasajeros deben esperar durante largos periodos de tiempo haciendo qué muchas personas opten por el transporte ilegal
- Los pocos buses que hay en la actualidad cada vez se hace más deficiente por el despacho entre buses y buses
- Pérdida de las rutas por la poca demanda de pasajeros esto por el fortalecimiento del transporte informal

- 3. Teniendo en cuenta el recorrido actual Qué hacen las rutas prestadoras del servicio las cuales coinciden en pasar por la gobernación consideraría usted necesario qué las rutas tomen destinos alternativos**

para no coincidir todas en el mismo punto y abarcar una mayor proporción poblacional un ejemplo de que una ruta salga del mercado recorra el centro de la ciudad especialmente 5 esquina luego tomé toda la Calle 17 hasta llegar a radio Guatapurí Buscando el rompoint de la Ceiba donde esté sería el punto de encuentro en común entre las diferentes rutas y de ahí ya cada ruta tomaría su destino?

Si lo consideraría necesario porque:

- Mejora en el plan integral de movilidad del municipio
- Mayor cobertura a nivel territorial y poblacional
- Fortalecimiento del sistema de transporte
- Mayor recepción de pasajeros

4. ¿Para usted Sería necesario estructurar una ruta dentro de nuestro sistema de transporte público masivo urbano que se desplace hacia la plaza Alfonso López tomando la carrera cuarta buscando como Destino final el mercado esto basado en que muchas personas que deben realizar diligencias deben bajarse en la carrera 10 ya que es el punto por donde cruzan todas las rutas?

- Al ser la plaza Alfonso López un icono turístico se fortalecería la visita a esta por parte de los turistas
- Lo más viable sería desviar los buses prestadores del servicio por la carrera novena tomando luego la Calle 14 hasta llegar a la carrera cuarta luego buscando hacia la calle 16 quedando los pasajeros en la parte de atrás de la alcaldía del municipio o en su caso donde se encuentra la cámara de comercio de Valledupar esto debido a que por la modernización del centro histórico Muchas de sus calles serán peatonalizadas encuentra incluido en el documento CONPES 3656

5. ¿Desde su punto de vista Qué beneficios tendría reactivar los buses de transporte público masivo urbano los domingos y que estos retomen nuevamente el llegar hasta el cementerio Jardines del ecce homo además extender su horario los días de la semana por lo menos hasta las 8 de la noche?

- Mayor demanda de pasajeros
- Fortalecimiento del sistema de transporte público masivo urbano
- Mayores ingresos económicos para las empresas prestadoras del servicio
- Mayor cobertura
- Recuperación de la confianza de los habitantes del municipio de Valledupar para hacer uso del sistema de transporte público masivo

Anexo 9: Entrevista ex conductor de las empresas Cootranscolcer

Transcacique y Cootraupar David Rodríguez

1. ¿Según su percepción cree usted que las rutas actuales prestadas en el sistema de transporte público masivo urbano satisface la necesidad de movilidad de la población valduparense hacia los diferentes puntos de la ciudad SI O NO?

NO porque:

- Se nota Desorden en cuanto a la distribución de las rutas
- El esquema de operación del sistema de transporte público masivo se encuentra todavía en la época arcaica
- Hay rutas Que prácticamente desaparecieron esto debido a la poca demanda un ejemplo de la ruta e03 la cual salía del mercado finaliza en las torres de Lorenzo Morales
- No hay una planeación hacia el futuro sólo se piensa en ganar plata ganar plata y nada más

2. ¿Cree usted que las rutas existentes en el transporte público masivo urbano del municipio cumple con el tiempo indicado de recorrido teniendo en cuenta la proporción poblacional de la ciudad de Valledupar?

- El tiempo no es el indicado Ya que en muchas de las rutas se ve reflejado los huecos entre bus y buseta que normalmente el lapso de tiempo debe ser de 7 a 12 minutos entre cada buseta, pero hay muchas rutas en las que el lapso de tiempo es hasta de 20 y 30 minutos entre cada bus
- Muchos de los conductores se desvían del recorrido el cual se les fue asignado
- Las rutas son creadas si una planificación previa la cual les puede permitir realizar una distribución equitativa que tenga una mayor cobertura

3. Teniendo en cuenta el recorrido actual Qué hacen las rutas prestadoras del servicio las cuales coinciden en pasar por la gobernación consideraría usted necesario que las rutas tomen destinos alternativos para no coincidir todas en el mismo punto y abarcar una mayor proporción poblacional un ejemplo de que una ruta salga del mercado recorra el centro de la ciudad especialmente 5 esquina luego tomé toda la Calle 17 hasta llegar a radio Guatapurí Buscando el rompoint de la Ceiba donde esté sería el punto de encuentro en común entre las diferentes rutas y de ahí ya cada ruta tomaría su destino?

