

**LOGÍSTICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR
COLECTIVO DE PASAJEROS EN GIRARDOT**

**ESPERANZA DUCUARA POVEDA
PAULA ALEJANDRA LOZANO PERALTA**

**UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA - SAM
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES EMPRESARIALES
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA
GIRARDOT - CUNDINAMARCA**

2018

**LOGÍSTICA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR
COLECTIVO DE PASAJEROS EN GIRARDOT**

**ESPERANZA DUCUARA POVEDA
PAULA ALEJANDRA LOZANO PERALTA**

**Trabajo de grado para optar al título de Profesional en Administración
Logística**

**Asesor del proyecto:
Esp. DANIEL ENRIQUE RODRÍGUEZ BELTRÁN**

**UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA - SAM
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES EMPRESARIALES
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN LOGÍSTICA
GIRARDOT - CUNDINAMARCA
2018**

Nota de aceptación

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Jurado

Girardot, 21 de abril de 2018

Dedicatoria

A Carmen Poveda y Saúl Ducuara, mi madre y mi padre, con su gran amor, sabiduría, y tenacidad formaron una familia con principios éticos y morales, que me dieron el ejemplo de salir adelante trabajando con honestidad y responsabilidad, con el firme pensamiento, el estudio es la más grande herencia que los padres le pueden dejar a sus hijos, por eso en vida nos dieron la oportunidad de estudiar, pero yo escogí estudiar una tecnología en Administración de Empresas en el SENA de la Ciudad de Bogotá, para poder ingresar a laborar. Mi madre falleció el 5 de marzo de 2010 y mi padre el 19 de diciembre de 2013, en vida me insistían en que tenía que realizar una carrera profesional, pasó el tiempo y por fin me aprobaron la beca administrativa para estudiar en la misma Universidad donde trabajo, en Agosto de 2014 continúe con mi formación profesional, la cual no había podido terminar por falta de recursos económicos, considero que fueron mis padres desde el cielo que me ayudaron a conseguir esta meta, el 08 de junio de 2018 con la voluntad de Dios optaré el título profesional en Administración Logística.

A mi esposo Miguel Hernando Castro Mayorga, por ser mi compañero, mi apoyo incondicional para el logro de todas mis metas hasta hoy concluidas, con quien he formado una familia enmarcada en el amor de Dios.

A mis hijas Andrea Carolina, Daniela Esperanza, mi nieto Juan Pablo, quienes son mi motivación para seguir adelante con mis proyectos, a mis hermanas Nancy, Elizabeth, Tulia, Elvira, mis hermanos Manuel Antonio y Gustavo, a mis sobrinos, también les dedico este logro

Agradecimientos

A Dios por sus bendiciones y abrirme el camino para lograr mi sueño, dándome la fuerza para seguir adelante pese a todos los obstáculos que se me presentaron.

A mis padres Carmen y Saúl, que estarán siempre en mi corazón y seguirán siendo el baluarte para seguir adelante, porque me enseñaron la paciencia y perseverancia para lograr mis metas.

A mi esposo Miguel Hernando Castro Mayorga, mi esposo, mi amigo, mi consejero, quien me proporcione todo su apoyo.

A mis hijas, Andrea Carolina, Daniela Esperanza y a mi nieto Juan Pablo, la razón de mi existir, por quienes me motivo a seguir luchando por mis ideales, gracias por su amor, apoyo y admiración.

A mis profesores Richard Fernando Gil Ospina, Daniel Enrique Rodríguez Beltrán, Ruby Lizeth Toro Carvajal, Ulises Segura Barón, por su orientación y guía para nuestra formación humana y profesional.

Esperanza Ducuara Poveda

A Dios porque me dio la gran bendición de tener sabiduría la cual utilice para finalizar mis estudios.

A mis padres que me apoyaron económicamente y moralmente y fueron mi refugio cuando perdía las esperanzas de poder seguir adelante para optar el título profesional.

Paula Alejandra Lozano Peralta

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	14
1. OBJETIVOS	17
1.1 GENERAL	17
1.2 ESPECÍFICOS	17
2. JUSTIFICACIÓN	18
3. METODOLOGÍA	22
4. CONTEXTO E INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR COLECTIVO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE GIRARDOT.	24
4.1 CONTEXTO DE GIRARDOT.	24
Figura 1. Ubicación	24
4.2 DESCRIPCIÓN FÍSICA.	25
Figura 2. Hogares con actividad económica	27
Figura 3. Número de personas por hogar en Girardot	27
Figura 4. Servicios con que cuenta la vivienda	28
Figura 5. Asistencia escolar	28
Figura 6. Establecimientos según escala de personal por actividad económica	29
4.3 ORGANISMO REGULADOR DEL TRANSPORTE EN GIRARDOT.	29
Figura 7. Estructura orgánica	30
Figura 8. Mapa Girardot por comunas	31
Tabla 1. Comunas del Municipio de Girardot	32
4.4 LA ZONA RURAL DE LA CIUDAD DE GIRARDOT.	33
Tabla 2. Grupo Etéreo.	34
4.5 INFRAESTRUCTURA VIAL PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO.	34
Tabla 3. Clasificación vial municipal. (Concejo Municipal, 2000)	36
5. NORMATIVIDAD QUE REGLAMENTA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR.	38
Tabla 4. Normas, Reglamentos y Decretos expedidos Por El Ministerio De Transporte	39

