

EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO A LOS PLANES DE DESARROLLO DEL  
DEPARTAMENTO DEL CAUCA 2016-2019 SEGÚN LOS LINEAMIENTOS DEL  
PLAN NACIONAL DEL DESARROLLO 2018-2022 EN EL SECTOR DEL  
TRANSPORTE.



DIANA MARCELA MEDINA MUÑOZ  
LUISA FERNANDA DORADO BOLAÑOS

UNIVERSIDAD DEL CAUCA  
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y  
ADMINISTRATIVAS  
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA  
NOVIEMBRE DE 2020  
POPAYÁN, CAUCA

EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO A LOS PLANES DE DESARROLLO DEL  
DEPARTAMENTO DEL CAUCA 2016-2019 SEGÚN LOS LINEAMIENTOS DEL  
PLAN NACIONAL DEL DESARROLLO 2018-2022 EN EL SECTOR DEL  
TRANSPORTE.



INFORME FINAL DE PASANTÍA PRESENTADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE  
ECONOMISTA

DIANA MARCELA MEDINA MUÑOZ  
LUISA FERNANDA DORADO BOLAÑOS

ASESOR ACADÉMICO  
Mg. ENRIQUE PEÑA FORERO

UNIVERSIDAD DEL CAUCA  
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y  
ADMINISTRATIVAS  
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA  
NOVIEMBRE DE 2020  
POPAYÁN, CAUCA

## **AGRADECIMIENTOS**

En primer lugar, queremos agradecer a Dios por la salud y sabiduría otorgada, por la oportunidad que nos brindó al permitirnos realizar nuestra práctica profesional para la culminación de nuestros estudios profesionales.

A nuestros padres por su amor, apoyo y confianza incondicional durante todo este proceso, quienes con su esfuerzo y dedicación nos han inculcado valores y principios para formarnos como personas de bien y útiles para la sociedad.

A nuestro asesor académico Mg. Enrique Peña Forero y a nuestro asesor empresarial el economista Cesar Augusto Sánchez Daza, por la paciencia, apoyo y confianza, esenciales en nuestra formación como personas y futuros profesionales, quienes con sus conocimientos, experiencia y dedicación nos ha permitido llevar a feliz término la culminación de la práctica profesional.

## TABLA DE CONTENIDO

|   |    |
|---|----|
| INDICE DE TABLAS .....                                  | 5  |
| INTRODUCCIÓN .....                                      | 1  |
| CAPITULO I. CONTEXTUALIZACION DEL TRABAJO .....         | 4  |
| 1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....                    | 4  |
| 1.2 JUSTIFICACIÓN .....                                 | 5  |
| 1.3 OBJETIVOS .....                                     | 6  |
| 1.3.1 OBJETIVO GENERAL.....                             | 6  |
| 1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS .....                       | 6  |
| CAPITULO II. CONTEXTUALIZACION TEÓRICA .....            | 6  |
| 2.1 MARCO TEÓRICO .....                                 | 7  |
| 2.2 MARCO TEÓRICO DEL TRANSPORTE.....                   | 12 |
| INTRODUCCIÓN .....                                      | 12 |
| TIPOS DE TRANSPORTE .....                               | 14 |
| FUNCIONES DEL TRANSPORTE .....                          | 15 |
| EFECTOS DEL TRANSPORTE.....                             | 15 |
| ECONOMÍA DEL TRANSPORTE .....                           | 18 |
| EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y COLOMBIA.....         | 21 |
| TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA.....                       | 21 |
| TRANSPORTE EN COLOMBIA .....                            | 23 |
| TRANSPORTE PÚBLICO.....                                 | 24 |
| TRANSPORTE AÉREO .....                                  | 25 |
| TRANSPORTE FLUVIAL.....                                 | 25 |
| TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA .....           | 26 |
| 2.3 MARCO LEGAL.....                                    | 26 |
| LEYES .....   | 27 |
| DECRETOS.....   | 28 |
| RESOLUCIONES .....                                      | 30 |
| CIRCULARES.....   | 31 |
| 2.4 MARCO REFERENCIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE..... | 31 |
| CAPITULO III. CONTEXTUALIZACION METODOLOGICA .....      | 34 |
| 3.1 Metodología.....                                    | 34 |
| 3.2 Resultados.....                                     | 34 |
| CAPITULO IV. RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES. ....       | 39 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS .....                        | 40 |

|                |    |
|----------------|----|
| GLOSARIO ..... | 44 |
| ANEXOS .....   | 45 |

## **INDICE DE TABLAS**

|  |    |
|--|----|
| Tabla 1. Tipos de articulación para los lineamientos de las entidades territoriales.....                             | 22 |
| Tabla 2. Tipos de articulación disponibles, para cada objetivo del PND relacionado con entidades territoriales. .... | 22 |

## INTRODUCCIÓN

El transporte, a lo largo de la historia ha contribuido en la consolidación de los procesos de globalización y competitividad a nivel internacional, nacional y regional. Ha sido fundamental en el progreso de las civilizaciones y en la evolución de la humanidad, ya que se ha ido transformando a través de los años a partir de las diferentes necesidades, tales como la movilidad de personas de un punto a otro, el transporte de productos agrícolas del campo a la ciudad, así como también el desplazamiento de mano de obra. Es con la ayuda del transporte que se cierran brechas que permiten contribuir al incremento del bienestar y el desarrollo de la sociedad.

En la mayoría de los países, el transporte es un sector económico clave para el desarrollo, es por eso que estos se han encargado con el paso del tiempo en mejorar la actividad transportadora, razón por la cual han surgido órganos encargados de realizar y llevar a cabo las políticas establecidas por el gobierno en esta área. Algunos de estos órganos son los ministerios y las agencias encargadas de velar por el adecuado funcionamiento del sector transporte, que permita contribuir al desarrollo e incremento del bienestar de la sociedad en cuestión. En Colombia, el órgano encargado de realizar este tipo de gestión es el Ministerio de Transporte; según lo estipulado en la Constitución Política de Colombia, y algunas de las leyes vigentes, como lo son: la ley 489 de 1998 y la ley 790 de 2002, en las cuales se establece que los ministerios hacen parte del Sector Central de la Rama Ejecutiva del Poder Público, debido a que son los ministerios los encargados de la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos del sector administrativo que dirigen.

Es a través del Decreto 087 de 2011, que se establece al Ministerio de Transporte, como el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar políticas, planes, programas y proyectos, así como también de la regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en el modo carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país. Es por eso que el Ministerio, es el ente principal del sector transporte en el país, el cual está constituido por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) y la Agencia de Seguridad Vial (ANSV). También, es importante conocer que fue hasta el año de 1993 y bajo el gobierno del presidente César Gaviria que el Ministerio fue instituido y modernizado, para pasar a ser el llamado Ministerio de Transporte, que para ese entonces estuvo dirigido por Jorge Bendeck; el ministerio fue creado hacia el año de 1905 en el mandato del general Rafael Reyes y fue llamado para esa época como Ministerio de Obras Públicas, el cual se encargó de definir las normas para la construcción y conservación de carreteras, la limpieza y canalización de ríos, y la inspección de las empresas de navegación fluvial. Tiempo después, hacia el año de 1960, el Ministerio cambió y fue llamado Obras Públicas y Transporte, durante el periodo presidencial de Misael Pastrana.

Así se ha evidenciado ante la apuesta encaminada a formular e implementar programas y proyectos en pro del mejoramiento de la infraestructura y financiación que permita elevar el nivel de vida de los regiones y al mismo tiempo generar competitividad en el campo nacional e internacional acorde a sus necesidades, a continuación se muestra algunos de los planes que han sido puestos en marcha por los diferentes gobiernos durante los últimos años en este sector; La historia se remonta al año 1928 donde se creó el

Consejo Nacional de Vías, cuyo propósito era organizar y mejorar la infraestructura vial del país, principalmente carreteras, ferrocarriles y vías fluviales. La gestión fue tan grande en cuanto implementación y ejecución de proyectos en este sector que trajo consigo la creación del Plan Nacional de Carreteras, con la Ley 88 de 1931, convirtiéndose en un aporte importante para lo que serían los procesos de planificación más adelante en cuanto a infraestructura vial, así surgió El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) que “Fue una apuesta del Estado colombiano para organizar en forma eficiente y estratégica el crecimiento del país, a través de una red de infraestructura que lograra conectar a las ciudades, las regiones, las fronteras y los puertos, priorizando los proyectos que mayor impacto tendrían para la economía nacional” (Benavides, 2015). Se trató entonces de una metodología de integración entre las regiones que las permitirá conectarse y de esta manera lograrían incrementar la competitividad y superar el atraso estructural a través de la mejora en la red de transporte y la conectividad vial; al mismo tiempo se trató de un plan que fuera incluyente es decir, que no solo se priorizara a los sectores más grandes sino que el Estado tuviera la posibilidad de llegar hasta las zonas más alejadas del país fortaleciendo las instituciones. El Plan Maestro Fluvial de Colombia tuvo como objetivo” obtener un sistema de transporte fluvial más competitivo, limpio, seguro y beneficioso para el desarrollo social. Este objetivo se basó en las características generales de los beneficios del transporte fluvial, además de apoyarse en los elementos esenciales del transporte fluvial y la visión del Gobierno de Colombia: un sistema de transporte fluvial bien desarrollado contribuyendo a una Colombia competitiva, limpia, segura y beneficioso para el desarrollo social, pues era el único modo de transporte existente en una gran parte del territorio nacional” (Jesyca S.A.S, 2015), esto permitió aprovechar la navegación por las principales cuencas y ríos de Colombia ya que existían lugares donde su único medio de transporte era por medio de los sistemas fluviales lo que impulsaba a crear un sistema de transporte eficiente de pasajeros e instituciones organizadas, además del transporte de pasajeros existía también transporte de carga que recorrían las principales cuencas del país como La Cuenca Fluvial del Magdalena, Atrato, Orinoco y Amazonas, su financiamiento se daba a través de dos ejes, por un lado existían los Proyectos de infraestructura fluvial de interés comercial que se financian a través de Fondos de cooperación internacional, ingresos por peajes, asignación de regalías; y por otro lado los Proyectos de infraestructura fluvial de interés social financiados mediante fondos de cooperación internacional, Inversión por presupuesto de la nación (PGN) y asignación de regalías. Plan Nacional de Seguridad vial cuyo objetivo es “Reducir el número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel Nacional para el 2021 y que supone reducir una media de 5.708 víctimas fatales (promedio del 2005 al 2012), a un número de 4.224 personas fallecidas por esta causa en el año 2021. Con el fin de determinar el cumplimiento de la meta, se utilizará el promedio desde el 2005 al 2012” (Mintransporte, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2011), básicamente el plan intenta reducir en un porcentaje considerable las víctimas mortales por accidentes de tránsito especialmente en las ciudades principales del país, como Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla. Así mismo se busca minimizar las muertes de peatones a causa de accidentes, víctimas fatales como motociclistas, personas que fallecen a causa de imprudencias como efectos bajo el alcohol u otras sustancias. A nuestro criterio es uno de los planes más importantes en el sector transporte pues involucra la vida como valor y derecho fundamental el cual hay que proteger a través de la implementación de políticas públicas que permitan preservar y poner como prioridad la vida del ciudadano en las carreteras y finalmente el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR) que “Responde a uno de los compromisos establecidos en el Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera, dentro del



Punto 1 referente a Reforma Rural Integral – RRI ( Lograr la integración regional y el acceso a servicios sociales y a los mercados, incidir favorablemente sobre el precio de los alimentos como garantía del derecho a la alimentación y mejorar el ingreso de la población campesina) y cuyo objetivo principal fue establecer los lineamientos para el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de transporte que permitan el desarrollo e integración regional, priorizando los municipios más afectados por el conflicto armado en el marco de las políticas ambientales sostenibles” (Mintransporte, Plan Nacional de Vías para la Integración Regional , 2018), este plan pretende impulsar el desarrollo socioeconómico a través de la identificación de los corredores estratégicos para la integración regional mediante la participación de mesas técnicas departamental.

Además, el Ministerio cuenta con direcciones territoriales que se encuentran distribuidas dentro del territorio nacional, las cuales tienen unas funciones establecidas dentro del Decreto 087 de 2011, en su artículo 17. En total, son trece las funciones establecidas en el decreto, dentro de las cuales está ejecutar en el ámbito de su jurisdicción las políticas, planes y programas aprobados por el Ministerio que están relacionados con el transporte y el tránsito terrestre automotor, adoptar las medidas necesarias para su cumplimiento y desarrollar en coordinación con las entidades adscritas que tengan funciones de tránsito o delegadas en materia de transporte. Para lograr llevar a cabo cada una de las funciones, es importante implementar una adecuada y eficiente planificación, con la cual sea posible cumplir con dichos objetivos. La ley 105 de 1993 es de vital importancia para este trabajo de investigación, dado que en su artículo 44 establece que: “los Planes Territoriales, específicamente los planes de transporte e infraestructura de los departamentos y municipios harán parte de sus planes de desarrollo y serán elaborados y adoptados por sus autoridades competentes, estos planes estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones a corto y mediano plazo, los cuales deberán corresponder a las necesidades y prioridades del transporte y su infraestructura en la respectiva entidad territorial y reflejar las propuestas programáticas de los gobernadores y alcaldes”.

Este proyecto de pasantía es presentado para obtener el título de pregrado en Economía de la Universidad del Cauca, en el cual se pretende mostrar cómo ha sido la evolución del transporte para el departamento del Cauca y los municipios que lo conforman, así como también se busca mostrar cuáles han sido las fallas, debilidades y aspectos a mejorar en el sector transporte. Para ello se tomará como guía base el Plan de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, pacto por la Equidad implementado por el gobierno de Iván Duque Márquez y los planes municipales del departamento del Cauca para el periodo comprendido entre los años 2016-2019.