Si lo consideraría necesario porque:

- Mayor tiempo de recorrido
- Mayor número de pasajeros recogidos
- Una opción totalmente diferente que permite desembocar el sector del centro y la gobernación del César
- Mayor número de barrios abarcados

4. **¿Para usted Sería necesario estructurar una ruta dentro de nuestro sistema de transporte público masivo urbano que se desplace hacia la plaza Alfonso López tomando la carrera cuarta buscando como Destino final el mercado esto basado en que muchas personas que deben realizar diligencias deben bajarse en la carrera 10 ya que es el punto por donde cruzan todas las rutas?**

- Sí, pero hay que tener en cuenta que esta ruta ya existía, pero con la diferencia que no baja desde el sector de la gobernación del César, sino que era la ruta e01 la cual viene del balneario Hurtado y culmina en la terminal de transportes
- Lo recomendable sería redistribuir el sector donde todos los buses prestadores del servicio coinciden en cruzar para buscar el centro de la ciudad
- Mejora en el plan integral de movilidad
- Fortalecimiento del viejo Valledupar y su parte colonial.

5. **¿Desde su punto de vista Qué beneficios tendría reactivar los buses de transporte público masivo urbano los domingos y que estos retomen nuevamente el llegar hasta el cementerio Jardines del ecce homo además extender su horario los días de la semana por lo menos hasta las 8 de la noche?**

- Valledupar fortalecería su sistema de transporte público al extender sus horarios durante la semana de lunes a viernes y aparte de eso fortalecería la parte turística los días domingo hacia el cementerio del santo eccehomo y el sector del río Hurtado
- Aumento en la cantidad de pasajeros
- Mayor cobertura poblacional

Anexo 10: Entrevista concejal del municipio de Valledupar Jorge Pana

1. ¿Según su percepción cree usted que las rutas actuales prestadas en el sistema de transporte público masivo urbano satisface la necesidad de movilidad de la población valduparenses hacia los diferentes puntos de la ciudad SI O NO?

NO porque:

- Se nota una Falta de visión por parte de las empresas prestadoras del servicio
- El esquema de operación del actual sistema no se adecua a la demanda poblacional del municipio de Valledupar
- Las rutas establecidas tienen una distribución errada ya que hay muchos sectores del municipio que este no los abarca en sus recorridos

2. ¿Cree usted que las rutas existentes en el transporte público masivo urbano del municipio cumple con el tiempo indicado de recorrido teniendo en cuenta la proporción poblacional de la ciudad de Valledupar?

- El tiempo de las rutas no es el adecuado porque muchas personas esperan a veces hasta 20 Y 30 minutos que pase el otro colectivo o la otra buseta
- El despacho debe hacerse cada 7 minutos máximo cada 12 minutos, pero hay muchas rutas que exceden este tiempo al momento del despacho

3. Teniendo en cuenta el recorrido actual Qué hacen las rutas prestadoras del servicio las cuales coinciden en pasar por la gobernación consideraría usted necesario que las rutas tomen destinos alternativos para no coincidir todas en el mismo punto y abarcar una mayor proporción poblacional un ejemplo de que una ruta salga del mercado recorra el centro de la ciudad especialmente 5 esquina luego tomé toda la Calle 17 hasta llegar a radio Guatapurí Buscando el rompoint de la

Ceiba donde esté sería el punto de encuentro en común entre las diferentes rutas y de ahí ya cada ruta tomaría su destino?