5.1 NORMATIVIDAD MUNICIPAL:	46
6. PARQUE AUTOMOTOR E INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN GIRARDOT.	49
Tabla 5. Rutas de la Empresa Atanasio Girardot.	50
Figura 9. Parque Automotor por marcas	54
Figura 10. Parque Automotor por modelo	54
7. PROCESO LOGÍSTICO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR COLECTIVO DE PASAJEROS	56
Figura 11. Cadena de Valor del Transporte urbano Colectivo de la ciudad de Girardot.	62
8. TENDENCIAS Y EXIGENCIAS LOGÍSTICAS PARA HACER DE GIRARDOT UNA CIUDAD COMPETITIVA EN MATERIA DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO AUTOMOTOR COLECTIVO DE PASAJEROS.	63
8.1 ESTUDIOS E INVESTIGACIONES SOBRE EL SECTOR TRANSPORTE EN GIRARDOT.	73
Tabla 5. Clasificación vial municipal.	74
Figura 12. El estado del transporte urbano de pasajeros	77
9. TRANSPORTE PÚBLICO AUTOMOTOR COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL MUNICIPIO DE GIRARDOT	78
10. CONCLUSIONES	81
BIBLIOGRAFÍA	84
ANEXOS	87
ANEXO A. RESOLUCIÓN 219 DE 1999, COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT	87
ANEXO B. ACTA DE COMPROMISO PARA EL SERVICIO DE UNA RUTA DE INFLUENCIA, COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT.	89
ANEXO C. RELACIÓN PARQUE AUTOMOTOR COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT.	94
ANEXO D. CARTA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.	96
ANEXO E. DECRETO 102. FUENTE ARCHIVO SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE GIRARDOT.	99
ANEXO F. DECRETO 083 DE 2017 ALCALDÍA MUNICIPAL DE GIRARDOT	103
ANEXO G. MATERIAL FOTOGRÁFICO DE LA SEMAFORIZACIÓN EN GIRARDOT	105
MANZANA H. PARADEROS DE BUSETAS	113

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Comunas del Municipio de Girardot	32
Tabla 2. Grupo Etéreo.	34
Tabla 3. Clasificación vial municipal. (Concejo Municipal, 2000)	36
Tabla 4. Normas, Reglamentos y Decretos expedidos Por El Ministerio De Transporte	39
Tabla 5. Rutas de la Empresa Atanasio Girardot.	50

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Ubicación	24
Figura 2. Hogares con actividad económica	27
Figura 3. Número de personas por hogar en Girardot	27
Figura 4. Servicios con que cuenta la vivienda	28
Figura 5. Asistencia Escolar	28
Figura 6. Establecimientos según escala de personal por actividad económica	29
Figura 7. Estructura orgánica	30
Figura 8. Mapa Girardot por comunas	31
Figura 9. Parque Automotor por marcas	54
Figura 10. Parque Automotor por modelo	54
Figura 11. Cadena de Valor del Transporte urbano Colectivo de la ciudad de Girardot.	62
Figura 12. El estado del transporte urbano de pasajeros	77

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Resolución 219 de 1999, cooperativa de transportadores atanasio girardot	87
Anexo B. Acta de compromiso para el servicio de una ruta de influencia, cooperativa de transportadores atanasio girardot.	89
Anexo C. Relación parque automotor cooperativa de transportadores atanasio girardot.	94
Anexo D. Carta secretaría de tránsito y transporte.	96
Anexo E. Decreto 102. Fuente archivo secretaría de tránsito y transporte de girardot.	99
Anexo F. Decreto 083 de 2017 alcaldía municipal de girardot	103
Anexo G. Material fotográfico de la semaforización en girardot	105
Anexo H. Paraderos de busetas	113

Resumen

Esta monografía compilatoria se realiza como opción de grado para optar al título profesional en Administración Logística de la Universidad Piloto de Colombia, que será útil como medio de consulta sobre el servicio de transporte público automotor colectivo de pasajeros de la ciudad de Girardot.

El objetivo de la monografía compilatoria es describir los aspectos logísticos que determinan la prestación del servicio del transporte terrestre público automotor colectivo de pasajeros, el evidencia información sobre el tema objeto de estudio para la ciudad de Girardot - Cundinamarca y en él, se plasman los elementos que se requieren para la prestación del servicio de transporte en la modalidad de pasajeros, como son las empresas, la normatividad, parque automotor, tendencias y exigencias logísticas, aspectos sobre el cual hay escasa información.

Esta monografía compilatoria se desarrolla recopilando datos bibliográficos, con el suministro de información compartido por la Alcaldía Municipal, a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Girardot y la vinculación a este estudio de la empresa Cooperativa de Transportadores Atanasio Girardot, que se constituye en una de las más representativas de la ciudad, teniendo en cuenta que existen limitaciones por la forma de organización de las otras dos empresas existentes en Girardot, acompañado de un registro fotográfico y finalizando con una conclusiones propuestas desde el enfoque de la administración logística.

Palabras claves: Servicio de transporte público automotor colectivo de pasajeros, Girardot (contexto), normatividad, parque automotor, infraestructura, proceso logístico.