De acuerdo a lo anterior, el trabajo “EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO A LOS PLANES DE DESARROLLO DEL DEPARTAMENTO DEL CAUCA 2016-2019 SEGÚN LOS LINEAMIENTOS DEL PLAN NACIONAL DEL DESARROLLO 2018-2022 EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE.” servirá de guía para alcanzar los objetivos propuestos a corto, mediano y largo plazo, en el sector transporte. A través de este proyecto, se busca visibilizar la importancia de fortalecer el sector transporte en el departamento y sus municipios, así como también el hecho de reconocer los diferentes deberes y acciones a tomar por los entes municipales encargados.

## **CAPITULO I. CONTEXTUALIZACION DEL TRABAJO**

### **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La ley 152 de 1994 en su artículo 1 “Tiene como propósito establecer los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo, así como la regulación de los demás aspectos contemplados por el artículo 342, y en general por el artículo 2 del Título XII de la constitución Política y demás normas constitucionales que se refieren al plan de desarrollo y la planificación” que surgió como un modelo de participación y planeación de la comunidad que permitió a cada municipio del territorio nacional ejecutar un plan de desarrollo local en un periodo determinado donde será incluido el sector transporte dando cumplimiento a uno de los puntos tal como lo dice el Parágrafo 1 de la ley 1083 del 2006 “Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, determinarán las condiciones mínimas de los perfiles viales, para que las mismas puedan ser incluidas en los planes de movilidad de distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial” sin embargo, muchos municipios aún no lo han implementado, razón por la cual se hace necesario el acompañamiento de la Dirección Nacional De Planeación, la ciudadanía, el Gobierno Nacional y Departamental, para que los territorios logren realizar una adecuada formulación y ejecuten de manera adecuada, haciendo que estos logren ser incluidos dentro de sus planes locales.

Pese a la importancia de los Planes de Desarrollo Locales como instrumento para la generación de corresponsabilidad y para el logro de mayores niveles de equidad y desarrollo local, como se mencionó antes, es un hecho que esta relación entre el Presupuesto Participativo y los Planes de Desarrollo Locales tiene diversos problemas, en gran medida por la ausencia histórica de diagnósticos integrales. Lo cual pone en riesgo la supervivencia misma de estos valiosos instrumentos (Eafit, 2017), especialmente en el sector transporte que es nuestro tema de interés en este documento.

Así, para nadie es un secreto los problemas institucionales y estructurales por los que atraviesa el Departamento del Cauca y sus municipios pues al parecer los planes de desarrollo formulados y aplicados en los diferentes ámbitos, han resultado siendo un fracaso, esto debido a que, no se realiza un adecuado seguimiento y evaluación de las diferentes necesidades que tiene la población, pues muchas de las propuestas e ideas no se logran materializar, generando conflicto y una verdadera problemática de la realidad, en primer lugar el problema de corrupción que aqueja por años al Cauca en cuestiones de contrataciones y licitaciones de proyectos de infraestructuras viales y los recursos para la financiación de los mismos; ausencia de las instituciones para evaluar, monitorear y llevar un control para la inclusión del sector transporte dentro de los planes y ya que a través de las entidades se da el apoyo y seguimiento que aparentemente se han visto ausentes en este proceso.

Lo anterior se debe en gran parte a que, quienes se encargan de su formulación son personas ajenas a la situación actual de la región, lo cual hace que no logren plasmar en proyectos y metas las necesidades a solucionar. Esto debido a que la información que plantean y las soluciones que buscan alcanzar se encuentran sesgadas y claramente no se logran alcanzar los objetivos en buena parte de los municipios.

Así, se debe identificar y poner en marcha el Plan de desarrollo formulado, obteniendo indicadores de impacto, que evidencian el cambio y contribución al desarrollo económico y social, y al mejoramiento de la calidad de vida de la población. Si los proyectos, sus indicadores y metas están bien formulados, se debería llegar al logro del objetivo macro de cada Plan de desarrollo, el cual se convierte en el indicador de impacto. Adicionalmente, el seguimiento y evaluación de los avances del Plan también se miden por los avances en la consecución y ejecución de los recursos inicialmente presupuestados para el cuatrienio. Es por eso que resulta importante realizar un seguimiento a los planes tanto en el momento de la ejecución, y con nuestro trabajo “EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO A LOS PLANES DE DESARROLLO DEL DEPARTAMENTO DEL CAUCA 2016-2019 SEGÚN LOS LINEAMIENTOS DEL PLAN NACIONAL DEL DESARROLLO 2018-2022 EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE.” pretendemos realizar algunos aportes que contribuyan a mejorar este tipo de problema específicamente evaluando el sector transporte.

## **1.2 JUSTIFICACIÓN**

“EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO A LOS PLANES DE DESARROLLO DEL DEPARTAMENTO DEL CAUCA 2016-2019 SEGÚN LOS LINEAMIENTOS DEL PLAN NACIONAL DEL DESARROLLO 2018-2022 EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE” es un trabajo que se realiza con el fin de proporcionar un diagnóstico del sector transporte en el departamento del Cauca y los municipios que hacen parte de este, buscando que las autoridades conozcan los deberes y obligaciones que deben cumplir, para las cuales deben plasmar en sus planes de desarrollo las diferentes acciones, programas y proyectos a ejecutar.

Con este trabajo, en primer lugar, se pretende evaluar el sector transporte partiendo de lo planteado en el plan de desarrollo del departamento del Cauca, así como también en cada uno de los planes de desarrollo de los municipios de dicho departamento, con la finalidad de encontrar el nivel de relación con el plan nacional de desarrollo. En segundo lugar, esta investigación define una serie de indicadores basados en los objetivos establecidos en el plan nacional de desarrollo, con la finalidad de evaluar la implementación de estrategias para el buen funcionamiento del sector transporte que es realizada por los entes territoriales, como lo son los alcaldes municipales y secretarios de tránsito. En tercer lugar, con este trabajo se busca plantear una guía para la evaluación y formulación del plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo del transporte, para el departamento del Cauca, como propuesta de ilustración para los municipios caucanos. Finalmente, con lo encontrado a lo largo de la realización de este trabajo se busca dar algunas recomendaciones para el desarrollo institucional de los municipios y del departamento del Cauca, que propicie la mejor ejecución del sector transporte según lo establecido en el plan nacional de desarrollo.

Lo anterior, con la finalidad de brindar conocimiento e información a los alcaldes y secretarios de tránsito, para que estos tengan la capacidad de realizar una adecuada formulación y gestión para el sector transporte, que contribuya al mejoramiento del sector y su infraestructura, contribuyendo así en el desarrollo del departamento y por ende el bienestar de su comunidad.

## 1.3 OBJETIVOS

### 1.3.1 OBJETIVO GENERAL

Evaluación y seguimiento a los planes de desarrollo del departamento del Cauca 2016-2019 según los lineamientos del plan nacional del desarrollo 2018-2022 en el sector del transporte.

### 1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

**1.3.2.1** Analizar el plan de desarrollo nacional “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” del Sector Transporte, buscando ajustarlo con los planes de desarrollo de los Municipios y del Departamento del Cauca.

**1.3.2.2** Diseñar y aplicar una metodología para la formulación, seguimiento y evaluación de los planes de desarrollo 2020-2023 de los Municipios y Departamento del Cauca, según los lineamientos del plan de desarrollo nacional en el sector transporte.

**1.3.2.3** Apoyar la evaluación de los planes de desarrollo 2016-2019 de los Municipios y del Departamento del Cauca, de acuerdo con el cumplimiento de la resolución 3443 de 2016 del Ministerio de Transporte.

**1.3.2.4 Revisar la operatividad de los objetivos y metas establecidas en los Planes de desarrollo de los Municipios y del Departamento del Cauca, a partir del Plan Operativo Anual de Inversiones (POAI) y del Presupuesto, en el Sector Transporte.**

Debido a inconvenientes presentados durante la realización de la práctica, el objetivo planteado inicialmente en el anteproyecto y que es identificado como 1.3.2.4 debió ser excluido del trabajo realizado, esto debido a que no existe la información en la web requerida para lograr llevarlo a cabo, lo cual imposibilita también hacer la entrega del documento que se esperaba fuera resultado de este, se requerían cerca de 42 POAI, que corresponden al número de municipios del departamento del Cauca, de los cuales solo se lograron obtener 5, razón por la cual resulta irrelevante pretender hacer un análisis. Lo anterior se produjo debido al aislamiento preventivo obligatorio que afectó el territorio nacional y el mundo en general, consecuencia de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19 (Nuevo Coronavirus) ,que afectó la entrega de este objetivo a causa de lo mencionado anteriormente, ya que la práctica fue desarrollada desde casa; este fue el motivo principal por el cual no fue posible obtener dicha información en su momento por parte de los municipios y las instituciones encargadas de su elaboración.

## CAPITULO II. CONTEXTUALIZACION TEÓRICA

### 2.1 MARCO TEÓRICO

La planificación es prever, hacer algo, pero lo que se quiere hacer no puede quedar en algo que sea difícilmente realizable. Aquello que se ha de hacer, tiene que expresarse con objetivos concretos y bien definidos, traducidos operacionalmente en metas de cara a obtener los resultados previstos. La planificación supone las posibilidades de una relación de causalidad entre lo decidido, o lo realizado y los resultados obtenidos. Esta lleva implícito en su concepto elementos tales como objetivos, políticas, procedimientos, reglas y presupuestos.

“Toda práctica de planificación es una combinación dosificada de cálculo previsorio que se prealimenta de una simulación constante del futuro y de cálculo reactivo que se retroalimenta de la constatación de los problemas agravados o atenuados” (Matus, 1987)

La planificación ofrece mayor eficiencia y eficacia a la hora de administrar recursos, por un lado, ayuda a dar el mejor uso posible a los recursos disponibles (eficiencia), abarcar los problemas sociales terminales, a través de la gestión, por tanto, su evaluación y adaptación a las condiciones cambiantes de la sociedad hacen posible su concreción y aumento del bienestar social. “La Planificación Estratégica (PE), es una herramienta de gestión que permite apoyar la toma de decisiones de las organizaciones en torno al quehacer, actual y al camino que deben recorrer en el futuro para adecuarse a los cambios y a las demandas que les impone el entorno y lograr la mayor eficiencia, eficacia y calidad en los bienes y servicios que se proveen.” (Armijo, M; 2011; P: 9)

El proceso de planeación cobra sentido en el momento en que se hace efectiva a través de la gestión y es en ese momento en donde se hace necesario tener métodos de evaluación y control, definidos estos como instrumentos que permiten ver el estado de cumplimiento del plan de desarrollo, como instrumento para la toma de decisiones con fin principal de mejorar la gestión y mostrar avances de las metas propuestas ante la comunidad, quien es el principal sujeto de la planificación.

John Stephenson (1982) señala que “la planificación se divide en dos categorías: en primer lugar, la planificación del desarrollo es la parte del proceso en que se traza el futuro de un área en cuestión, los planes se ocuparán no sólo de la construcción, sino también de oportunidades de empleo, mano de obra, educación y transporte. En segundo lugar, el control del desarrollo, el cual garantiza que la construcción y el uso de los terrenos se ajusten a las políticas establecidas. Además, sirve para otros fines, como garantizar que los alrededores no se estropean innecesariamente y que los servicios públicos como el agua y las aguas residuales no se sobrecarguen”.

El desarrollo debe entenderse como ese proceso mediante el cual, se logran aprovechar las distintas potencialidades que posee un país, región o territorio, dando como resultado un mayor crecimiento económico que necesariamente debe conducir al bienestar en cuanto a las condiciones de vida de la población. El crecimiento económico, sin redistribución, impacto social positivo en las distintas dimensiones, no puede considerarse como desarrollo.

“El desarrollo es un proceso que abarca crecimiento económico y modernización económica y social, consistente ésta en el cambio estructural de la economía y las instituciones (económicas, políticas, sociales y culturales) vigentes en el seno de una sociedad, cuyo resultado último es la consecución de un mayor nivel de desarrollo humano y una ampliación la capacidad y la libertad de las personas” (Escribano, G.; 2004; P: 11)

Es por eso importante que el desarrollo tenga “en cuenta las iniciativas, ideas y propuestas de los ciudadanos, mediante la participación activa, concertada y permanente a través de todo el proceso de planificación. La planificación debe hacerse con participación, debido a que los ciudadanos son los beneficiados de los programas, proyectos y la gestión que se haga y los dolientes o directamente afectados de los procesos que no se ejecuten, de los que queden mal realizados o de los no culminados.” (Rengifo, J; 2012; P: 4)

En este sentido podemos encontrar como determinantes claves que deben tenerse en cuenta para planificar el desarrollo desde una perspectiva regional-territorial a: los actores sociales, problemáticas, potencialidades:

“para este proceso deben considerarse los limitantes, las potencialidades y problemas de cada uno de los municipios y así poder proveer de una buena instauración de programas y la ejecución de proyectos, para alcanzar estos principios se debe contemplar la definición del objetivo, la formulación de la política, la formulación de programas como guías para definir y ejecutar acciones y establecer la manera de evaluarlas” como se cita a FRIEDMANN en (Rengifo, J; 2012; P: 6).

Para planificar el desarrollo territorial, se deben tener en cuenta los siguientes factores:

- **Los actores sociales, sujetos de la planificación:** Es la parte esencial del proceso pues la planificación cobra sentido en la medida que configura una imagen deseada de la sociedad y por tanto son estos agentes a quienes se plantea transformar a través de la fijación de metas y objetivos plausibles, por tanto, es necesario como punto de partida identificar a estos sujetos quienes son los protagonistas y principales agentes a la hora de la planificación.
- **Las problemáticas regionales-territoriales:** la planificación debe ir encaminada hacia la construcción de una realidad social deseada, por tanto, debe iniciar por identificar cuáles son esos segmentos de la sociedad que deben ser modificados a través de la acción del estado y la comunidad, con el fin de generar el mayor bienestar posible.
- **El territorio:** Entendido este como una construcción social, que permite identificar los factores que influyen desde una perspectiva histórica en la configuración del presente, de tal modo que se pueda tener un margen de maniobra para actuar frente a eventualidades futuras de acuerdo a las experiencias pasadas.
- **Las potencialidades sociales y recursos de la región:** Con el fin de generar estrategias para dar soluciones acertadas y efectivas a las distintas problemáticas que se desea enfrentar. Se debe ser consiente que la planificación debe ser

enmarcada dentro de un plano de lo asequible de tal forma que pueda esta materializarse en la acción a través de los recursos y potencialidades reales de la región.