Si lo consideraría necesario porque:

- Se daría una Mejora en los recorridos establecidos
- La movilidad del municipio toma un gran aire sobre todo en el sector de la gobernación que es donde concuerdan todas las rutas
- Ampliación de rutas que permitirá ampliar el parque automotor para una mayor cobertura
- Al ser esta una vía más ancha permite una mayor agilidad en el recorrido de la ruta

4. ¿Para usted Sería necesario estructurar una ruta dentro de nuestro sistema de transporte público masivo urbano que se desplace hacia la plaza Alfonso López tomando la carrera cuarta buscando como Destino final el mercado esto basado en que muchas personas que deben realizar diligencias deben bajarse en la carrera 10 ya que es el punto por donde cruzan todas las rutas?

- Le daría más vida al centro histórico de la ciudad, pero debemos tener en cuenta que mediante la aprobación del documento conpes 3656 mediante el cual se aprueban los recursos para el sistema estratégico de transporte del municipio de Valledupar este reglamento que el centro histórico de Valledupar debe conservar su patrimonio en donde entró este proceso de restructuración muchas de las calles Están volviendo peatonales.
- Tomando recorridos alternativos que permitan al usuario por lo menos llegar más cerca al sector de la plaza Alfonso López
- Estructurar una ruta que salga del sector del mercado bajando por Que baje por toda la calle 21 hasta el sector de la cuarta para luego tomar hacia el sector de la alcaldía el cual dejaría a las personas propias y visitantes por lo menos a una cuadra de la plaza Alfonso López luego está prosiga su ruta por toda la

carrera cuarta hasta llegar al balneario Hurtado al sector de playa maravilla dónde sería su punto de retorno nuevamente hacia el sector del mercado

5. ¿Desde su punto de vista Qué beneficios tendría reactivar los buses de transporte público masivo urbano los domingos y que estos retomen nuevamente el llegar hasta el cementerio Jardines del ecce homo además extender su horario los días de la semana por lo menos hasta las 8 de la noche?

- Al extender su horario los buses prestadores del servicio estarían satisfaciendo la necesidad de movilidad de la población vallenato sobre todo a la población trabajadora
- Genera fortalecimiento en la cantidad de pasajeros transportados en el día a día
- Mayor cobertura
- Aumento en la cantidad de buses prestadores del servicio que permitirán un mayor abarque poblacional en el territorio
- Mejora en la calidad del servicio ya que sólo no se pensaría en ganar y ganar, sino que se optaría por invertir en calidad para la prestación de un servicio óptimo seguro confiable a la población valduparense.

Anexo 11: Entrevista Roberto Carlos Daza Guerrero secretario de tránsito

- 1. ¿Según su percepción cree usted que las rutas actuales prestadas en el sistema de transporte público masivo urbano satisface la necesidad de movilidad de la población valduparense hacia los diferentes puntos de la ciudad SI O NO?**

bien respondiendo a tu pregunta de si satisface la necesidad de movilidad, la respuesta es no, no cumple con las condiciones óptimas, no tienen el recorrido que deberían tener, no están dotadas de los servicios o nexos que deberían tener”

- 2. ¿Cree usted qué las rutas existentes en el transporte público masivo urbano del municipio cumple con el tiempo indicado de recorrido teniendo en cuenta la proporción poblacional de la ciudad de Valledupar?**

Es así como las rutas han venido incrementando su tiempo de circulación, hoy tenemos rutas que tienen perfectamente entre 60 y 90 minutos de tiempo de recorrido, tiempo a lo que la gente no se ve o no les parece atractivo someterse a unos tiempos de recorridos tan largos”

- 3. Teniendo en cuenta el recorrido actual Qué hacen las rutas prestadoras del servicio las cuales coinciden en pasar por la gobernación consideraría usted necesario qué las rutas tomen destinos alternativos para no coincidir todas en el mismo punto y abarcar una mayor proporción poblacional un ejemplo de que una ruta salga del mercado recorra el centro de la ciudad especialmente 5 esquina luego tomé toda la Calle 17 hasta llegar a radio Guatapurí Buscando el rompoint de la Ceiba donde esté sería el punto de encuentro en común entre las diferentes rutas y de ahí ya cada ruta tomaría su destino?**

- Las rutas lo que buscan es conectar, sitios de generación de viajes, que son las residencias de las personas en donde la gente duerme los barrios donde hay gran densidad de residencias con sitios de atracción de viajes” ...,