Abstract

This compilation monograph is carried out as a degree option to apply for a professional degree in Logistics Administration from the Universidad Piloto de Colombia, which will be useful as a means of consultation on the collective public passenger transport service of passengers in the city of Girardot.

The purpose of the compilation monograph is to describe the logistical aspects that determine the provision of public passenger collective public land transport service, the information evidence on the subject matter of study for the city of Girardot - Cundinamarca and in it, the elements are reflected which are required for the provision of transport service in the passenger mode, such as companies, regulations, automotive fleet, trends and logistical requirements, aspects about which there is little information.

This This compilation monograph is developed by collecting bibliographic data, the provision of information shared by the Municipal Mayor's Office, through the Secretariat of Traffic and Transport of Girardot and the connection to this study of the cooperative company Atanasio Girardot Transporters that is constituted in one of the most representative of the city, taking into account that there are limitations due to the form of organization of the other two existing companies in Girardot, accompanied by a photographic record and ending with a proposed conclusions from the logistical administration approach.

Keywords: Public passenger collective transport service, Girardot (context), regulations, automotive fleet, infrastructure, logistics process.

Introducción

La historia y la experiencia nos demuestra, que el transporte ha sido un factor determinante para la movilidad de las personas, diseñando y creando diferentes medios, estilos y mejorando las vías por donde transitar, esto trasciende en que el transporte público automotor de pasajeros es un servicio de primera necesidad, porque le proporciona a las personas estar en el menor tiempo y con menor costo en el lugar a donde quieren llegar. El tema del servicio de transporte público automotor de pasajeros en el municipio de Girardot, se realiza con el fin de recopilar información que nos permitan describir el proceso logístico del transporte enmarcado en una normatividad que lo reglamenta, con el fin de transformarla en una herramienta de consulta, por la escasa información que existe sobre el tema y poder responder a ¿Cuáles son los aspectos logísticos y normativos que determinan la prestación del servicio del transporte público de pasajeros en Girardot?.

Como lo expone Acevedo José Antonio y Gómez Acosta Martha Inés. 2017, en su libro la Logística Moderna en la Empresa, p.159, el servicio es un atributo que impacta al cliente, para que tome la decisión de utilizarlo o no, en donde el servicio se traduce en el valor agregado para que las organizaciones sean más competitivas.

Ahora bien, como lo manifiestan en su tesis de grado Ángela Viviana Trejos González para optar el título de Magíster en Planeación Urbana y Regional, en su cita 20, “El transporte urbano puede y debe ser antes que nada un medio para orientar la urbanización”. (Marin, 1984). Es por ello que diferentes medios de transporte demandan áreas importantes del suelo urbano en infraestructura y equipamiento. Esto quiere decir que la infraestructura del transporte urbano,

permite que en las ciudades miles, millones de personas se movilen para llegar a sus lugares de trabajo, a sus instituciones de educación, para ir a cumplir citas médicas o tan solas para ir de compras. Un sistema de transporte eficiente genera competitividad en las ciudades, así como también es importante para su desarrollo económico, con resultados favorables en cuanto a una mejor calidad de vida para sus habitantes.

La Logística del transporte público terrestre automotor colectivo, es un proceso en el que intervienen varios actores en la cadena de suministro, desde el punto de origen hasta el punto de destino, como son las empresas que suministran el servicio, la infraestructura vial, los centros de diagnóstico y el usuario del servicio, todos ellos bajo las leyes y normas emanadas del Ministerio de Transporte, para garantizar la seguridad en la movilidad de los ciudadanos, entre estas el decreto 170 de 2001 emanado del Ministerio de Transporte es el que reglamenta el Servicio Público de Transporte Automotor, Colectivo Metropolitano, Distrital y de Pasajeros, ahora contenido en el Decreto 1079 único reglamentario del transporte público.

Las personas necesitan utilizar el servicio de transporte público y las empresas prestadoras del servicio deben contar con un parque automotor en óptimas condiciones, con talento humano (conductores) capacitado en servicio al cliente; así como también la ciudad debe tener una infraestructura vial adecuada para el flujo eficiente vehicular, estas condiciones aportan para que los ciudadanos gocen de una movilidad que les brinde confianza, seguridad y sientan que están pagando el precio correcto en el tiempo justo de destino.

Esta monografía compilatoria se realiza con metodología documental para la descripción del proceso logístico del transporte público terrestre de pasajeros de la ciudad de Girardot, como aporte académico de consulta.

1. Objetivos

1.1 General

Describir los aspectos logísticos que determinan la prestación del servicio del transporte terrestre público automotor colectivo de pasajeros en el municipio de Girardot - Cundinamarca.

1.2 Específicos

- ❖ Reconocer el contexto logístico de la ciudad de Girardot y su parque automotor e infraestructura disponible para la prestación del servicio del transporte terrestre público automotor colectivo de pasajeros.

- ❖ Identificar la normatividad que reglamenta el servicio de transporte público automotor colectivo de pasajeros.

- ❖ Recopilar información sobre el proceso logístico en la prestación del servicio del transporte público.

- ❖ Analizar la logística del transporte terrestre público automotor colectivo de pasajeros de Girardot frente a las tendencias y exigencias para una ciudad competitiva.