- **La cultura:** La cual abarca costumbres, prácticas sociales, forma de ver el mundo, comportamiento, forma de vestir, prácticas de interacción (instituciones no formales).

Este elemento es determinante en función de que puede ser un aspecto que facilite la consecución de la planificación o por el contrario genere obstáculos dado la heterogeneidad de culturas que pueden hacer presencia en la región.

Para planear el desarrollo regional-territorial, las metas propuestas deben ir acorde a la forma de ver, percibir el mundo por cada región, la planificación debe reflejar las necesidades y visión futura de la comunidad, es decir su inclusión en la toma de decisiones dando paso a que la planificación se convierta en un proceso continuo y apropiado por la comunidad y no simplemente el reflejo de la visión estatal del desarrollo. Es menester resaltar que la planificación va más allá de un ejercicio meramente técnico y la comunidad debe jugar un papel protagónico, como principal conocedor de sus necesidades y potencialidades para crear metas y objetivos que sean el reflejo de la comunidad lo cual nos lleva al concepto de inclusión social.

Es plenamente identificable como el experto planificador se convierte en un actor social que debe confluir con la comunidad, para poder configurar esa imagen esperada de la región-territorio, pues de otra manera la planificación realizada no sería más que un ejercicio técnico que difícilmente solucionaría los problemas terminales de la sociedad y tampoco tendría continuidad.

El control del desarrollo se encuentra enmarcado en la legislación de los gobiernos locales y nacionales y estas leyes deben ser aplicadas con la ayuda de un equipo de planificadores profesionales. La concesión de las correspondientes licencias para aplicar la planificación, implica un examen de aspectos físicos, sociales, económicos y ambientales del proyecto y los sitios vecinos.

La planificación se concreta a través de planes de desarrollo, esa visión deseable del futuro cuyo fin se convierte en mejorar la calidad de vida de los distintos territorios. Los planes de desarrollo se encargan de brindar la dirección de los planes de gobierno en temas de inversión, objetivos de desarrollo, políticas públicas.

El objetivo principal de cualquier plan de desarrollo debe ser la inversión social, por lo cual el gobierno nacional debe asignar al desarrollo social una parte adecuada de la riqueza que produce, y planificar una distribución adecuada de los beneficios económicos y sociales que puede ofrecer. En este contexto, un plan es un modelo para una situación futura prevista con respecto a las actividades sociales y económicas, sus ubicaciones y vínculos y el desarrollo de las tierras, las estructuras y las instalaciones necesarias.

La planificación regional debe ser entendida como una “actividad técnico política cuyo propósito es intervenir deliberadamente en el proceso de cambio social para acelerarlo, controlarlo y orientarlo en función de una imagen futura de la sociedad, de su estructura y funcionamiento” (Lira, 2006). Se debe destacar el objeto de estudio que es una

estructura social y geográfica que cuentas con diferentes características paramétricas, esto se debe a que las “las regiones se definen sobre el marco de parámetros que marcan condiciones homogéneas de un territorio a otro.” (CEPAL & Sandoval Escudero, 2014). La planificación regional asume un papel articulador de un nivel a otro, es decir, se encarga de la “coordinación de las actividades y programas entre los niveles nacionales y locales” (Hilhorst, 1973),”

Un plan regional debe ser capaz de regular el calendario y la secuencia de ejecución de proyectos y programas específicos y proyectar vínculos e interrelaciones nacionales entre ellos. Por lo tanto, debe contribuir a superar la brecha entre el "desarrollo nacional" en términos de "objetivos" y los efectos sobre "las comunidades locales" en términos de desarrollo real. Todos los servicios e instalaciones que las autoridades nacionales, locales y regionales ofrecen en un área determinada pueden planificarse a escala regional para atraer inversiones de muchas otras fuentes. Una región puede ofrecer un marco en el cual proyectos de desarrollo de importancia nacional y aquellos basados en iniciativas y aspiraciones locales, pueden ser adecuadamente integrados para beneficio mutuo de la región y la nación. Es importante saber que una de las mayores preocupaciones de la planificación regional está “en especial concentrada en los aspectos políticos de la relación región-nación, buscando maximizar la capacidad de negociación de la primera” (Boisier, 1979).

Las diferentes áreas geográficas de un país varían con respecto a los recursos económicos, tecnológicos y humanos, las tasas de productividad, nivel de vida, niveles de salud y educación y su dotación con la infraestructura física y social esencial. Una vez que se reconozcan estas diferencias regionales, la estrategia nacional de desarrollo de un país seguramente mejorará.

Al ser la planificación regional un proceso de negociación en cierto sentido, este “conlleva un esfuerzo de generación de acuerdos y compromisos de los actores del desarrollo regional y los diferentes niveles del Estado.” (Boisier, 2006)

La planificación regional tiene competencia en temas como lo son : “ (i) la definición de sistemas de asentamientos humanos, que considera roles y jerarquías de acuerdo a objetivos regionales; (ii) los procesos de metropolización y expansión urbana, asociados a la conurbación o desarrollo de áreas metropolitanas y sus respectivas articulaciones de objetivos de manera horizontal; (iii) planificación de cuencas y valles hidrográficos; (iv) los procesos de reequilibrio territorial, como reacción a la concentración o diversificación de la población y la actividad; (v) zonas de transición y depresión; y (vi) articulación de programas y políticas del nivel nacional y el nivel local.” (CEPAL & Sandoval Escudero, 2014)

Esta cuenta con un esquema metodológico, expresados en postulados básicos que están conformadas por las relaciones de tres elementos los cuales son, la realidad, la teoría y los objetivos. Estos están expresados básicamente en seis relaciones, las cuales son:

*La relación entre realidad y teoría es la denominada relación de validez (R1), asociada a la calidad de la teoría que será usada como sustento conceptual de la planificación, dado que ha sido configurada como un instrumento para explicar la realidad, definido como el “deber ser” de un modelo (en sus aspectos económicos, sociales y culturales, entre otros.).*



*La relación de consistencia (R2) se manifiesta en la coherencia de la estrategia y la teoría, donde se asocia más estrechamente la capacidad de transformar los elementos normativos teóricos en propuestas de intervención.*

*La racionalidad de eficacia (R3) se analiza mediante la pregunta: ¿Es posible que la estrategia dé cuenta del cumplimiento de los objetivos?; es decir, si existe la capacidad de que lo planificado, por sí mismo, pueda modificar la realidad.*

*La relación entre los elementos sociopolíticos y la estrategia es la denominada factibilidad política (R4). Las relaciones entre los instrumentos y estrategias (R5) son consideradas una relación de factibilidad operacional, dado que las propuestas definidas en la estrategia deben ser posibles de desarrollar en la práctica.*

*La relación de los sistemas de planificación y la estrategia (R6)” (CEPAL & Sandoval Escudero, 2014) “se comprende como la orientación y coordinación. Se manifiesta en la articulación de la práctica, doctrina, ideología y teoría, todas dimensiones que se integran en la planificación regional de modo particular en cada realidad.” (Friedmann y Weaver, 1979).*

En base a lo anterior, podemos considerar los siguientes aspectos como puntos clave para la planificación del desarrollo regional: La descentralización de la planificación y de la administración del desarrollo. La descentralización puede significar una administración más flexible, innovadora y dinámica. Las unidades administrativas regionales pueden tener mayores oportunidades para aplicar innovaciones y ensayar nuevos programas y políticas en algunas áreas, sin tener que justificarlas para todo el país. Si los experimentos fallan, sus efectos se limitan a superficies pequeñas; si tienen éxito, pueden repetirse en otras partes del país.

Permite a los líderes locales brindar los servicios públicos y establecer la infraestructura de una manera más eficiente dentro de las comunidades, integrar áreas aisladas o rezagadas en las economías regionales, supervisar y evaluar la ejecución de proyectos de desarrollo de una manera más eficaz de lo que pueden hacerlo los organismos centrales de planificación.

Puede aumentar la estabilidad política y la unidad nacional y dar a los grupos de las diferentes regiones del país la capacidad de participar más directamente en las decisiones en materia de desarrollo, aumentando en consecuencia su compromiso con la mantención del sistema político.

Antes de iniciarse un programa de desarrollo regional, la oficina a cargo de un proyecto en cuestión debe conocer a fondo las políticas de desarrollo nacional y regional y los planes del gobierno, incluidas las prioridades y las restricciones. Es necesario que se conozca y comprenda cuáles son los planes nacionales de desarrollo, los criterios de financiamiento y en el plano de la política, prever el alcance de los objetivos de sus acciones

## 2.2 MARCO TEÓRICO DEL TRANSPORTE

### INTRODUCCIÓN

A través de la historia el transporte ha constituido un papel importante en la consolidación de los procesos de globalización y competitividad a nivel internacional, y ha sido fundamental en el progreso de las diferentes civilizaciones y evolución de la humanidad y que se ha ido transformando con los años y con las diferentes necesidades pues en un principio las sociedades eran nómadas y se vieron obligadas a buscar otro medio de transporte más eficiente que no fuera el de caminar ni usar la ayuda de los animales para suplir sus necesidades

La palabra Transporte no es nueva y aunque no se tiene total certeza de cuándo se inventó ya en el año 3.000 A.C. los habitantes de Mesopotamia construían vehículos de cuatro ruedas. “Entre los años 360 A.C. y 360 D.C. los romanos desarrollaron la técnica de construcción masiva de caminos, colocaban capas superpuestas de piedra y luego las cubrían con grandes lozas unidas con mortero de cal”. (Hay, 1994)

Luego, para el año 3.500 A.C empieza a surgir el transporte marítimo, donde las sociedades empezaron a crear un estilo de balsas y canoas donde transportaban carga liviana y tripulantes a través de ríos y mares para posteriormente crear embarcaciones con vela que era impulsado por la fuerza del viento el cual que les permitió llevar carga pesada a destinos lejanos.

En el siglo XIX con la llegada de la máquina de vapor cambió los modos de vida de las regiones puesto que generó mayor crecimiento y modo de vivir de las personas pues permitía ser más productivos y eficientes especialmente en las distancias de una región y otra optimizando tiempo y recursos pues se introdujo el transporte terrestre. En 1820, el ingeniero inglés George Stephenson inventó la locomotora, un motor que aprovechaba la energía del vapor para arrastrar vagones; fue el inicio del ferrocarril. En 1886, el alemán Karl Friedrich Benz inventó el primer coche, que con el tiempo se ha convertido en el vehículo de transporte más utilizado del mundo. Por último, el transporte aéreo llegó el 17 de diciembre de 1903, cuando los hermanos Wright consiguieron llevar a cabo el primer vuelo con motor de la historia (Barchilón., 2019)

Por otro lado, se define el transporte como una actividad de alto impacto para el avance de la sociedad, es por eso que el transporte se encarga de satisfacer una necesidad vital en la sociedad, como lo es el traslado de personas y los bienes y mercancías que se producen, catalogando como un servicio principal y esencial para la humanidad (Rodríguez, 2007).

Los medios de transporte deben ser eficaces, contar con la infraestructura necesaria en puertos, aeropuertos y carreteras e ir modernizándola de forma permanente de acuerdo a las necesidades y cambios del país. De acuerdo con la naturaleza de la carga, ésta puede ser perecedera, frágil, peligrosa y especial; las actividades de preparación de la carga involucran el embalaje, el marcado y la unitarización (Hesse et al, 2004).

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante presentar una serie de definiciones que han sido aportadas por diferentes autores de gran importancia en esta área:

1. "Es, de todas las operaciones que efectúa el ser humano, una de las más necesarias y la más multiforme a la vez. No hay uno sólo de nuestros actos, que no implique en su elaboración, en su realización, el desplazamiento de personas, de cosas, de pensamiento." (Fuentes, 1960).
2. "No es un fin en sí mismo, es un medio para lograr ciertos fines económicos." (Voigt, 1964).
3. "Además del transporte como actividad económica, productiva y de renta, debemos considerar el transporte individual como actividad económica y objeto de consumo, por ejemplo, para el transporte entre lugares de residencia y de trabajo o para el consumo de ocio (descanso, esparcimiento o deporte)." (González, 1973)
4. "Desde el punto de vista económico, es una necesidad consecuente de la insuficiencia de producción, en cualquier localidad, de todos los bienes de consumo necesarios, así como la posibilidad de fabricar otros productos, en cantidad superior al consumo local." (Togno, 1975)
5. "Es el traslado de un sitio a otro, de personas y mercancías, motivado por el hecho de que están en un lugar, pero se necesitan en otro." (Thompson, 1976).
6. "Existen dos clases de transporte: primero, el de productos manufacturados o materias primas, o desde el lugar de venta o de producción. Segundo, el de las personas que necesitan recorrer la distancia que separa físicamente los lugares donde deben desarrollar las actividades que realizan durante el día". (Lane, 1976)
7. "Es la expresión del intercambio material tanto de mercancías como de personas. A medida que la especialización económica y cultural se va propagando de un lugar a otro, actúa como vínculo que une a la sociedad humana." (Rees, 1976)
8. "Es un proceso tecnológico, económico y social que tiene la función de trasladar en el espacio a personas y bienes, o sea, para llevar satisfactores a necesidades distantes o viceversa, para vencer las barreras de tiempo y espacio, de tal forma que se conserven ciertas propiedades cualitativas de ambos." (Muñoz de Luna, 1976)
9. "Es el traslado en el espacio de personas o cosas venciendo la resistencia del espacio al movimiento de formas materiales." (Suárez, 1977)
10. "Es el conjunto de acciones que continúan el proceso de producción de los bienes materiales por medio de su traslado." (Andronov, 1977).