- , la idea es que esas rutas para que puedan ser hoy día atractivas, deban tener, por lo menos 4 puntos de interés, un punto de comercio, un punto de educación por ejemplo una universidad, un punto de salud y un punto institucional,
- “lograr desconcentrar en cada una de las comunas aspectos relacionados con comercio, con educación, con salud, con servicios financieros o bancarios, con esparcimiento, permitirá que no todas las rutas tengan que llegar al mismo sitio” Ampliación de rutas que permitirá ampliar el parque automotor para una mayor cobertura Al ser esta una vía más ancha permite una mayor agilidad en el recorrido de la ruta

4. ¿Para usted Sería necesario estructurar una ruta dentro de nuestro sistema de transporte público masivo urbano que se desplace hacia la plaza Alfonso López tomando la carrera cuarta buscando como Destino final el mercado esto basado en que muchas personas que deben realizar diligencias deben bajarse en la carrera 10 ya que es el punto por donde cruzan todas las rutas?

yo pensaría que de la carrera 9 hacia la carrera 4 debería ser senderos dedicados al tráfico liviano peatón bicicleta, ni siquiera la motocicleta, de pronto patinetas, pero fundamentalmente tiene que ser un centro amable entre la carrera 9 y la carrera 4 cuántas cuadras hay, hay pocas cuadras, en ese sentido considero que podemos tener toda la posibilidad de caminarlas de que el sistema de transporte colectivo no tenga que entrar ni siquiera a la alcaldía o no tenga que entrar a la plaza Alfonso López.

5. ¿Desde su punto de vista Qué beneficios tendría reactivar los buses de transporte público masivo urbano los domingos y que estos retomen nuevamente el llegar hasta el cementerio Jardines del ecce homo además extender su horario los días de la semana por lo menos hasta las 8 de la noche?

- En primer lugar, requiere del apoyo de la ciudadanía en tanto haya demanda del servicio evidentemente tendremos un sistema que pueda responder a esa demanda.
- El señor alcalde ha aprobado 4 mil millones de pesos para la creación de un fondo que permitirá encubrir toda esa falta de demanda al sistema de transporte público colectivo y eso permitirá garantizar que haya una permanencia del servicio colectivo en días y horarios.

Anexo 12: Entrevista exconcejal del municipio de Valledupar Carlos picón

- 1. ¿Según su percepción cree usted que las rutas actuales prestadas en el sistema de transporte público masivo urbano satisface la necesidad de movilidad de la población valduparense hacia los diferentes puntos de la ciudad SI O NO?**

NO porque:

- En primer lugar, estas rutas no satisfacen la necesidad de movilidad de la comunidad valduparense
- En segundo lugar y consecuencia de la esa falta de satisfacción de la movilidad a la población ha sido el crecimiento poblacional en los últimos 10 años

- 2. ¿Cree usted qué las rutas existentes en el transporte público masivo urbano del municipio cumple con el tiempo indicado de recorrido teniendo en cuenta la proporción poblacional de la ciudad de Valledupar?**

No

- Ya que no satisface la necesidad del total de la población valduparense.
- No hay capacidad de flotas existentes, pocos buses.
- Imposibilidad de cumplimiento de tiempos
- Los choferes tienen como prioridad llenar las rutas antes que respetar el tiempo.

3. Teniendo en cuenta el recorrido actual Qué hacen las rutas prestadoras del servicio las cuales coinciden en pasar por la gobernación consideraría usted necesario qué las rutas tomen destinos alternativos para no coincidir todas en el mismo punto y abarcar una mayor proporción poblacional un ejemplo de que una ruta salga del mercado recorra el centro de la ciudad especialmente 5 esquina luego tomé toda la Calle 17 hasta llegar a radio Guatapurí Buscando el rompoint de la Ceiba donde esté sería el punto de encuentro en común entre las diferentes rutas y de ahí ya cada ruta tomaría su destino?

Si lo consideraría necesario porque:

- satisface en gran parte la necesidad de movilidad de la población

4. ¿Para usted Sería necesario estructurar una ruta dentro de nuestro sistema de transporte público masivo urbano que se desplace hacia la plaza Alfonso López tomando la carrera cuarta buscando como Destino final el mercado esto basado en que muchas personas que deben realizar diligencias deben bajarse en la carrera 10 ya que es el punto por donde cruzan todas las rutas?