2. Justificación

Esta monografía pretende describir los aspectos logísticos que determinan la prestación del servicio del transporte terrestre público automotor colectivo de pasajeros, teniendo en cuenta que el transporte es el eje del desarrollo económico y de expansión de una ciudad; que debe garantizar una buena estructura en la operación del servicio y además contar con una infraestructura vial requerida para convertirse en valor agregado para los habitantes y sus visitantes, que se debe complementar con tecnología e innovación para constituirse en un excelente servicio a la sociedad y su sector empresarial, que día a día se torna más exigente. Los usuarios necesitan tener un medio de transporte eficiente para movilizarse en un tiempo mínimo, con garantías de seguridad e higiene, haciendo todo este conjunto para lograr una ciudad más competitiva que interese a inversionistas, turistas y sea sostenible en el tiempo.

Girardot, municipio de Cundinamarca es una ciudad que se proyecta hacia su desarrollo, que se ha expandido en su urbanización, en donde sus habitantes necesitan del transporte público automotor colectivo de pasajeros para poder movilizarse hacia los destinos que los ocupan. Es así que existen tres empresas prestadoras de este servicio, con un parque automotor que no es el mejor, pero que ha suministrado el servicio durante muchos años, disponiendo de dos centros de diagnóstico automotriz, de estaciones de servicio, de controles para el buen tránsito como fue la semaforización, paraderos de buses y busetas, este conjunto de evidencias se buscó compilarlas en este documento, para observar desde aquí el proceso logístico que se lleva a cabo y generar inquietudes en los lectores para posibles propuestas de mejora.

En este orden, al referirnos al transporte como un sector estratégico y básico para el desarrollo global de la economía por distintos motivos, entre ellos, el de garantizar la movilidad de los ciudadanos (Bureau Veritas, Formación, 2011), se hace referencia que para el logro de los objetivos de productividad o competitividad, tanto de las personas como de las organizaciones, se debe considerar la cadena productiva donde cada integrante de la red de valor permite la interconexión entre empresas y usuarios, la logística como parte de la misma se encarga de planificar, implementar y controlar los flujos que se generan en su interior, para garantizar la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al mismo tiempo asegurar los costos operativos como factores de éxito y hacer de ella una ventaja competitiva en el sector.

A nivel nacional como internacional el transporte terrestre de pasajeros, está reglamentado por normas (Leyes, Decretos, Acuerdos) y estructurado mediante organizaciones del estado que velan por el cumplimiento de estas y que ejercen control para la prestación del servicio de manera correcta. En Colombia esta actividad está liderada por el Ministerio de Transporte, y se apoya con las entidades locales de cada región, en lo departamental y municipal por las Secretarías de tránsito y Planeación Municipal, quienes propenden en garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios del servicio de transporte terrestre público automotor colectivo de pasajeros.

Para el acuerdo 024 de 2011 expedido por el Consejo Municipal de Girardot, en lo correspondiente al Plan de Ordenamiento Territorial se establece que una de las razones por la cual Girardot es una ciudad Región es porque “Las rutas de transporte intermunicipal confluyen en Girardot directamente como centro de origen y/o destino y de interconexión con las rutas nacionales, a través del terminal de transporte”. (Concejo Municipal de Girardot - Vladimir

Matulevich Ospina, Presidente, 2011), haciendola una ciudad turística, apetecida por sus visitantes.

El transporte público automotor colectivo permite la conectividad de las personas entre barrios, ciudades, regiones y países, como un sistema interactuante, entre productividad y consumo, logrando eficiencia y eficacia en tiempo y costos. En la ciudad de Girardot hay muy poca documentación al respecto, por ende, se hace necesario compilar la información existente, evaluar su correspondencia con el deber ser y la forma como se hace para proponer acciones que mejoren el servicio. Se requiere conocer en lo básico, cuál es el estado actual de la logística del transporte público automotor colectivo de pasajeros de cara a la forma como se desarrolla en Girardot y las tendencias o estudios que impacten frente a la utilización de este servicio.

Es importante entonces contar con una descripción de la logística del transporte terrestre público automotor colectivo de pasajeros, como un valor agregado para habitantes y para los visitantes de una ciudad, direccionada a la competitividad y expansión de la ciudad, que sea sostenible en el tiempo con una buena estructura en la operación del servicio, dotada de seguridad, tecnología, innovación y comodidad, complementada con una infraestructura vial acorde a las necesidades.

El transporte urbano se ha convertido en una parte intrínseca de la vida de los ciudadanos en cualquier oportunidad para que todos se muevan de un lugar a otro, para cubrir varias distancias, con seguridad y comodidad, La calidad del sistema logístico de transporte urbano está determinada por la voluntad de los ciudadanos de utilizar el servicio de transporte público en lugar de conducir sus vehículos personales, aspecto importante porque contribuye al mejoramiento del medio ambiente en la ciudad, el compromiso de la empresa privada que presta el servicio de transporte

público de pasajeros y el estado que se encarga de planificar e impulsar las mejoras en este sector, de esta forma este documento se constituye en un primer paso para generar una reflexión en torno al servicio que se presta en Girardot.