11. “Los sistemas de transporte son la respuesta a las crecientes necesidades de comunicación entre individuos como entre sociedades para la movilidad de mercancías como parte de las economías regionales y mundial.” (Tolley, 1995)
12. “El transporte es un sistema integrado por tres elementos fundamentales interaccionados entre sí: la infraestructura, el vehículo y la empresa o servicio.” (Izquierdo, 2001).
13. “El transporte desempeña un papel esencial en la vida moderna, sin el cual difícilmente se puede concebir una sociedad futura” (Hay, 1994)
14. “El transporte puede definirse como el movimiento de personas y bienes a lo largo del espacio físico, mediante los modos terrestre, aéreo o marítimo, o alguna combinación de éstos. El transporte no se demanda como actividad final, sino como medio para satisfacer otra necesidad”. (Sarache, 2007)

## TIPOS DE TRANSPORTE

- **Transporte terrestre:** es uno de los medios de transporte más utilizados a nivel mundial, tanto para el transporte de personas como de carga o bienes. Este tipo de transporte está compuesto por dos factores importantes, (1) transporte por carreteras de vehículos de toda clase, de uso público y/o privado y (2) transporte ferroviario. (Tobón & Galvis, 2009)
  1. **Transporte carretero:** “Se conoce como tal, aquel que se realiza en cualquier tipo de camión que es arrastrado sobre una carretera por una unidad motriz, llamada motor, y que puede utilizar como fuente de energía el combustible”. (Sarache, 2007)
  2. **Transporte Ferroviario:** “Se conoce como tal a aquel que se realiza en cualquier tipo de vagón que es arrastrado sobre una vía férrea por una unidad motriz, llamada máquina, y que puede utilizar como fuente de energía el vapor, la explosión interna o la electricidad”. (Sarache, 2007)
- **Transporte marítimo:** mediante el cual se realiza el traslado y desplazamiento de personas y mercancías de una región a otra a través de la superficie de los océanos. “Entre todos los medios de transporte, puede decirse que es el transporte marítimo el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en tráfico internacional”. (Sarache, 2007)
- **Transporte aéreo:** es el medio de transporte que permite el traslado de personas y mercancía de un lugar geográfico a otro, mediante la utilización de aeronaves que son capaces de volar, estas pueden ser de uso comercial o de carga, el primero se refiere al transporte de pasajeros y de pequeñas cantidades de mercancías, mientras que el segundo se encarga de transportar todo tipo de bienes y mercancías en grandes proporciones.

## **FUNCIONES DEL TRANSPORTE**

El transporte, cumple con tres funciones importantes, (1) función económica, (2) función social y (3) función política.

1. **Función económica:** permite el desplazamiento de personas y mercancías que participan en el proceso económico, en el que se produce, distribuye y consume bienes y servicios, los cuales se encuentran ubicados en diferentes puntos del país, región y/o ciudad. (Richkarday, 1992). casi toda la evolución de los transportes es de origen económico. Una de las principales preocupaciones de los primeros seres humanos fue la obtención de alimentos, habitación y vestido. Al evolucionar la civilización, aumentaban las demandas, más de lo que su economía les permitía, por lo que se idearon medios para transportar mercancías desde lugares lejanos, provocándose así el alza de los costos de dichas mercancías. (Hay, 1994)
2. **Función social:** su esencia consiste en permitir que los bienes y servicios que las personas demandan puedan ser alcanzados, permitiendo así que los niveles de bienestar sean altos y satisfactorios, puesto que el transporte permite tener acceso a mayores posibilidades de estudio, empleo, recreación, entre otros. (Richkarday, 1992)
3. **Función política:** propicia la integración de un territorio, y permite fortalecer la identidad nacional de los habitantes de las distintas regiones del país. (Richkarday, 1992)

## **EFFECTOS DEL TRANSPORTE**

El transporte cumple un papel fundamental a nivel internacional, nacional y regional y al cumplir con sus diferentes funciones, produce una serie de efectos que pueden ser catalogados como positivos y negativos, dentro de los cuales se pueden definir como directos e indirectos, dichos efectos son:

1. **Efectos económicos:** en los que se encuentran los fenómenos o procesos que acrecientan la economía del país, empresas o instituciones y particulares. (Islas Rivera & Lelis Zaragoza, 2007)
  - **Efectos positivos directos**
    - Multiplica los beneficios de diversas economías, ya sea de individuos o de grupos, al ponerlas en contacto (Fuentes Delgado, 1961).
    - Aumenta el valor de lo transportado, o sea su utilidad, al modificar su posición en el espacio. (Bonavia, Michael, 1955)
    - Al mejorar su velocidad y capacidad, permite ahorros sustanciales de tiempo (tanto de horas-hombre, como horas-máquina). (Coastworth, John, 1976)

- Aumenta los mercados potenciales de los productos. (Bonavia, M, 1955).
- Aporta las bases para la producción, al reducir costos, ya que facilita la obtención de mano de obra, materia prima, recursos financieros y canales de distribución. (Bonavia, M, 1955)
- Hace posible vincular adecuadamente la producción con el consumo. (Cuba, Ministerio de Transporte, 1970).

#### · **Efectos positivos indirectos**

- Provoca el surgimiento de gran cantidad de empresas que contribuyen a la construcción u operación de los sistemas de transporte. (Coastworth, John, 1976).
- Provoca el crecimiento económico en la zona de influencia (trazo, ruta, estación, etc.). (Togno, Francisco, 1975).
- Atrae capitales a las zonas comunicadas (Voigt, F, 1964, y Rees, P, 1976)
- En general elevan el nivel económico de la población. (Bonavia, M, 1955).
- Modifica el valor de ciertos inmuebles. (Garduño, Javier, 1975).

#### · **Efectos negativos directos**

- Deterioro de infraestructura, vehículos y mercancía por mal uso. (Thompson, J 1976 y Toledo Rojas, et al 1976)
- Horas-Hombre y bienes perdidos por la congestión o desorganización del sistema de transporte (Thompson, J 1976; Fuentes Delgado, R, 1960, y Dickey, John, 1977).
- Daño al medio ambiente por ruido, polución atmosférica, vibración, y toda alteración ecológica (Fuentes Delgado, R, 1960, Dickey, J, 1977 y Mills, E, 1975).
- Riesgo de pérdida, daño o molestia de bienes y personas transportadas. (Thompson, J, 1976, y Cal y Mayor, R, 1978)
- La falta de planeación puede llevar a la competencia inútil y al fracaso de otros medios de transporte (Togno, Francisco, 1975, y Toledo Rojas et al, 1976).

#### · **Efectos negativos indirectos**

- Durante la construcción o fabricación causa daños y molestias a terceros (Dickey, J, 1977, y Krueckeberg, L, 1978).
- Encadena al flujo de bienes y personas a un espacio definido (puente, carretera, ruta, etcétera). (Voigt, Fritz, 1964)
- En las naciones y regiones atrasadas, se tiene dependencia de las tecnologías de las áreas desarrolladas, lo que condiciona su economía. (Sheinvar, Isaac, 1978)

## 2. **Efectos sociales:**

### · **Efectos positivos directos**

- El transporte en sí, es productor de satisfactores y facilidades destinadas al bienestar y comodidad social. (Bonavia, Michel. 1975, Medina U, 1963).
- Promueve la homogeneidad de las condiciones de vida de los grupos humanos, facilitando la integración de los pueblos. (Dickey, John, 1977, y Medina U, 1963)
- Son vías de penetración social, destinadas a posibilitar la prestación de otros servicios, como educación, sanidad, etcétera (Cuba, Ministerio de Transportes, 1970).
- Al proporcionar movilidad y accesibilidad en mayor escala, aumenta las oportunidades de realización de los individuos. (Dickey, John. 1977)
- Son vías de penetración social, destinadas a posibilitar la prestación de otros servicios, como educación, sanidad, etcétera (Cuba, Ministerio de Transportes, 1970).

#### **Efectos positivos indirectos**

- Modifica los patrones urbanos y rurales de crecimiento, al corregir la tendencia en la localización de, principalmente, el empleo, la habitación y los servicios. (González, José, 1973, Coatsworth, John, 1976, y Krueckerberg, et al, 1978).
- Es el factor más importante para la evolución económica y social en el espacio, de los grupos humanos. (González, J, 1973).
- Beneficia la imagen política nacional e internacional de los gobiernos. (González, J, 1973, y Fuentes D, R, 1960).
- Permite la descentralización de las funciones e instalaciones. (Fuentes Delgado, R, 1960)

#### **Efectos negativos directos**

- Las mejoras tecnológicas sólo son accesibles a las capas de la población que detentan el poder político o económico, y abren la brecha entre ellos y los menos favorecidos. (Ilich, Ivan, 1978).
- La baja rentabilidad de algunos sistemas hace que los capitales no fluyan hacia ciertas zonas, formando un ciclo negativo, pues tales zonas quedan sumidas en el atraso. (Cuba, Ministerio de Transportes, 1970).
- Los accidentes causan daños sociales no mesurables. (Thompson, J, 1976).

#### **Efectos negativos indirectos**

- Provoca procesos de migración y concentración humana con trastornos al sistema económico y social. (Coatsworth, J, 1976)

- Al deteriorar el medio ambiente, crean necesidades y gastos irracionales, y distraen la atención de las actividades productivas. (Mills, Edwins, 1975)

## **ECONOMÍA DEL TRANSPORTE**

La economía del transporte, “es la rama de la teoría económica que se ocupa del sector transporte, y que estudia el conjunto de elementos y principios que rigen el transporte de personas y bienes, y que contribuyen a la vida económica y social de los pueblos. El transporte se encuentra relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que el transporte, como cualquier otra actividad productiva, es parte de ella: sin la función del sistema de transporte, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, y la movilidad en un determinante del costo y del mercado” (Escobar, 2007)

Es por eso que el transporte se encuentra relacionado con la economía, ya que es considerado como actividad productiva. “El transporte se hace necesario en el sistema económico, en el momento en que los mercados locales de insumos y de bienes finales encuentran límite. En el momento en que la demanda local de bienes finales se agota, pero a la vez en otras regiones, donde tales bienes no se producen con la misma eficiencia, la demanda es creciente” (Sanabria, 2008), esto permite que al surgir la necesidad de transportar las mercancías, se esté dispuesto a pagar el costo que genera desplazarlo de un lugar a otro, es por eso que el transporte se convierte en un costo de producción, al cual se está dispuesto a incurrir, debido a que “los bienes tienen un valor en su lugar de origen y otro en su destino, lo que justifica su movilización (Salazar, 2001: 29).” Al ser un costo, siempre se estará frecuentemente en la búsqueda de obtener una disminución, ya que de no lograr hacerlo y que por el contrario se vean incrementados, no existirá incentivo alguno. El transporte, contribuye a tener un territorio más equilibrado, ya que mejora la cohesión económica y social, interviene como factor entregador del Estado, las regiones y la sociedad.

Son tres los elementos que conforman el transporte y son catalogados como importantes, (1) la infraestructura, (2) el vehículo y (3) la empresa que presta el servicio, todos interconectados entre sí. Cada uno de ellos puede ser visto de forma diferente dependiendo del agente interventor, el estado, la entidad, el usuario, la empresa o el prestador del servicio. (García de la Roja, 2011). Es importante resaltar que, el término “transporte” se emplea indistintamente para indicar tanto a la infraestructura como a la prestación del servicio (Izquierdo de Bartolomé, 2001: 29). Y aunque en términos generales, los elementos mencionados anteriormente son los que componen esta actividad, existen diferentes puntos de vista que en consecuencia presentan diferentes modos y elementos que lo componen, es por eso que es importante explicarlo a través de diferentes autores, para los cuales el transporte está dividido y se reconoce como un equipo de capital, mientras que otro de ellos se encarga de verlo y definirlo a través de la óptica empresarial y finalmente algunos concuerdan que existen cinco criterios para clasificar al conjunto de actividades que componen al transporte, sin que lleguen a excluirse una de la otra.



Es John Thomson quien en su libro teoría económica del transporte, quien reconoce y propone la división del transporte como un equipo de capital, que está compuesto por:

“1. Instalaciones fijas o infraestructuras, conformadas, a su vez, por unas infraestructuras de conexión, es decir, carreteras, puentes, vías férreas y vías fluviales, y por unas instalaciones fijadas en los lugares de origen y destino, como son los puertos, aeropuertos, estaciones y esclusas.

2.Instalaciones móviles o vehículos, integradas por motos, coches, camiones, camionetas, autobuses, trenes, aviones, barcos, etc.” (Thomson 1976, 41-44)

Rafael Izquierdo de Bartolomé, es quién lo ve desde la óptica empresarial “que separa entre las compañías dedicadas a la construcción y explotación de infraestructuras del tipo de puertos, aeropuertos, etc., y aquellas firmas, como las navieras, las líneas aéreas, las empresas de autobuses, etc., que se han instituido para proporcionar los servicios de transporte empleando esas infraestructuras (Izquierdo de Bartolomé, 2001: 29).

Por otro lado, para Ginés de Rus Mendoza, Javier Campos y Gustavo Nombela, existen cinco criterios para demarcar al conjunto de actividades del transporte sin que sean excluyentes entre sí, porque una misma actividad de transporte se puede ubicar en más de una categoría, así:

- “1. Según la naturaleza del objeto transportado
  - 1.1. Transporte de pasajeros.
  - 1.2. Transporte de mercancías.
2. En cuanto al medio empleado:
  - 2.1. Transporte terrestre: por carretera, ferroviario y por tubería.
  - 2.2. Transporte acuático: marítimo y fluvial.
  - 2.3. Transporte aéreo.
3. En función del grado de identificación entre el transportista y el usuario del servicio:
  - 3.1. Transporte público, colectivo o por cuenta ajena: en el caso de empresas de transporte que presten el servicio a pasajeros o clientes externos.
  - 3.2. Transporte privado o por cuenta propia: cuando una persona dispone de su propio vehículo para desplazarse o si una empresa traslada su propia mercancía.
4. De acuerdo con el alcance o radio del desplazamiento:
  - 4.1. A corta y media distancia.
  - 4.2. A larga distancia.
  - 4.3. Para el caso de los servicios de pasajeros, se contemplan los transportes urbano e interurbano.
5. Conforme a la especificación u ordenación de los contratos entre transportistas y usuarios y de si existen o no frecuencias predeterminadas:
  - 5.1. Transporte regular: autobuses urbanos e interurbanos y servicios regulares de las compañías aéreas y ferroviarias.