- Si es necesario estructurar una ruta que llegue a la plaza Alfonso López ya que sería de gran utilidad para la población como para todas aquellas personas o turistas que deseen un recorrido desierta forma turístico, como también no descarta la posibilidad de que esta ruta llegue hasta el rio hurtado.
- Por otra parte, está la imposibilidad de que esta se realice por los cambios generados por el SIVA a la plaza Alfonso López y otros lugares
- Sin embargo, sostienen que es una idea con imposibilidad de realización.

5. ¿Desde su punto de vista Qué beneficios tendría reactivar los buses de transporte público masivo urbano los domingos y que estos retomen nuevamente el llegar hasta el cementerio Jardines del ecce homo además extender su horario los días de la semana por lo menos hasta las 8 de la noche?

- Reactivación económica por parte de los buses
- Genera fortalecimiento en la cantidad de pasajeros transportados en el día a día
- Mayor cobertura a nivel poblacional

Anexo 13: encuesta realizada a la comunidad

19/07/2021 Eficiencia del servicio de transporte público masivo en Valledupar, periodo 2004-2019

Eficiencia del servicio de transporte publico masivo en Valledupar, periodo 2004-2019.

A continuación encontraras una serie de preguntas, las cuales deberás contestar de acuerdo a tu experiencia al hacer uso del transporte publico masivo urbano en la ciudad de Valledupar.

Correo *

mlasso@unicesar.edu.co

Nombre: *

Katherine lasso acovedo

Ruta: *

06

1) ¿Cree usted que la cobertura del transporte publico abarca a los diferentes barrios de la ciudad de Valledupar? *

Tienes su deficiencias , cuando vivia en Valledupar la cobertura era muy limitada y no pasaba por barrios como bella vista

2) ¿Según usted cuales son las fallas que presenta el servicio de transporte publico masivo urbano en la ciudad de Valledupar? *

No cumplir con toda la ruta
Nos toca agarrar dos buses para llegar al destino deseado
Pocas busetas
La tardia en pasar etc

3) ¿Cree usted que los vehiculos pertenecientes al sistema de transporte publico masivo urbano cumplen con los estándares minimos para la prestación del servicio? *

El 100 % , solo el 60 representa y Cumple con todos los requisitos y un excelente servicio

Este formulario se creó en Universidad Popular del Cesar

Google Formularios

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc7E4cw7qt--Kjaq_CUuSls5grQxPpVfmp9oHPJk_p-UBIBJQ/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0

De acuerdo con la información recolectada en el taller comunitario y las entrevistas cara a cara presenciales y virtuales con la población valduparense en los diferentes puntos de

la ciudad por donde circular y por donde no circulan los vehículos prestadores del servicio de transporte público masivo urbano nos arrojó los siguientes resultados:

Ruta 1	15 personas
Ruta E01	5 personas
Ruta 6	10 personas
Ruta 4	10 personas
Ruta 11	8 personas
Ruta 10	5 personas

Fuente: elaboración propia Lopez&Mercado 2021

De acuerdo con la información recopilada en las entrevistas realizadas a las 53 personas basados en las rutas que abordan estas personas para llegar hasta sus destinos obtuvimos los siguientes resultados:

Con respecto a la pregunta sobre si el transporte público urbano masivo de Valledupar abarca los diferentes barrios del municipio las respuestas dadas fueron:

1 es una realidad latente ya que se nota a leguas que no cubre el total de la necesidad de la población valduparense

2. no tienen una frecuencia constante

3. actualmente no es tan necesario hacer uso del transporte público urbano masivo ya que hay muchos otros mecanismos de movilidad más rápidos y eficientes pero inseguros

4. un poco porque no abarca la mayoría de los barrios

Con respecto a la pregunta sobre las fallas en el servicio de transporte público urbano masivo de Valledupar a las respuestas dadas fueron:

1.rutas insuficientes

2. el tiempo de espera para abordar los buses es demasiado alto esperando a veces hasta 40 minutos 1 ruta
3. buses en mal estado
4. competencia entre buses (guerra del centavo)
5. insuficientes paraderos para abordar las rutas prestadoras del servicio
6. surgimiento del transporte informal
7. inadecuado proceso de chatarrización de vehículos que ya cumplieron su tiempo de vida útil
8. incumplimientos de los estándares básicos para la prestación del servicio de transporte público masivo urbano

Con respecto a la pregunta sobre si los vehículos cumplen con estándares mínimos para la prestación del servicio de transporte público urbano masivo de Valledupar las respuestas dadas fueron:

1. Son ambientalmente sostenibles ya que no emana la cantidad de gases como lo hacían los anteriores buses que pertenecían al sistema
2. Son inseguros porque muchos tienen los cojines malos
3. Son seguros porque tienen todo en buen estado
4. Son irresponsables con los pasajeros ya que el pasajero no se ha terminado de montar muy bien y ya quieren arrancar a toda marcha
5. No poseen accesibilidad para personas con movilidad reducida

Bibliografía

- Acevedo, Bocarejo. (2009). Movilidad sostenible: una construcción multidisciplinaria. *Revista de Ingeniería*, 72-74.
- Arango, M., Martínez, J. & Martínez, A. (2012). Las TIC en el transporte público Urbano y su impacto en la reducción de la marginación en las colonias: Los Ángeles y Nazareno del Municipio de Xoxocotlán, Oaxaca.
- Bavaresco, A. (2006). *Proceso metodológico en la investigación: Cómo hacer un Diseño de Investigación*. Maracaibo, Venezuela.
- Bonifaz Villar, C. (2012). *Liderazgo empresarial*. Mexico: Red Tercer Milenio.
- Calderón G, Cuartas J, & Álvarez C. (2009). Transformación organizacional y prácticas innovadoras de gestión humana. *Revista Unal*, 151.
- Cuevas Romo, Ana, (2009). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN* Quinta edición. pp-414
- Chiavenato, I. (2006). *Introducción a la Teoría General de la Administración*. México: Editorial McGRAW-HILL / Interamericana S.A. Tercera Edición.
- Da Cunha, J. y Rodríguez-Vignoli, J. (2009). Crecimiento urbano y movilidad en América Latina. *Revista Latinoamericana de Población*, 3 (4-5), 27-64
- Dangel, D. (24 de Febrero de 2010). *Ecolink*. Obtenido de Ecolink: <https://www.econlink.com.ar/sistemas-informacion/definicion>
- Daza, A. (Marzo de 2017). Jefe de operaciones cootracolcer. (J. Mercado, Entrevistador)
- Del Cid, A. M. (2011). *Investigación. Fundamentos y metodología. segunda edición*. México : Pearson Educación de México, S.A. de C.V.
- De Rus, G. (1991). Análisis del Mercado de servicios de transporte público en España: costes, demanda, precios y nivel de calidad. *Investigaciones Económicas (Segunda época)*, XV, (2): 229-247.
- Durkheim, E. (1893). *la división del trabajo social*.
- EKON. (03 de julio de 2020). Obtenido de <https://www.ekon.es/blog/tipos-analisis-datos-cualitativos/>

Fidias G., A. (2012). *El Proyecto de Investigación, Introducción a la metodología científica 6a Edición*. Caracas, República Bolivariana de Venezuela.: EDITORIAL EPISTEME, C.A .

Figuerola, O. & Carrión, F. (2001). Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones. La ciudad construida. Urbanismos en América Latina. Quito: FLACSO

Guerrero, t. R. (3 de 6 de 2021). transporte público y eficiencia . (S. Lopez, Entrevistador) Jiron-Martinez, P. (2009). *REPOSITORIO ANID*. Obtenido de RESPOSITORIO ANID : <http://repositorio.conicyt.cl/handle/10533/120807>

Gutiérrez, A. (2005). Transporte público y exclusión social. Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del 90. XIII CLATPU, Lima. Tema III, capítulo, 12.

Islas, V. M. (1991). Efectos de la subvención, la regulación y las formas de propiedad del transporte colectivo urbano sobre su eficiencia y calidad: el caso de Ciudad de México. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Jordán, R. (2003). Ciudad y desarrollo en América Latina y el Caribe. En: Jordán Ricardo y Simioni, Daniela (Compiladores), *Gestión urbana para el desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe*. Publicación de las Naciones Unidas, 75, Edición: Nueva York, EUA, Impresión: Santiago de Chile, 43-70.

Korstanje, M. (2013). Homo Mobilis. La nueva era de la movilidad. *Alteridades*, 23 (46), pp138-140.

Lange Valdés, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, 26 (71), 87-106.