3. Metodología

La elaboración de este documento se basa en la metodología documental propuesta por Cesar Augusto Bernal Torres, Director de Investigaciones de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de la Sabana. Si bien no es una investigación si no un trabajo monográfico, tiene en cuenta documentos escritos y medios electrónicos, como internet y bases de datos, con el propósito de describir el estado actual del transporte público automotor colectivo de pasajeros en la ciudad de Girardot. La investigación documental depende fundamentalmente de la información que se obtiene o se consulta en documentos, entendiéndose por éstos todo material al que se puede acudir como fuente de referencia, sin que se altere su naturaleza o sentido, los cuales aportan información o dan testimonio de una realidad o un acontecimiento.” (Torres, 2010)

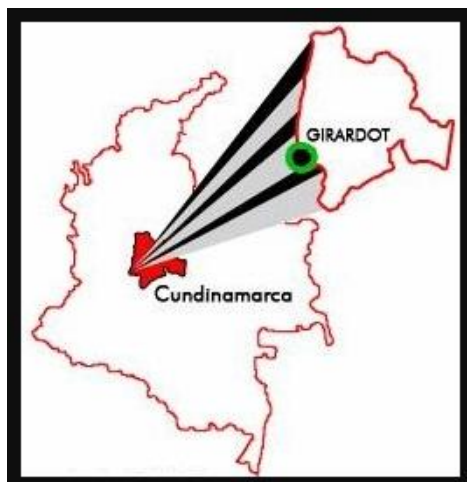
Para la recolección de información se realizará a través de libros, revistas, documentos en medios electrónicos, también se buscará el apoyo de las Empresas prestadoras del Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Colectivo y La Alcaldía de Girardot a través de su Secretaria de Transito, para que se nos facilite los documentos e información que se requiere el objeto de estudio. La recolección de información debe contener una descripción de los aspectos logísticos que determinan la prestación del servicio del transporte terrestre público automotor colectivo de pasajeros en el municipio de Girardot – Cundinamarca, para ello se cuenta con el apoyo de la alcaldía de Girardot, de la Cooperativa de Transportadores Atanasio Girardot, esto a nivel local, a nivel nacional e internacional se realizó la búsqueda de información a través de internet.

Los problemas que se presentan en la recolección de la información para el desarrollo de esta metodología, obedecen a la calidad y validez de la información encontrada, las fuentes secundarias al ser propuestas de varios autores a través de los medios digitales en algunos casos adolecen de la confiabilidad, pero se toman en cuenta dadas las limitaciones de investigaciones en la ciudad de Girardot.

4. Contexto e infraestructura del transporte automotor colectivo de pasajeros de la ciudad de Girardot.

4.1 Contexto de Girardot.

Figura 1. Ubicación



Girardot es una ciudad en vía de desarrollo que reúne las características propias que la diferencian y la determinan como una alternativa para responder al desarrollo competitivo de la Región del Alto Magdalena. La ciudad de Girardot, se encuentra ubicada en el Departamento de Cundinamarca, en la región del Alto Magdalena, situación geográfica que le beneficia en su desarrollo turístico, comercial, hotelero, urbanístico y recreativo, localización que demanda la movilidad de pasajeros tanto en días ordinarios como en días festivos o puentes, como se observa empíricamente. (Alcaldía de Girardot, 2017)

En el tiempo de residencia en la ciudad de Girardot, siempre se ha conocido como un cruce de caminos, por ser el paso casi que obligado para transportarse hacia el norte y sur del país, considerándose

Un nodo por donde cruza la vía Panamericana que comunica la población con el territorio nacional. Cuenta con dos vías desde la capital del país, de la cual la separan 122 kilómetros por la vía Silvania, y 103 kilómetros por la vía La Mesa-Tocaima. Hacia el norte, la carretera Troncal del río Magdalena, que corre paralela al mismo río, conduce al municipio de Nariño (20 Km.), a Guataquí (40 Km.), con una derivación hacia el municipio de Jerusalén (12 Km.) y Tocaima (32 Km.); Beltrán (78 Km.) y Cambao (90 Km.), con cruce de puente sobre este mismo río, conectándose así con el norte del Departamento del Tolima y la ciudad de Manizales. Por la carretera Panamericana, en Ricaurte, se desprenden ramales a los municipios de Agua de Dios, Nilo y Carmen de Apicalá, este último perteneciente al Departamento del Tolima. El puente Ospina Pérez, ubicado sobre la carretera Panamericana, comunica a Girardot con el municipio de Flandes en el Departamento del Tolima. (Alcaldía de Girardot, 2017)

Con lo anterior encontramos que el contexto de Girardot por su ubicación geográfica y por la posición sobre el Río Magdalena, la convierte en la intersección más importante del comercio desde el centro del país, generando una gran demanda del servicio de transporte.

4.2 Descripción física.

Para tener una clara visión de la ciudad de Girardot, como su clima, sus habitantes, entre otros datos es importante considerar la distancia que la separa de Bogotá D.C. principal centro de producción y consumo del país, por contar con el mayor número de habitantes, en este sentido tenemos que la ubicación astronómica nos permite encontrara en la latitud norte de 4.18.18 y 74.48.06 longitud oeste, en cuento a su altitud se encuentra localizada a 289 metros sobre el nivel del mar, que permite contar con una temperatura promedio anual de 33.3° C, siendo la temperatura máxima de 38.3° C, la temperatura mínima de 29.3° C, la humedad Relativa es de 66.38%, con una distancia para llegar a Bogotá de tan solo 134 km., la extensión del municipio es de 129 km²,

la población del municipio es de 150.178 habitantes (según estadísticas del DANE para el año 2005), la extensión de conurbación es 354 km², la población de la conurbación Girardot, Flandes y Ricaurte es de 184.075 habitantes, la extensión total es de 129 Km². (Alcaldía de Girardot, 2017).