5.2. Transporte discrecional: taxis, transporte discrecional de mercancías y viajeros, servicio chárter de las líneas aéreas y servicios tramp (servicios no reguladores de algunas navieras)” (De Rus Mendoza, Campos y Nombela, 2003: 22 – 23)

Para concluir, se puede decir que los diferentes servicios que presta el transporte son públicos, cuando este es ofrecido por el Estado para solventar las necesidades de interés general permanentemente y logra proporcionar el mismo trato a los diferentes tipos de usuarios, dando cumplimiento a una serie de normas en las cuales se incluyen el establecer precios y acatar horarios, plazos, itinerarios. Los servicios se convierten en privados en el momento en el que la demanda debe ser cubierta por empresas que nada tienen que ver con el sector público. (Ramos, 2011)

De acuerdo a lo anterior, es importante mencionar que, para el caso de Colombia, es el decreto 1079 de 2015 el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en el cual son compiladas las normas reglamentarias preexistentes para el sector. El decreto está compuesto por tres libros: (1) la estructura del sector transporte, (2) régimen reglamentario del sector y (3) disposiciones finales. El libro 1, está compuesto por dos partes, la primera para el sector central en el cual se habla de la cabeza existente para el sector transporte, los fondos y los órganos sectoriales de asesoría y coordinación; la segunda está compuesta del sector descentralizados y sus entidades adscritas. El segundo libro, se compone por dos partes, en la primera se dan las disposiciones generales, en la que se encuentra del objeto y ámbito de aplicación a las entidades del sector transporte, así como también algunas definiciones importantes; la segunda parte hace referencia a la reglamentación en materia de transporte, y está compuesta por siete capítulos: (1) servicio público de transporte terrestre automotor colectivo: metropolitano, distrital y municipal de pasajero,(2) sistema de transporte de pasajeros,(3) servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajero sen vehículo taxi, (4) servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera,(5) servicio público de transporte terrestre automotor mixto, (6) servicio público de transporte terrestre automotor especial, (7)servicio público de transporte terrestre de carga automotor de carga. En el último libro se habla de la derogatoria final y la vigencia del decreto.

Es importante rescatar que, la infraestructura y los servicios de transporte presentan economías de escala, “por la especialización de sus recursos productivos, pero, a excepción de la aviación y del transporte marítimo, se observan más economías de escala en las infraestructuras que en los servicios. Esta peculiaridad lleva a que, en el primer caso, se incurran en altos costes fijos, determinados por el nivel de inversión necesario en el momento de la construcción, porque, en el corto plazo, hay dificultad para modificar el número de unidades de una infraestructura, el trazado, la señalización y la capacidad de tráfico de sus terminales” (Ramos, 2011), mientras que la mayoría de los transportes presentan indivisibilidades, lo que significa que “con cierto costo medio, es posible hacer cosas a gran escala, que en pequeña escala implica mayor costo” (Church y Ware, 2000), estas adoptan las formas de:

- **“Economías de ocupación:** cuando los costes de las operaciones de ciertos vehículos son, en mayor medida, fijos con un pequeño aumento en el número de viajeros. Por ejemplo, la tripulación en los trenes o los aviones tiene un coste marginal muy bajo al añadir un asiento adicional.
- **Economías de tracción:** si los costes fijos están en función de la capacidad de carga, tal y como ocurre en el transporte por ferrocarril, donde el coste de tracción de 40 vagones es el mismo que el de 60 vagones.
- **Economías de longitud de la escala:** aquellas en las que existen costes constantes de llegada y salida a las terminales de transportes, lo cual significa que el impacto por kilómetro del reabastecimiento de combustible, inmovilización de aparatos y tripulaciones de origen y destino es mayor cuanto menor sean las rutas. Este es un tipo de indivisibilidades que se aprecia notablemente en el transporte aéreo.” (Ramos, 2011)

A través del transporte es posible incrementar el tamaño del mercado, haciendo así que sea posible obtener un mayor crecimiento económico (Currie, 1981), no sin dejar a un lado que a través de este también es posible obtener desarrollo económico, pues garantiza la movilidad de los ciudadanos, y responde a la libre circulación de mercancías y bienes, constituyéndose en una herramienta básica para incrementar la productividad de los sectores productivos. Es importante destacar que es a través de la planificación del desarrollo que se hace posible trazar el futuro de un área en cuestión, ya que los planes no se encargan únicamente de la construcción y proyección, pues también traen consigo un gran número de oportunidades ya sea de empleo, educación, mano de obra y transporte.

Recordando la importancia del transporte en la economía y en el desarrollo de esta, es fundamental realizar un proceso de planificación que apoye en la formulación, desarrollo e implementación de los planes en el sector transporte. Por otro lado, la planificación del transporte no tiene un único objetivo, por el contrario, tiene diferentes propósitos con los cuales busca obtener un sistema de transporte satisfactoriamente eficiente, con el cual sea posible reducir o evitar los efectos negativos que este produce.

Según (Ardila Gómez, 1995), de la planeación del transporte existen diferentes definiciones, sin embargo, todas coinciden en que dicha planeación se sustenta en cinco etapas: (1) análisis de la información y diagnóstico, (2) fijación de objetivos y metas. (3) diseño de alternativas, (4) evaluación y (5) programación y monitoreo. Es importante destacar que la planificación ya sea para el sector del transporte o para cualquier otro siempre debe hacerse al comienzo del periodo de gobierno, pues estos serán los que definirán el rumbo y el camino a seguir durante el mandato, si la planificación se hace tiempo después es posible que las soluciones planteadas no logren su propósito y no sea posible darle continuidad al proceso.

## **EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y COLOMBIA.**

### **TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA.**

Teniendo en cuenta los conceptos anteriores y la importancia de la planificación en el sector transporte, a continuación, se dará una breve reseña de lo que ha sido el transporte a nivel de América Latina y a nivel nacional, para este caso Colombia, adicionalmente se presenta un panorama del estado del transporte a nivel nacional y regional en este caso el departamento del Cauca.

Por mucho tiempo en los países de América Latina caminar fue su principal medio de transporte, pues subsistían a través de cultivos que ellos mismos sembraban en sus regiones por lo cual no fue necesario transportarse hacia otras regiones, sin embargo, las civilizaciones fueron cambiando y por lo tanto su modo de vida también, por lo cual necesitan un medio más efectivo y más rápido que pudiera ayudarlos con sus cargas pesados. Antes del siglo XX adoptaron entonces el caballo y el buey que perduró hasta finales del siglo, las culturas más importantes para entonces se encontraban en México y Perú, y por otro lado los incas que trazaron caminos extensos en piedra comunicando a Argentina con Quito

Sin embargo, ésta región del mundo se ha visto afectada por falta de infraestructura que permita desarrollar un óptimo desarrollo social y económico de las regiones, pues representan un atraso en cuanto a competitividad con el resto de países, este problema se debe especialmente a ausencias de políticas públicas propias de cada país, pero que podrían ser resueltos con una efectiva implementación de mejoramiento de vías, prestando un mejor servicio de infraestructura para los países de América del Sur desafiando los principales problemas en cuanto a competitividad, los cuales están obligados a superar el desafío para recuperar, mejorar, y ejecutar políticas que permitan el desarrollo y la competitividad. “Es decir, que los países miembros de la UNASUR requieren de una revisión de sus políticas para los servicios de infraestructura, y es recomendable que dicha revisión se incorpore de inmediato a la agenda del desarrollo regional y de cada uno de sus países”. (Cipoletta Tomassian, 2011)

Para nadie es un secreto el gran estancamiento en cuanto a la infraestructura del sector vial, esto debido a la poca inversión generada para la construcción y adecuación de las mismas lo que dificulta la interconexión entre las principales ciudades para la producción, comercialización y distribución al consumidor final, esto impide además que la conexión al interior de los países sea cada vez peor, generando un estancamiento para las exportaciones y debilitando el sector productivo y competitivo.

Sin embargo, existen problemas institucionales que pueden ser más graves que la poca inversión en infraestructura vial, tal como lo demuestra Ricardo Sánchez y Cipoletta Tomassian en un estudio sobre los obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) que son:

- “Marco regulatorio en infraestructura
- Administración de los riesgos
- Procesos de licitación transparentes y competitivos
- Mecanismos de solución de conflictos
- Diseño de los marcos licitatorios, regulatorios y de fiscalización

- Barreras de entrada a proveedores internacionales; por ejemplo, la falta de disponibilidad de pliegos o bases de licitación multilingües limita la competencia de oferentes, en perjuicio de potenciales inversionistas extranjeros no tradicionales
- Procedimientos para el inicio de proyectos
- Alta frecuencia en la renegociación de los contratos • Problemas con la organización de las agencias públicas
- Falta de continuidad en los organismos públicos, de los funcionarios y de los criterios de políticas
- Problemas de financiamiento y casi nula capacidad operativa para la conservación de redes terciarias
- Trabas burocráticas, multiplicidad y superposición de normas nacionales y procedimientos que provocan demoras e incertidumbres en las autorizaciones internacionales de transporte
- Excesiva cantidad de trasbordos, acumulación de sobretiempos y costos extra en las operaciones de frontera, y de carga y descarga en los puntos de origen y destino
- Incumplimientos en las normativas subregionales
- Diferencias entre países en el profesionalismo de las empresas transportistas
- Unidireccionalidad y alta estacionalidad de los tráficos y nivel de regresos en lastre
- Asimetrías en el tratamiento tributario entre los países
- Diversas prácticas de corrupción como piratería del asfalto, violencia y robos y altos niveles de accidentalidad.” (Sánchez & Cipoletta Tomassian, 2003)

“El débil e insuficiente desarrollo de la infraestructura de transporte ha tenido no solo un impacto negativo directo sobre la productividad de los agentes económicos y la competitividad de las empresas de los países de la región, sino también en el desarrollo y la articulación de los territorios y de los mercados, tanto a nivel nacional como regional” (Cipoletta Tomassian G. 2011).

## **TRANSPORTE EN COLOMBIA**

Sin embargo, en Colombia el transporte inicia con el ferrocarril de Panamá y la navegación a vapor en el Magdalena a mediados de 1822 y 1823 respectivamente lo que permitió transportar grandes cargas de mercancía agrícola y manufacturera desde y hacia los mares facilitando el comercio en los pueblos y ciudades de difícil acceso. Posteriormente en la segunda mitad del siglo XIX surge el Ferrocarril de Antioquia de 1875 obra de Francisco Javier Cisneros. El Ferrocarril del Pacífico en 1884; así El Ferrocarril de la Sabana que permitirá unir a Bogotá con el río Magdalena en Puerto Salgar y Girardot y se inició en 1882 y finalmente en 1907 el Ferrocarril de Cundinamarca llega al Magdalena con los Ferrocarriles de La Dorada y Girardot. En 1920 inicia operaciones la aviación comercial en Colombia con la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo «Scadta», sin embargo, desaparece para 1940 cuando nace Aerovías Nacionales de Colombia «Avianca»” (Sarache, 2007).

Lastimosamente la grave crisis de 1929, que trajo como consecuencia un estancamiento económico en diversos aspectos produjo fomentar aún más el transporte carretero entre zonas urbanas ya que por esa época estaba en auge la producción de café por lo cual sería necesario un transporte más fácil y más rápido del campo a la ciudad, además en las zonas rurales también se necesitaba facilitar el transporte para suplir las necesidades básicas como la salud , acueducto, la electricidad y la escuela, por lo cual surgieron el Jeep, el Willys y la “Chiva”. (Escobar, 2007).

Actualmente, el principal medio de transporte es por carretera, esto incluye carros pesados de carga como camiones y tracto mulas con una participación del 63%, el ferrocarril ocupa el 33% y el fluvial que apenas transporta el 3% de carga a pesar que es 6 veces menor que por carretera, estimado en 12 centavos por dólar el flete de tonelada por kilómetro.

Colombia, en transporte e infraestructura ha ido evolucionando conforme lo ha necesitado, es por eso que ha emprendido una serie de reformas para tener un marco institucional que promueva la inversión en el sector, razón por la cual se han creado instituciones como la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura) y la FDN (Financiera de Desarrollo Nacional), así como también fue expedida la ley 1508 de 2012 que establece un régimen jurídico para las asociaciones público-privadas y la ley 1882 de 2018, que decretó acciones para fortalecer la transparencia en los proyectos de infraestructura.

Por otro lado, en Colombia el medio de transporte terrestre es el más utilizado, específicamente a través del modo carretero, es por eso que ha sido el más priorizado en temas de inversión para la adecuación y mejoramiento en la infraestructura, esto se debe a la alta dependencia que ha presentado el país a lo largo de los años. A pesar de los inalcanzables esfuerzos que se han dado para favorecer el modo carretero, Colombia se encuentra por debajo del promedio que hay en América Latina en el Índice Global de Competitividad (IGC) que está medido de 0 a 100, el país alcanza un puntaje de 65,42, esto se debe en gran parte por la deficiencia de redes de carreteras adecuadas y modernas, pues en el país el 69% de las carreteras aproximadamente está constituido por redes terciarias , mientras que solo el 22% y el 9% corresponde a las redes secundarias y primarias, respectivamente.