Lupano, J., Sánchez, R. (2009). Políticas de movilidad e infraestructura urbanas del transporte. Colección Documento de proyecto, Publicación de las Naciones Unidas, febrero, Edición: Nueva York, EUA, Impresión: Santiago de Chile.

Mignot, D., Aguilera, A., Bloy, D., Caubel, D., Madre, JL. (2010). Formas urbanas, movilidad y segregación. *Urban Public Economics Review*, 12, 73-104.

Moran, M. T. (2008). *tesis universitaria*. lima Perú- <http://tesis-investigacion-cientifica.blogspot.com/2017/06/definicion-del-marco-conceptual.html>: editorial montero. Obtenido de <http://manuel-tafur.blogspot.com/2008/>

Molinero, M. & Sánchez, A. (1998). Transporte público: planeación, diseño, operación y administración (3a edición) México, D.F.

Montezuma, R. (2010). Epílogo. El siglo XXI: el tiempo de las ciudades y la movilidad colectiva. En R. Montezuma, Movilidad y ciudad del siglo XXI. Retos e innovaciones. Bogotá: Universidad del Rosario

municipal, P. d. (2020-2023). *Plan de desarrollo municipal- valldéupar en orden 2020-2023*. valledupar/cesar: concejo municipal de valledupar.

Navas, A. (2008). Políticas de transporte público urbano: Lecciones desde la experiencia de Transantiago. Papel Político. Estudio Bogotá, Colombia, 159-189

Ongallo, C. (2007). Manual De Comunicación Guía para gestionar el Conocimiento, la información y las relaciones humanas en empresas y organizaciones. Madrid España: Dykinson.

Pardo, C. F. (2009). Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina. CEPAL.

Pimienta Prieto, J. H. (2012). *Metodología de la investigación. Competencias + Aprendizaje + Vida*. México : Pearson Educación.

Purcell, Fernando y Andreas E. Feldmann. 2017. “Presentación: Espacios y circulaciones. Nuevas miradas desde las ciencias sociales en América Latina”. Revista de Estudios Sociales 61: 8-12.

R., H., & Fernández, C. &. (2003). *Metodología de la investigación, 3. ed.* . México D.F: McGraw-Hill.

Ramírez, T. (. (2006). *¿Cómo hacer un Proyecto de Investigación?* . caracas : Guía Práctica) Editorial Panapo de Venezuela, C.A.

Rojas, F. & Mello, C. (2005). El transporte público colectivo en Curitiba y Bogotá. Brazil, Revista UIS Ingenierías. 21: 106-112

Roa, H., Rojas, C., Carrasco, J., Tudela, A. (2013). Movilidad urbana e indicadores de exclusión social del sistema de transporte: evidencia en una ciudad intermedia chilena. Revista Transporte y Territorio, 8, 45-64.

Robledo, J. E. (1997). Lo que oculta la privatización. Manizales: ARS Serigrafía Ediciones

Sheller, M., Urry, J. (2006). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades, *Environment and Planning A*, 38, 207-226.

Tafur, Raúl. (2008). *Tesis Universitaria*. Lima Perú: Montero. Tercera Edición.

Vivas, P., Ribera-Fumaz, R. (2007). Ciudades, movilidad y tecnología: hacia la Barcelona móvil. *UOC Papers*, revista sobre la sociedad del conocimiento, 5, 14-22.

Wessels, G., Pardo, C. F., & Bocarejo, J. P. (2012). Hacia una metrópoli de clase mundial orientada al transporte público. Bogotá: Editorial Scripto.

William, S. P. (2002). *Economía, Decimoséptima Edición*. España : McGraw-Hill Interamericana.

Ynfante, R. (26 de Noviembre de 2008). *Gestiopolis*. Obtenido de Gestiopolis:
<https://www.gestiopolis.com/los-incentivos-y-la-motivacion-laboral/>

Web grafía

<http://www.valledupar-cesar.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Galeria-de-Mapas.aspx>
<https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentaciones-territorio/050919-CNPV-presentacion-Cesar.pdf>
<https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview>
<https://dx.doi.org/10.7440/res61.2017.01>
<http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n29/n29a9.pdf>
<http://previstainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/531/562#n3>
<https://www.lifeder.com/investigacion-no-experimental/>
<https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentaciones-territorio/050919-CNPV-presentacion-Cesar.pdf>
<http://www.valledupar-cesar.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Galeria-de-Mapas.aspx>