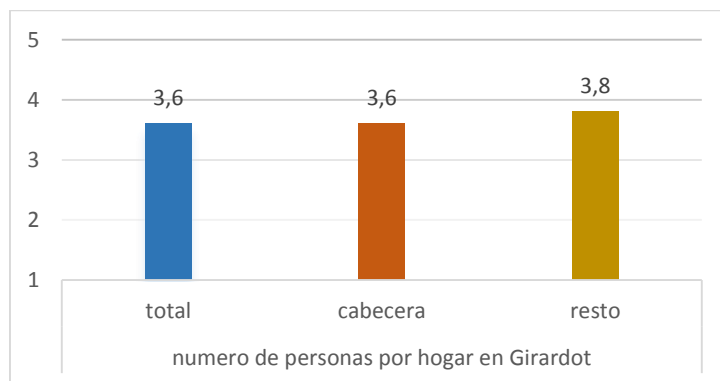
Así mismo es importante conocer la distribución limítrofe, Girardot limita por el norte con el municipio de Nariño y Tocaima - Cundinamarca, al sur con el municipio de Flandes - Tolima, al oeste con el municipio de Coello, el Río Magdalena cursa por el sur y el oeste de esta ciudad, al este con el municipio de Ricaurte y el Río Bogotá. (Alcaldía de Girardot, 2017). En cuanto al transporte urbano, la prestación del servicio público colectivo de pasajeros se realiza con el municipio de Flandes y el Municipio de Ricaurte, con los cuales existe una ruta de influencia, al mismo costo teniendo en cuenta lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015 - Norma única que reglamenta el transporte de pasajeros.

Un indicador de los usuarios del servicio público colectivo automotor de pasajeros, se refleja en la cantidad de personas habitantes de la ciudad, Girardot cuenta con 102.492 habitantes, de estos 99.018 residen en el casco urbano y 3.474 en la Zona Rural. Según el censo del año 2005 Girardot tiene 25.982 hogares que permiten atribuir una relación de 3.6 habitantes por hogar. (Alcaldía de Girardot, 2017). El 5.6% de los hogares de Girardot tienen actividad económica en sus viviendas, lo que explica que las familias deben movilizarse a través de algún medio de transporte para desarrollar su actividad económica fuera del lugar de vivienda, ver grafica a continuación:

Figura 2. Hogares con actividad económica

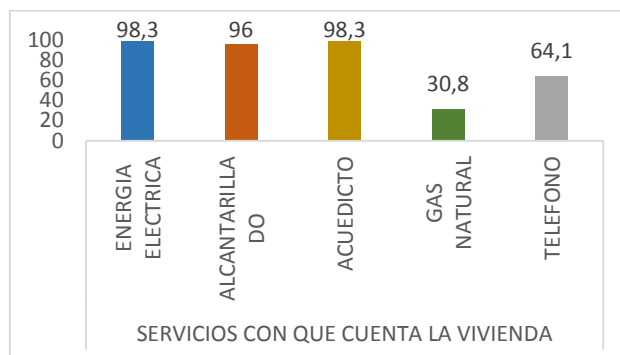
Fuente: DANE Boletín Censo General 2005

De acuerdo con las estadísticas del DANE, el número de personas por cada hogar es de 3.6, lo que manifiesta la necesidad que tienen estas personas para movilizarse a través de un medio de transporte.

Figura 3. Número de personas por hogar en Girardot

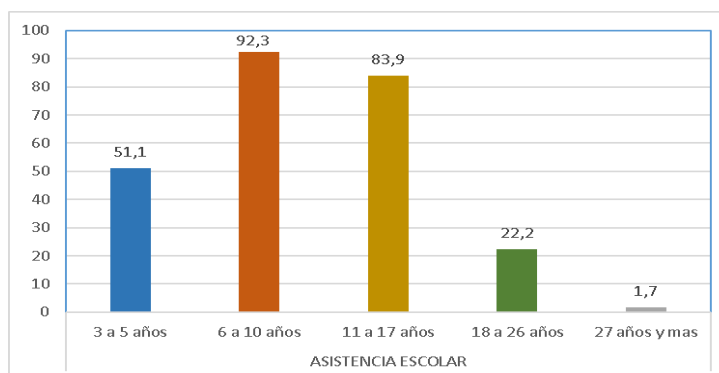
Fuente: DANE Boletín Censo General 2005

Las viviendas cuentan con servicio de acueducto, alcantarillado, energía eléctrica (98.3%), servicio a gas (30.8%) y teléfono (64.1%). Los habitantes de Girardot cuentan con servicio de transporte urbano para desplazarse a estas empresas con su objetivo particular.