## **TRANSPORTE PÚBLICO**

El transporte público en Colombia se ofrece en gran parte del territorio, hay zonas de difícil acceso donde es imposible ingresar, y por lo cual no es posible prestar este servicio que inclusive se ofrece a través de una empresa o de un tercero que cuenta con los permisos y documentación requerida para dicho servicio, y por el cual se debe pagar un monto ya establecido, es ofrecido a través de empresas públicas o privadas que finalmente llevan al usuario a sus destino final en un corto lapso de tiempo, esto influye por ejemplo si el viaje es en transporte por carretera, en avión, o vía marítima, por lo cual este último resulta ser más económico ya que el tiempo de viaje es más largo que los dos anteriores, y depende además de la localización pues en muchas regiones no es posible acceder a los tres servicios. “Los costos del Transporte son mucho más altos en ciudades extensas que en las ciudades densas y compactas: ciudades con una densidad poblacional alta, donde

la mitad de los viajes urbanos se efectúan en transporte público, en bicicleta o a pie, el costo de los viajes urbanos representa un 6% del PIB. Contrariamente en las ciudades extensas alcanza hasta un 15% del PIB, y en los países en desarrollo, donde la densidad urbana es baja, puede superar un 25% del PIB”. (Escobar, 2007)

### **TRANSPORTE AÉREO**

El transporte aéreo es considerado el más costoso, pero así mismo el más eficaz pues reduce el tiempo de entrega de envíos nacionales e internacionales y además de transporte de pasajeros hacia su lugar de destino, esto si lo comparamos con el transporte por carretera o marítimo.

El Dorado es el aeropuerto internacional más importante del país y se encuentra ubicado en la capital Bogotá, transporta diariamente millones de mercancías y pasajeros que entran y salen del país, es uno de los aeropuertos con mayor conectividad con el resto de aeropuertos del mundo, inclusive es donde mayor escala realizan los pasajeros en sus vuelos internacionales, por este motivo ocupa el primer lugar en Latinoamérica por movimiento de carga y el tercero por movimiento de pasajeros. “Colombia se encuentra en un lugar estratégico pues se encuentra a menor distancia que San Francisco y Los Ángeles, además cuenta con dos aeropuertos sumamente importantes; los de Barranquilla y Cali. El modo aéreo es fundamental en Colombia, para conectar los territorios nacionales de la Orinoquía y la Amazonía, y para la conexión efectiva con el Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina”. (Escobar, 2007)

### **TRANSPORTE FLUVIAL**

Es una de los medios de transporte más importantes del mundo, pues permite que a través de los puertos marítimos sea posible obtener una ventaja competitiva en el comercio internacional, en cuanto a exportaciones e importaciones. Colombia cuenta con una gran ventaja y es que tiene salida por dos océanos que le permite aún más la exportación de productos agrícolas, productos terminados, y materia prima hacia países de Asia, América, y Europa.

Tal como lo muestra Escobar, en su estudio Introducción a la economía del Transporte donde estableció un tipo de combinación en los modos de transporte que permita el fácil acceso de mercancías en el río Magdalena y estos fueron:

- “Desarrollo de los proyectos YUMA, para hacer navegable el río Magdalena con barcasas de 1,2m de calado y capacidad para 80 contenedores de 20 pies (TEU). El costo por TEU entre La Dorada y la costa, bajaría seis veces: de U\$ 1200 a U\$ 200.
- Recuperación del canal navegable del río Magdalena, para llegar a Barranquilla y a Cartagena recuperando el Canal del Dique.
- Construcción y adecuación de los puertos del río: Puerto Salgar, Puerto Berrío, Puerto Galán, Barrancabermeja, Puerto Wilches, Capulco, Tamalameque y Magangue.

- Conexión del río Meta con el Orinoco: retomar el río Meta como Corredor de transporte fluvial, haciendo viable la navegación de 850 km durante el 90% del año. Esta era la ruta pensada entre la Nueva Granada y España, en la colonia.
- La navegación por el Atrato: ésta es la hidrovía para llevar el desarrollo al interior del Chocó, y no el camino para expropiar su riqueza.” (Escobar, 2007)

Finalmente, a nivel de transporte fluvial y férreo los rubros de inversión representaron para el año 2018 el 4% y el 0,37% de la inversión del presupuesto nacional, es por eso que se debe trabajar de manera mancomunada desde la administración nacional, así como también desde las administraciones departamentales y municipales para ir en búsqueda del fortalecimiento de los medios de transporte con los que cuenta el país, buscando aprovechar la localización y los aspectos geográficos con los cuales puede llegar a ser posible convertir a Colombia en un país más competitivo y con mejor nivel de desarrollo. (Consejo Privado de Competitividad, 2019)

## **TRANSPORTE EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA**

Los medios de transporte más utilizados en el departamento del Cauca son: terrestre, aéreo y fluvial, para lo cual cuenta con la carretera panamericana que atraviesa el departamento de norte a sur y permite la comunicación con los departamentos del Valle del Cauca y Nariño. Así como también existe comunicación con el departamento del Huila, a través de la carretera existente entre Popayán y la Plata. Todos los municipios del departamento se encuentran conectados por carretera entre sí y con la ciudad capital, que a su vez permite conectarse con las principales ciudades del país. El departamento cuenta con 1092 kilómetros en red vial primaria y un parque automotor de 79.692 vehículos aproximadamente, se han identificado los ejes viales de mayor tráfico, estos son: “Popayán - Crucero, Crucero - Piendamó-Tunía, Mondomo - Santander de Quilichao, Piendamó- Tunía - Mondomo y La Cabaña - Popayán.” (Gobernación del Cauca, 2019).

Por el lado del transporte aéreo de carga y pasajeros del departamento, se lleva a cabo a través del aeropuerto Guillermo León Valencia, ubicado en la Ciudad de Popayán. A su vez, también existen cuatro municipios que cuentan con servicio aéreo en sus cabeceras municipales, estos son Guapi, Patía, Timbiquí y López de Micay.

Finalmente, el medio de transporte fluvial en el departamento, se da a través de la navegación de cabotaje entre los municipios de Guapi, Timbiquí y López de Micay, esto porque el océano pacífico permite la comunicación entre estos. Mientras que, se da la navegación de pequeñas embarcaciones por los ríos Guapi, San Juan de Micay, Saija y Timbiquí.

### **2.3 MARCO LEGAL**

La Constitución Política de 1991,



**Art. 339:** “Las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley” (CP, 1991).

**Art. 344:** establece que “Los organismos departamentales de planeación harán la evaluación de gestión y resultados sobre los planes y programas de desarrollo e inversión de los departamentos y municipios, y participarán en la preparación de los presupuestos de estos últimos en los términos que señale la ley. En todo caso el organismo nacional de planeación, de manera selectiva, podrá ejercer dicha evaluación sobre cualquier entidad territorial.”

**Art. 311:** determina que Al municipio como entidad fundamental de la división políticoadministrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes

**Art.315, numeral 5°:** destaca como una atribución del alcalde municipal Presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio

## LEYES

**Ley 152 de 1994.** Por la cual se establece la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo.

**Art.1:** “establecer los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo, así como la regulación de los demás aspectos contemplados por el artículo 342, y en general por el artículo 2 del Título XII de la constitución Política y demás normas constitucionales que se refieren al plan de desarrollo y la planificación”

**Art.42:** “Corresponde a los organismos departamentales de planeación efectuar la evaluación de gestión y resultados de los planes y programas de desarrollo e inversión tanto del respectivo departamento, como de los municipios de su jurisdicción.”

Mediante esta ley son asignadas las funciones de seguimiento y evaluación al Plan Nacional de desarrollo y a los Planes territoriales, estos deberán ser evaluados por el Departamento Nacional de Planeación y por las Secretarías de Planeación departamentales o municipales, respectivamente.

**Ley 136 de 1994 numeral 2° del artículo 3°**, determina que el Municipio tiene dentro de sus funciones elaborar los planes de desarrollo municipal, en concordancia con el plan de desarrollo departamental, los planes de vida de los territorios y resguardos indígenas, incorporando las visiones de las minorías étnicas, de las organizaciones comunales y de los grupos de población vulnerables presentes en su territorio.

**Ley 105 DE 1993.** "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."

**Ley 336 DE 1996**

**Art. 8** "Establece que, bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base a los criterios de colaboración y armonía propios de su pertinencia en el orden estatal"

**Art. 46** "Determina las sanciones por infracciones a las normas de transporte y en los casos que no se tenga asignada una sanción específica y que constituya una violación a alguna norma de transporte que específicamente regule el transporte terrestre, es procedente la aplicación de multas de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos legales mensuales vigentes".

**Ley 769 DE 2002.** "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

**Ley 1383 de 2010.** "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones".

**Ley 1503 de 2011.** "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones".

**Ley 1548 de 2012.** "Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones"

**Ley 1551 de 2012**

**Art. 3** "Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de municipios", que modifico el artículo 4 de la Ley 136 de 1994, estableció como principios rectores del ejercicio de la competencia entre otros los de coordinación y concurrencia entre entidades estatales de diferentes niveles que tienen competencias comunes sobre un mismo asunto, las cuales deben ejercer en aras de conseguir el fin para el cual surgieron las mismas y que no son excluyentes sino coexistentes y son dependientes entre sí para alcanzar el fin estatal".

**Ley 1969 de 2013** "Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas".

**Ley 1801 del 2016.** "Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana", haciendo especial énfasis en su artículo 160 "Registro a Medios de Transporte".

**DECRETOS**

**Decreto 1079 de 2015:** Por la cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en el cual son compiladas las normas reglamentarias preexistentes para el

sector. El decreto está compuesto por tres libros: (1) la estructura del sector transporte, (2) régimen reglamentario del sector y (3) disposiciones finales. El libro 1, está compuesto por dos partes, la primera para el sector central en el cual se habla de la cabeza existente para el sector transporte, los fondos y los órganos sectoriales de asesoría y coordinación; la segunda está compuesta del sector descentralizados y sus entidades adscritas. El segundo libro, se compone por dos partes, en la primera se dan las disposiciones generales, en la que se encuentra del objeto y ámbito de aplicación a las entidades del sector transporte, así como también algunas definiciones importantes; la segunda parte hace referencia a la reglamentación en materia de transporte, y está compuesta por siete capítulos: (1) servicio público de transporte terrestre automotor colectivo: metropolitano, distrital y municipal de pasajero,(2) sistema de transporte de pasajeros,(3) servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajero sen vehículo taxi, (4) servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera,(5) servicio público de transporte terrestre automotor mixto, (6) servicio público de transporte terrestre automotor especial, (7)servicio público de transporte terrestre de carga automotor de carga. En el último libro se habla de la derogatoria final y la vigencia del decreto.

**Decreto 80 de 1987** “Por el cual se asignan unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano”.

**Decreto 101 del 2000, artículo 42 modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 del 2001**, “El Presidente de la Republica delego a la superintendencia de puertos y transporte, la facultad de vigilar el cumplimiento de las obligaciones que surgen en el marco de los Decretos números 2092 de 2011 y 2228 de 2013 compilados en el Decreto 1079 de 2015, así como las Resoluciones números 377 de 2013 y 757 de 2015, y además normas expedidas por el Ministerio de Transporte”.

**Decreto 170 de 2001**. "Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros".

**Decreto 171 de 2001** “por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera”.

**Decreto 175 de 2001**. “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto”.

**Decreto 1609 de 2002**. “Por el cual se reglamente el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera”.

**Decreto 3366 de 2003**. “Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos”.

**Decreto 2961 de 2006**. “Por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal d) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002”.

**Decreto 4611 de 2008**. “Por el cual se modifica el Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, relacionado con las motocicletas”.

**Decreto No. 087 de 2011.** “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias”.

**Decreto 1047 de 2014** “Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones”.

**Decreto 348 de 2015.** “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”

**Decreto 111 de 1996,** Regula la programación, elaboración, presentación, aprobación, modificación y ejecución del presupuesto, así como la capacidad de contratación y la definición del gasto público social.

## **RESOLUCIONES**

**Resolución 4093 del 1991,** Instituto Nacional de Transporte y Tránsito. “Por la cual se reglamenta la planilla para el transporte de sustancias químicas de uso restringido. Se establece un procedimiento y se adopta el formato D.E.T.C-02”.

**Resolución 7126 de 1995,** Ministerio de Transporte. “Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros”.

**Resolución 3700 de 2001,** Ministerio de Transporte. “Por la cual se modifica el artículo 2° de la Resolución 4093 de 27 de diciembre de 1991”.

**Resolución 7171 de 2002,** Ministerio de Transporte. “Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos con capacidad inferior a veinte (20) pasajeros, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial”.

**Resolución 19200 de 2002** Ministerio de transporte. “Por la cual se reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad de acuerdo con el artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

**Resolución 3777 de 2003** Ministerio de Transporte. "Por la cual se reglamenta el uso de vidrios polarizados, entintados u oscurecidos en vehículos automotores, de conformidad con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 769 de 2002".

**Resolución 10000 de 2003,** Ministerio de Transporte. "Por la cual se modifican algunos artículos de la Resolución número 03777 de 2003, que reglamenta el uso de vidrios polarizados, entintados u oscurecidos en vehículos automotores"

**Resolución 2505 de 2004,** Ministerio de Transporte. “Por la cual se reglamentan las condiciones que deben cumplir los vehículos para transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles”.

**Resolución 4100 de 2004,** Ministerio de Transporte. “Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional”.

**Resolución 3027 de 2010**, Ministerio de Transporte. “Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones”.

**Resolución 1844 de 2015** Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. “Por la cual se adopta la segunda versión de la “guía para la medición indirecta de alcoholemia a través de aire espirado”.

**Resolución 3753 de 2015**, Ministerio de transporte. “Por la cual se expide el reglamento técnico para vehículos de servicio público de pasajeros y se dictan otras disposiciones”.

**Resolución 3443 de 2016**, Ministerio de Transporte “Por la cual se dictan lineamientos para el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora”.

**Resolución 4274 de 2019** Ministerio de Transporte. “Por la cual se adopta el formato para el Informe Único de Infracciones al Transporte”.

## **CIRCULARES**

**Circular 9 de 2007** Superintendencia de Transporte “Disposiciones tendientes al cumplimiento de la Ley 769 de 2002 y al Decreto Reglamentario 2961 del 4 de septiembre de 2006”.