Figura 4. Servicios con que cuenta la vivienda

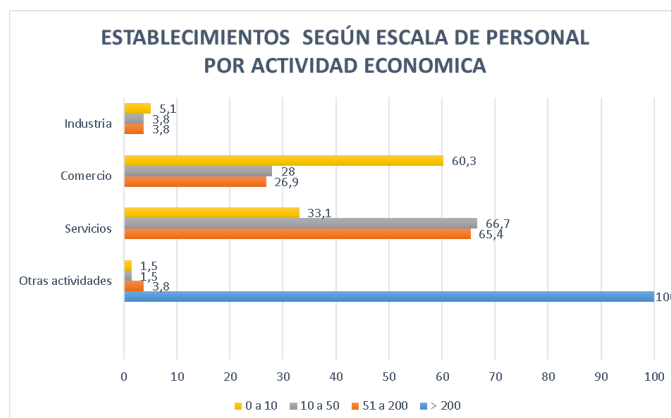
Fuente: DANE Boletín Censo General 2005

En la gráfica se observa que los habitantes de Girardot, entre niños, adolescentes asisten a una actividad escolar, es decir que se necesita para esta actividad un medio de transporte que los movilice hacia las aulas.

Figura 5. Asistencia escolar

Fuente: Boletín Censo General 2005

En la siguiente gráfica se observan que las actividades de servicios, comercio e industria son las que caracterizan la ocupación de la población de Girardot, donde el sector servicio es el que genera mayor empleabilidad, para ello necesitan de un medio de transporte para poder llegar al sitio donde se ejecuta.

Figura 6. Establecimientos según escala de personal por actividad económica

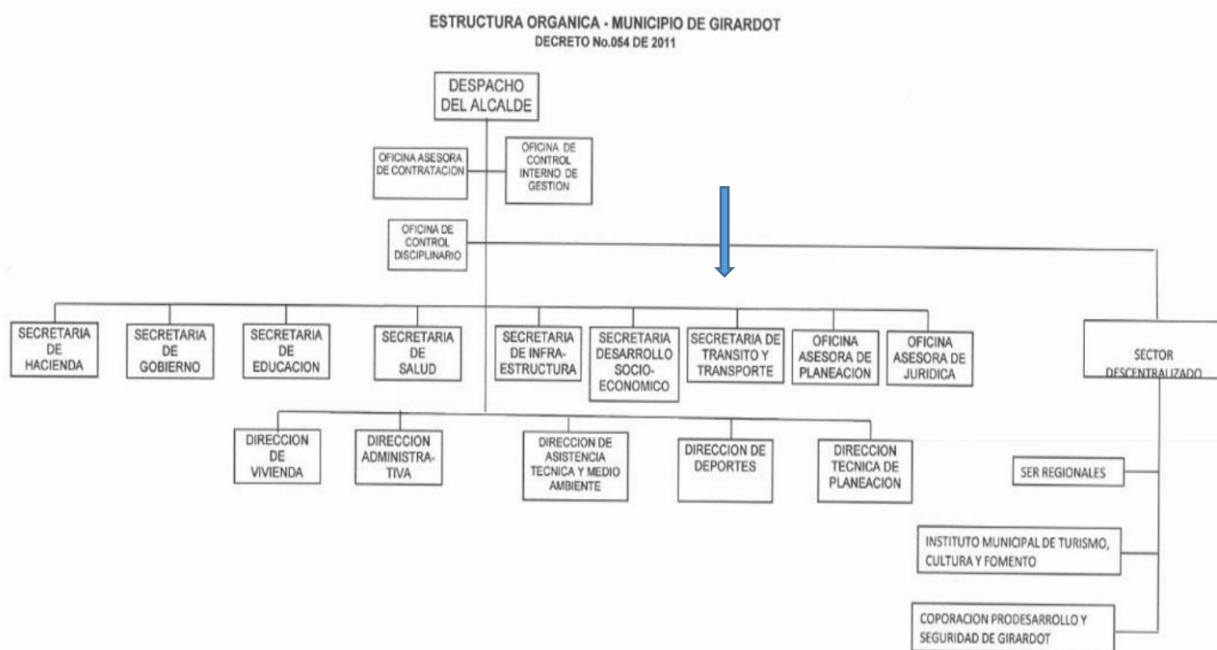
Fuente: Boletín Censo General 2005

4.3 Organismo regulador del transporte en Girardot.

A nivel nacional como internacional el transporte público automotor colectivo se encuentra reglamentado por leyes, en Colombia, según el decreto 1079 de mayo 26 de 2015, las Autoridades de transporte en los municipios está representada por los Alcaldes. En la siguiente grafica de la estructura orgánica de Girardot, se observa que el alcalde delega esta función a la Secretaría de Transito, quien lleva a cabo funciones como llevar un registro de los vehículos matriculados tanto de servicio público como de servicio particular, desarrollar controles en el flujo vehicular que ingresa, permanece y sale del municipio, hacer cumplir las normas expedidas por el Gobierno nacional y el Código Nacional de Tránsito, desarrollar campañas de capacitación, en temas relacionados a normas de tránsito dirigidos a conductores y peatones, con el fin de prevenir accidentes y generar una movilidad segura en el municipio, recaudar y consignar los dineros que por diferentes conceptos, cancelan los usuarios en la Secretaría, en cuentas corrientes o de ahorro debidamente autorizadas por tesorería municipal. Los tramites y para velar por el cumplimiento

de la normatividad vigente en materia de transporte, en esta entidad se desarrolla un proceso logístico de control al flujo vehicular, como se corrobora en la estructura orgánica que aparece publicada en la página de la Alcaldía de Girardot. (Alcaldía de Girardot)