## **2.4 MARCO REFERENCIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE**

El Ministerio de Transporte, es establecido por el Decreto 087 de 2011, en el que es definido como el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

**2.4.1 Objetivo: Decreto 087 de 2011 Artículo 1°.** El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

**2.4.2 Funciones Decreto 087 de 2011 Artículo 2°.** Corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

**2.4.2.1.** Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.

**2.4.2.2** Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.

**2.4.2.3.** Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.

**2.4.2.4.** Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

**2.4.2.5.** Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.

**2.4.2.6.** Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.

**2.4.2.7.** Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.

**2.4.2.8.** Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.

**2.4.2.9.** Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.

**2.4.2.10.** Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.

**2.4.2.11.** Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.

**2.4.2.12.** Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.

**2.4.2.13.** Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.

**2.4.2.14.** Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.

**2.4.2.15.** Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.

**2.4.2.16.** Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.

**2.4.2.17.** Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.

**2.4.2.18.** Las demás que le sean asignadas.

**2.4.3. Dirección: Decreto 087 de 2011 Artículo 3°.** La Dirección del Ministerio de Transporte estará a cargo del ministro, quién la ejercerá con la inmediata colaboración de los viceministros.

**2.4.4 Integración del Sector Transporte: Decreto 087 de 2011 Artículo 4°.** El Nivel Nacional del Sector Transporte está constituido, en los términos de la Ley 105 de 1993, por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas:

**Entidades adscritas:** Instituto Nacional de Vías, INVIAS. Instituto Nacional de Concesiones, INCO Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, AEROCIVIL Superintendencia de Puertos y Transporte, SUPERTRANSPORTE ÓRGANOS DE ASESORÍA Y COORDINACIÓN SECTORIAL Comité de Coordinación permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, DIMAR. Consejo Consultivo de Transporte.

**2.4.5 Estructura: Decreto 087 de 2011 Artículo 5°.** La estructura del Ministerio de Transporte será la siguiente:

**2.4.5.1.** Despacho del ministro 5.1.1. Oficina Asesora de Planeación

**2.4.5.1.2.** Oficina Asesora de Jurídica

**2.4.5.1.3** Oficina de Regulación Económica

**2.4.5.1.4** Oficina de Control Interno

**2.4.5.2.** Despacho del Viceministro de Infraestructura

**2.4.5.2.1** Dirección de Infraestructura

**2.4.5.3** Despacho del Viceministro de Transporte

**2.4.5.3.1** Dirección de Transporte y Transito

**2.4.5.3.1.1** Subdirección de Transporte

**2.4.5.3.1.2**Subdirección de Transito

**2.4.5.3.1.3** Direcciones Territoriales.

**2.4.6 Misión:** Es una Entidad de la orden Nacional encargada de garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte, tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura, buscando incrementar la competitividad del país, con tecnología y recurso humano comprometido y motivado.

**2.4.7 Visión:** Ser un Ministerio confiable que conecte al país, generando competitividad y movilidad sostenible para todos.

## **CAPITULO III. CONTEXTUALIZACION METODOLOGICA**

### **3.1 Metodología**

El trabajo se llevó a cabo a través de un proceso descriptivo y de carácter cualitativo, con base en información y estudios realizados por las diferentes entidades e instituciones que han venido desarrollando la evaluación y seguimiento a los planes de desarrollo locales para el Departamento del Cauca. El diagnóstico es de suma importancia para futura toma de decisiones por parte de las diferentes administraciones municipales con el fin de que puedan elaborar y ejecutar de la mejor manera sus planes de desarrollo durante el próximo cuatrienio.

La recolección de la información será útil para establecer como ha sido el comportamiento y la ejecución de los planes municipales durante el periodo 2016-2019 y tener una base sólida para evaluar los del siguiente periodo 2020-2023, al mismo tiempo articular los conocimientos adquiridos durante nuestra formación académica y finalmente mostrar como fue el proceso de búsqueda y selección de fuentes de información primarias y secundarias.

Dando inicio a nuestra práctica empresarial en febrero del 2020 , se solicita información al Ministerio de Tránsito y Transporte en Popayán quienes nos brindaron su apoyo, acompañamiento y algunos documentos requeridos para el desarrollo de los objetivos, así mismo nos permitieron asistir a reuniones programadas con alcaldes, policía de tránsito, secretarios de tránsito, superintendencia, y otras dependencia permitiéndonos conocer un poco más de las actividades y las funciones a las cuales se dedica la institución, entre las cuales se encontraban actividades en seguridad vial, reportes y estadísticas de accidentalidad lo que nos motivó a escoger la entidad como una de las fuentes de información primarias.

Al mismo tiempo, obtuvimos fuentes de información secundarias como: tesis de grado de algunas universidades, paper, publicaciones de las páginas oficiales del estado colombiano, páginas web, consultadas en las bases de datos de las fuentes oficiales.

Así mismo se obtuvieron datos y logros importantes para el desarrollo de la práctica empresarial. Sin Embargo, se presentaron algunos percances entre ellos que algunos municipios no contaban con su información en las paginas oficiales de cada alcaldía por ende en el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

### **3.2 Resultados**

Contextualizando la metodología para la evaluación y seguimiento de los planes de desarrollo del Departamento del Cauca según los lineamientos del plan Nacional de Desarrollo para el sector transporte y dar cumplimiento al objetivo “Analizar el plan de desarrollo Nacional “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” del Sector Transporte, buscando ajustarlo con los planes de desarrollo de los Municipios y del Departamento del Cauca, en primer lugar se dio paso a la revisión de cada ítem del sector transporte en los planes municipales de los 42 municipios y el plan nacional de desarrollo donde se propuso



realizar un análisis de las directrices del PND, así como su ajuste a los mecanismos expuestos por cada municipio y la gobernación del departamento del Cauca, Esto con el propósito de desarrollar una metodología de seguimiento y evaluación a la actividad de este sector en el departamento, que arroje conclusiones que ayuden a mejorar su funcionamiento, y, por consiguiente, ayuden al bienestar social de la región, para lo cual se propuso buscar una estrategia metodológica que permitiera desarrollar el objetivo y consiste en la evaluación de dos frentes: la pertinencia de los planes, y su grado de acoplamiento a las directrices del PND del gobierno central.

En este sentido, se inició con una evaluación de los objetivos y estrategias del PND. Tras un contraste respecto a la pertinencia de sus propuestas, se extraen los objetivos que involucran directamente la acción institucional de entidades territoriales. Luego, se determina una clasificación auxiliar que recoge criterios para la pertinencia y grado de acoplamiento de propuestas de planes de entidades territoriales, a las directrices seleccionadas del PND.

Finalmente, se realizó una evaluación de cada plan territorial del Cauca, a la luz del cruce realizado entre los objetivos seleccionados del PND y los criterios de clasificación tipos de articulación, obteniendo las conclusiones que busca este ejercicio.

Al igual que el resto de pactos adscritos a la totalidad del Plan Nacional de Desarrollo, el pacto relacionado con el sector transporte toma un enfoque por puntos críticos, los cuales maneja desde tres áreas básicas de formulación de política: diagnóstico, objetivos y estrategias, y metas. Se realizó una descripción de cada uno de los puntos críticos que componen este pacto, complementando el análisis con comentarios respecto a la pertinencia y viabilidad en los objetivos y metas.

Se señala con un asterisco al final, a aquellas estrategias que indican una relación directa con los planes de desarrollo elaborados desde las entidades territoriales, de esta forma, se emplearán para la elaboración de un marco de evaluación de políticas generadas desde éstas para el caso del Cauca y su integración a los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo divididas en 4 puntos: 1) Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficiente y seguros. 2) Movilidad urbano – regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida 3) Corredores estratégicos intermodales: Red de transporte nacional, modos logísticos y eficiencia modal 4) Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.

La metodología subsiguiente será la revisión de las propuestas de los planes municipales caucanos, identificándolas con los objetivos y puntos expuestos anteriormente, y reconociendo las falencias y ausencias de cada uno de los planes en el marco expuesto.

La forma de realizar esto, será la extracción de criterios centrales desde las estrategias señaladas como directamente vinculadas con los mecanismos de acción de las entidades territoriales (señaladas con asterisco entre paréntesis), estos criterios y su justificación determinarán la base del acoplamiento de los planes territoriales al PND para el caso del Cauca.

Para establecer una regla general, que permita clasificar las formas de proceder según el Plan de Desarrollo de cada municipio, se han elaborado los siguientes “tipos de articulación”, los cuales como su nombre lo dice determinan las clases de articulación que implican las propuestas consignadas en cada plan.

**Tabla 1. Tipos de articulación para los lineamientos de las entidades territoriales**

| <b>Tipo de articulación</b> | <b>Descripción</b>   |
|-----------------------------|--|
| <b>N</b>                    | No existe una propuesta clara frente al sector transporte, o no se dispone de información al respecto.   |
| <b>A</b>                    | Ejecuta proyectos y lineamientos bajo sus facultades legales como entidad territorial. Ej. Su organización y gestión autónoma del sector.  |
| <b>B</b>                    | Ejecuta proyectos en el marco de una directriz o lineamiento perteneciente al PND. Ej. Marcos legales, órdenes y directrices institucionales   |
| <b>C</b>                    | Ejecuta proyectos y lineamientos adscritos a iniciativas planteadas y financiadas (o con algún grado de financiación) por parte del gobierno central, desde el PND. Ej. Inversiones en infraestructura vial, mecanismos de cofinanciación, cesión de recursos etc. |

Fuente: Elaboración propia con información del DNP

Como se puede observar en la tabla, la especie de escala ascendente que se propuso, revela el grado de compromiso institucional de los planes municipales. De esta forma, se logró evaluar, no sólo la pertinencia en la elaboración de estos, sino su grado de ajuste a las directrices del gobierno central desde el PND.

El paso que se siguió fue tomar los lineamientos señalados en cada objetivo del PND, y vincularlos a los tipos de articulación que pueden otorgar a las propuestas de cada plan municipal. De esta forma, fue posible relacionar el contenido del plan departamental y cada plan municipal, y mostrar su grado de vinculación al PND en cuanto al sector transporte.

**Tabla 2. Tipos de articulación disponibles, para cada objetivo del PND relacionado con entidades territoriales.**

| <b>Punto</b>   | <b>Objetivos concernientes a entidades territoriales</b>  | <b>Tipos de articulación disponibles</b> |
|--|---|--|
| <b>A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.</b> | 1. Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación sectorial desde la reparación de falencias expuestas. | B  |
|  | 2. Gestión de seguridad y protección en la operación de transporte.   | B, C.                                    |

|  |  |       |
|--|--|-------|
| <b>B. Movilidad urbanoregional sostenible para la equidad, competitividad y la calidad de vida.</b>              | 1. Movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas, desde la reparación de las falencias expuestas.  | B, C. |
|  | 2. Incremento de la competitividad y calidad de los sistemas de transporte público.  | B, C. |
|  | 3. Establecimiento de mecanismos de financiación para soluciones de movilidad de calidad.  | B, C. |
|  | 4. Promover la movilidad y conectividad urbano-regional.   | B, C. |
| <b>C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.</b> | 6. Ejecución y revisión de proyectos del transporte carretero.   | B.    |
| <b>D. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.</b>  | 1. Promoción de nuevas fuentes de financiación de proyectos, desde la articulación presupuestal entre entidades regionales y el gobierno nacional central. | B, C. |

Fuente: Elaboración propia con información del DNP

La tabla anterior lograr resumir las opciones de política disponibles para las entidades territoriales a partir de los lineamientos del PND, en cuanto al sector transporte, para finalmente mostrar la evaluación de cada Plan Municipal del Desarrollo del Cauca para este rubro, ver (Tabla 3. Evaluación de los planes municipales de desarrollo del Cauca, y su ajuste a los lineamientos del PND para el sector transporte, ANEXO 1)

Para lograr realizar el documento resultado denominado “Guía metodológica para el seguimiento y evaluación de los planes de desarrollo 2020-2023 de los municipios y

departamento del Cauca, según los lineamientos del plan de desarrollo nacional en el sector transporte.”, primero debió hacerse un estudio al Plan Nacional de Desarrollo para así lograr establecer cuáles de los objetivos según las necesidades del departamento del Cauca y sus municipios podrían ser evaluados y tenidos en cuenta por estos, para con ellos lograr realizar unos indicadores que permitieran dar cuenta de la evaluación para

cada una de las estrategias elegidas según aplicaba el objetivo. La elaboración de los indicadores estuvo basada en algunas guías elaboradas por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), donde se dan los parámetros para lograr realizar un indicador que sigan los criterios llamados CREMAS, es decir, (Claros, Relevantes, Económicos, Medibles y Adecuados, Sensible). A través de esa serie de guías y métodos se lograron realizar una serie de indicadores, con los cuales se pretenden puedan llegar a ser evaluados los municipios del departamento del Cauca, según los aspectos elegidos para su realización, el resultado objetivo fueron los indicadores que se muestran en, (Tabla No.1 Indicadores, ANEXO 2)

Finalmente el documento “Guía para la formulación del plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo del transporte, para el departamento del Cauca como propuesta de ilustración para los municipios Caucanos”, surge a partir de la necesidad de que los municipios se acojan a las directrices del Ministerio de Tránsito y Transporte a través de la resolución 3443 de 2016, y que estableció los lineamientos para el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora, así como también el deber que tienen las autoridades que se encargan de la supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte. Entre las disposiciones establecidas, se encuentra la elaboración de un **Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo del Transporte**, para lo cual en primera instancia se recolecto información suministrada por fuentes oficiales de los diferentes municipios del país, esto con el fin de lograr una idea clara y específica en cuanto a la formulación de la misma y poder implementar una guía para que los municipios del Cauca puedan presentar en el tiempo estipulado al Ministerio de Tránsito y Transporte partiendo de los lineamientos que exige la misma resolución y así poder tener un diagnóstico que sirva como base para la implementación de los planes de desarrollo del siguiente cuatrienio, 2020-2023.

Por lo tanto cada municipio, deberá entonces diseñar el plan estratégico de control al cumplimiento de las disposiciones normativas en el sector transporte que permita cumplir con los requerimientos de la resolución mencionada anteriormente, y a su vez reconozca la importancia de realizar, crear, diseñar y evaluar un diagnóstico para verificar de una manera eficaz y eficiente la infraestructura vial, las empresas de transporte, accidentalidad vial, acciones administrativas como de inspección y control, campañas de seguridad vial y de respeto por la vida en las carreteras, disminución de accidentes, tomar medidas de prevención entre otros aspectos importantes.

Dentro de la elaboración de la guía se encuentra un plan normativo que abarca leyes, resoluciones, decretos, propios de la actividad transportadora, seguido de un diagnóstico que caracteriza de manera general a cada municipio.

Cada municipio deberá contar con un diagnóstico de la actividad de transporte de pasajeros y carga en el departamento, esto incluye, transporte aéreo, transporte marítimo y fluvial, transporte terrestre (transporte público municipal) ver, (Tabla 1. Número de empresas de transporte intermunicipal y Tabla 2. Empresas de transporte de pasajeros, ANEXO 3.)

Un eje importante en la elaboración de la guía corresponde a la estrategia para el cumplimiento del marco normativo del transporte que incluyen acciones de mejoramiento dependiendo de cada municipio y finalmente deberán incluir planes de acción tanto administrativas como operativas o de control en la vía obteniendo, obteniendo completo documento guía como aplicativo a cada plan municipal.

## **CAPITULO IV. RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES.**

Una serie de recomendaciones con las que se buscan sea posible obtener una mejor ejecución del sector transporte en el departamento del Cauca, teniendo en cuenta los lineamientos nacionales consignados en el Plan Nacional de Desarrollo, son realizar un efectivo mantenimiento, reparación y mejoramiento de la infraestructura vial del municipio, teniendo en cuenta aspectos importantes como lo son la implementación de señales de tránsito que contribuyan a salvaguardar la vida de los actores viales. Recordando que contar con una adecuada infraestructura vial, permite una mayor competitividad y ayuda a optimizar el transporte de carga y de pasajeros. El gobernador y los diferentes alcaldes deberán reconocer la importancia del sector transporte dentro de su periodo de gobierno, formulando proyectos que busquen el fortalecimiento del sector, gestionando recursos con el apoyo del gobierno nacional. Implementar el control de las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros y de carga en cada municipio, buscando una adecuada prestación en el servicio. Generar conciencia sobre la importancia de realizar periódicamente acciones y mecanismos que garanticen el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, buscando disminuir los factores de riesgo de los actores viales, como los accidentes de tránsito. A través de normas o de planes estratégicos que regulen el funcionamiento de la misma.

Con ello se logra concluir que, el Plan Nacional de Desarrollo, presenta una amplia extensión de estrategias y objetivos concernientes a todas las ramas posibles del sector transporte. Sin embargo, las estrategias consignadas suelen tener un trasfondo bastante superficial en algunos casos, relegando esto en pocas posibilidades de aplicación de las mismas.

La ineficiencia y redundancia en los sistemas nacionales de información para el sector se muestra como un problema apremiante. Pero, en el caso del PND, parece existir redundancia en las propuestas para solucionar el problema.

El PND es capaz de definir un marco institucional que abarque la gestión de los planes municipales analizados. Sin embargo, es de resaltar la unicidad de los medios del sector en el Cauca: principalmente transporte carretero y gestiones que se le relacionen. La ausencia del uso de los medios provistos por el PND para la financiación externa, se muestra en la mayoría de planes municipales del Cauca.

La fijación de las entidades territoriales caucanas en el desarrollo de infraestructura vial, como una constante histórica, se ratifica en sus planes de desarrollo. Sin embargo, esto no puede opacar el hecho de que la elaboración integral de una política para el sector transporte, está bien plasmada en muy pocos de los planes de desarrollo analizados.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Alcaldía del municipio de Tarqui. Plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo de transporte. Disponible en: [https://alcaldiatarquiuhila.micolombiadigital.gov.co/sites/alcaldiatarquiuhila/content/files/000132/6586\\_plan-estrategico-de-control-al-cumplimiento-del-marco-normativo-entransporte.pdf](https://alcaldiatarquiuhila.micolombiadigital.gov.co/sites/alcaldiatarquiuhila/content/files/000132/6586_plan-estrategico-de-control-al-cumplimiento-del-marco-normativo-entransporte.pdf)

Alcaldía del municipio de Santa Cruz de Lórica. Plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo de transporte. Disponible en: [https://secretaria-detransito-y-transportes-de-lorica.micolombiadigital.gov.co/sites/secretaria-de-transito-ytransportes-de-lorica/content/files/000062/3087\\_plan\\_estrategico\\_de\\_control\\_cumplimento\\_marco\\_normativo\\_transporte\\_lorica\\_v2.pdf](https://secretaria-detransito-y-transportes-de-lorica.micolombiadigital.gov.co/sites/secretaria-de-transito-ytransportes-de-lorica/content/files/000062/3087_plan_estrategico_de_control_cumplimento_marco_normativo_transporte_lorica_v2.pdf)

Ardila Gómez, A. (1995). La planeación del transporte: una nueva propuesta con énfasis en la operación y el mantenimiento.

Armijo, M. (2011). Planificación estratégica e indicadores de desempeño en el sector público.

Benavides, J. (2015). Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2015-2035. <https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/News/pmtinov11.pdf>

Bv, A. N., & Jesyca, S. A. S. (2015). Plan Maestro Fluvial de Colombia. <https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/Documentos/PLAN%20MAESTRO%20FLUVIAL%20-%20MINTRANSPORTE.pdf?ver=2020-06-09-165943-830>

Boisier, S. 1979), “¿Qué hacer con la planificación regional antes de la medianoche?”,

Revista de la CEPAL, N° 7 (E/CEPAL/1084), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL),

\_\_\_\_\_ (2006), Imágenes en el espejo. Aportes a la discusión sobre crecimiento y desarrollo territorial, Puerto de Palos.

Buyck, B. (1991) The bank's use of technical assistance for institutional development policy research and external affairs I, Working papers. WPS 578. Public Sector Management and Private Sector Development. Country Economics Department The World Bank.

Calderón, C. 1998. Planeación Estatal y Presupuesto Público. Niveles Nacional, departamental y Municipal. Legis Editores S.A. Santafé de Bogotá.

CEPAL, & Sandoval Escudero, C. (2014). Métodos y aplicaciones de la planificación regional y local en América Latina. Santiago de Chile.

CIDER. 1991. Curso de Desarrollo Regional. Lineamientos Metodológicos Básicos. Universidad de los Andes, CIDER

Escribano, G. (2004). Teorías del desarrollo económico. Recuperado de < [http://www.uned.es/deahe/doctorado/gescribano/teorias% 20desarrollo% 20oei. pdf](http://www.uned.es/deahe/doctorado/gescribano/teorias%20desarrollo%20oei.pdf).

Civicus, A. M. (2001). Seguimiento y evaluación.

Constitución Política de Colombia. (1991).

Colombia, Turismo Web. Disponible en: <http://www.colombiaturismoweb.com/DEPARTAMENTOS/BOYACA/TRANSPORTE/TRANSPORTE.html>

Consejo Privado de Competitividad. (2019). *Infraestructura, transporte y logística*. Bogotá D.C.

Church, Jeffrey y Roger Ware (2000), *Industrial organization: a strategic approach*, Irwin McGraw-Hill.

DNP, D. N. (2012). Instrumentos para la gestión pública. Guías para la gestión pública territorial.

DNP, D. N. (2013). Definiciones unificadas para la elaboración de documentos, manuales, guías, instructivos y presentaciones.

DNP, D. N. (2018). Guía para la gestión y análisis de indicadores.

Directorio de empresas de Colombia. Disponible en: [https://www.informacionempresas.co/4921\\_TRANSPORTE-DEPASAJEROS/Departamento\\_CAUCA.html?qPg=8](https://www.informacionempresas.co/4921_TRANSPORTE-DEPASAJEROS/Departamento_CAUCA.html?qPg=8)

Friedmann, J. y C. Weaver (1979), *Territory and Function: The Evolution of Regional Planning*, Berkeley, University of California Press.

García de la Roja, C. (2011). *El transporte: concepto, características, funciones y clases de transportes, Apuntes de Turismo*. Madrid, España.

Gobernación del Cauca. (2020). Plan departamental de desarrollo 2020-2023. Disponible en: <https://www.cauca.gov.co/NuestraGestion/PlaneacionGestionYControl/Plan%20de%20Desarrollo%20Cauca%202020-2023%2042%20motivos%20para%20avanzar.pdf>

Gobernación del Cauca, O. A. (2019). Perfil Departamento del Cauca. Disponible en: <https://www.cauca.gov.co/Dependencias/OficinaAsesoradePlaneacion/InformacioneIndicadores/Perfil%20Departamento%20del%20Cauca.pdf>

Hilhorst, J. (1973), *Planeamiento regional. Enfoque sobre sistemas*, Río de Janeiro, Zahar Editore

Islas Rivera, V. M., & Lelis Zaragoza, M. (2007). *Análisis de los sistemas de transporte. Vol I: Conceptos básicos*.

Institución Departamental de Tránsito del Cesar. (2020). Plan Estratégico de Control Contra La Ilegalidad En El Transporte. Disponible en: <https://transitocesar.gov.co/wpcontent/uploads/2020/06/Plan-estrategico-de-control-contra-la-ilegalidad-en-eltransporte-Cesar-2020-min.pdf>

Ley 152 de 1994, La Ley Orgánica del Plan de Desarrollo

Lira, L. (2006), “Revalorización de la planificación del desarrollo”, Serie Gestión Pública, N° 59 (LC/L.2568-P), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), agosto. Publicación de las Naciones Unidas.

Matus, C. (1987). “Planificación y gobierno”, pp. 231-259, en: Cuadernos de Economía. Universidad Nacional de Colombia. Volumen XIV. Número 23. Santafé de Bogotá. Segundo semestre de 1995

Ministerio de Tránsito y Transporte. (2016). Resolución 3443.

Plan Nacional de Vías para la Integración Regional. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/5775/plan-nacional-de-vias-para-la-integracion-regional/>

Secretaria de Transportes y Tránsito del Municipio de Urrao. (2016) Plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte: En el Municipio de Urrao, dejamos Huella en la Seguridad Vial. Disponible en: [https://urraoantioquia.micolombiadigital.gov.co/sites/urraoantioquia/content/files/000305/15232\\_plan-estrategico-de-control-al-cumplimiento-del-marco-normativo-entransporte.pdf](https://urraoantioquia.micolombiadigital.gov.co/sites/urraoantioquia/content/files/000305/15232_plan-estrategico-de-control-al-cumplimiento-del-marco-normativo-entransporte.pdf)

Ramos, I. M. (2011). *Transporte y desarrollo económico: un análisis para Bolivia, Colombia y Venezuela (1990-2005)*. Madrid, España.

Richkarday, O. d. (1992). La Integración del transporte de carga como elemento de competitividad nacional y empresarial. *Instituto Mexicano del Transporte. Secretaria de comunicaciones y transportes.*

Rengifo, J. (2012). Evolución de la planificación regional en Colombia “Tendencias y perspectivas del desarrollo”. XII Coloquio internacional de Geocrítica. Universidad de Barcelona, (paper).

Rengifo, J. (2012). Evolución de la planificación regional en Colombia “Tendencias y perspectivas del desarrollo”. *Xii coloquio internacional de Geocrítica*, 1-18. <http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/04-J-Rengifo.pdf>

Sanabria, S. A. (2008). El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la. *Apuntes del CENES*, 141-182.

Superintendencia de Puertos y Transporte. Informe de Gestión 2015-2016. Disponible en: [https://supertransporte.gov.co/documentos/2016/Noviembre/Transparencia\\_30/Informe\\_RDC\\_3.pdf](https://supertransporte.gov.co/documentos/2016/Noviembre/Transparencia_30/Informe_RDC_3.pdf)



Stufflebeam, D., & Schinkfield, A. (1985). Evaluación sistemática. Guía teórica y práctica.

Terminal de Transportes de Popayán S.A. Reseña histórica y hechos históricos de la normatividad de la terminal de transportes de Popayán. Disponible en: [https://www.terminalpopayan.com/termi/selecfiles/Resena\\_historica\\_ttp.pdf](https://www.terminalpopayan.com/termi/selecfiles/Resena_historica_ttp.pdf)

Tobón, A., & Galvis, D. (2009). Análisis sobre la evolución reciente del sector de transporte en Colombia. *Perfil de Coyuntura Económica No. 13*, 147-163

Vargas, Hernández José G. (2013). Análisis crítico sobre el desarrollo institucional.

## GLOSARIO

**Accidente:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

**Acompañante:** Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

**Alcoholemia:** Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

**Berma:** Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

**Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

**Diagnóstico situacional:** Es la identificación, descripción y análisis evaluativo de la situación actual de la empresa en los procesos que fueron planeados en la misión y donde involucre conductores, pasajeros o peatones.

**Equipo de prevención y seguridad:** Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

**Licencia de conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

**Licencia de tránsito:** Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

**Multa:** Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

**Registro fotográfico:** Pruebas o evidencias fotográficas del operativo.

**Sobrecupo:** Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

**Taxi:** Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

**Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

**Vehículo de servicio público:** Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

**Vehículo escolar:** Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

## **ANEXOS**

1. Análisis del plan nacional de desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” para el sector transporte y su coherencia con los planes de desarrollo municipales y del departamento del Cauca.
2. Guía metodológica para el seguimiento y evaluación de los planes de desarrollo 2016-2019 de los municipios y departamento del Cauca, según los lineamientos del plan de desarrollo nacional en el sector transporte.
3. Guía y análisis en la revisión de la evaluación de los Planes de Desarrollo 2016-2019 de acuerdo al cumplimiento de la resolución 3443 de 2016 de los municipios y del Departamento del Cauca.