Figura 7. Estructura orgánica



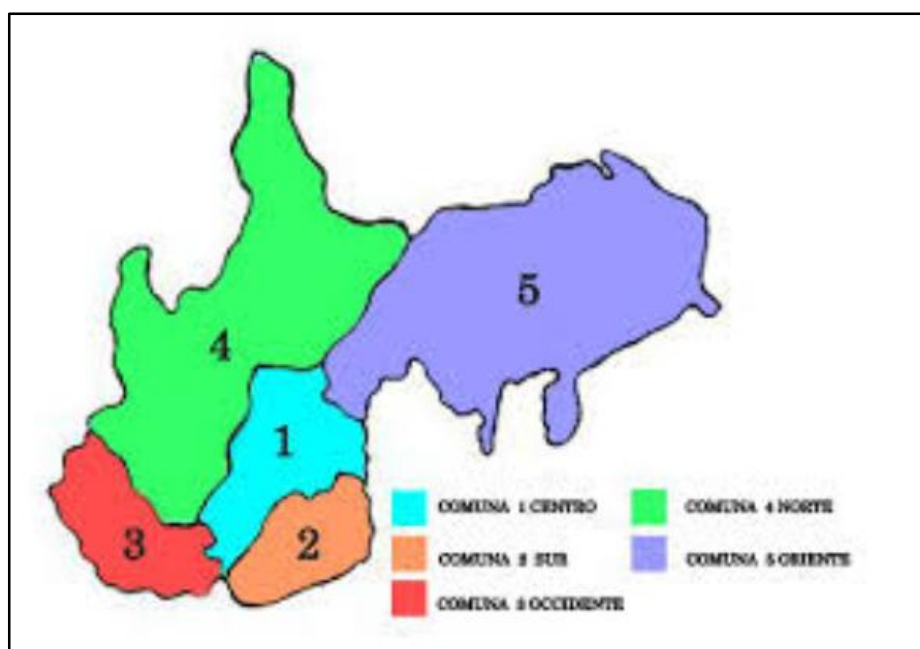
Fuente: Alcaldía de Girardot

De acuerdo a lo anterior se evidencia que, a nivel del municipio de Girardot, existe una organización del estado definida y establecida para garantizar la prestación del servicio de transporte público automotor colectivo. División Zona Urbana de Girardot.

Uno de los aspectos que determinan el diseño logístico para la prestación del servicio de transporte Urbano, es la división de la ciudad en sectores que responden a una misma característica,

bien sea por su localización, por concentración de la población o por actividad comercial. Según el acuerdo 024 de 2011, en su artículo 6, nos dice “La zona urbana de Girardot se encuentra dividida en 5 comunas, las cuales están constituidas por los siguientes barrios”, en los cuales las empresas de transporte deben prestar el servicio y para ello tienen rutas que acceden a todos los barrios.

Figura 8. Mapa Girardot por comunas



Fuente. (Girardot Info, medio de comunicación digital, 2017)

Tabla 1. Comunas del Municipio de Girardot

Comuna	Barrios
1 – Centro	Acacias, Bavaria, Blanco, Bogotá, Centro, Granada, La Magdalena, Los Almendros, Miraflores, Murillo Toro, San Antonio, San Antonio, San Miguel, Santander y Sucre- (Girardot Info, medio de comunicación digital, 2017)
2 – Sur	Alto de la Cruz, Alto del Rosario, Alto de las Rosas, Bocas del Bogotá, Diez de Mayo, Divino Niño, El Porvenir, Parques B. del Bogotá, Puerto Cabrera, Puerto Mongui, Puerto Montero, Santa Mónica, Urbanización Tocarema y Veinte de Julio. (Girardot Info, medio de comunicación digital, 2017)
3 – Occidente	Arrayanes, Buenos Aires, Cámbulos Etapa 1 y 2, Cámbulos Etapa 3, Centenario, El Paraíso, Estación, El Nogal, El Portal de los Almendros, El Portal de los Cauchos, Gaitán, Gólgota, Guadalquivir, La Arboleda, La Esperanza, La Esperanza Etapa 4, La Colina, La Colina Campestre, La Colina Real, La Maravilla, Las Quintas, Las Mercedes, Los Mangos, Madeira, Meneses, Nuestra Señora del Carmen, Parques de Andalucía, Pozo Azul, Quinto Patio, San Luis, Santa Helena, Santa Isabel, Santa Paula, Santa Paula Resort II, Urbanización Hacienda Girardot, Urbanización Hacienda Girardot Etapa 2, Urbanización Villa Cecilia, Villanpis, Villa Alexander y Vivisol. (Girardot Info, medio de comunicación digital, 2017)
4 – Norte	Alcatraz, Algarrobos Etapa 3, Algarrobos Etapa 4, Alicante, Altos del Peñón, Altos del Chicalá, Balcones, Bello Horizonte, Bosques del Norte, Brisas de Girardot, Ciudad Montes, Corazón de Cundinamarca, Condominio Montana, Diamante Central, Diamante Nororiental, Diamante Etapa 5, Esmeralda I Sector, Esmeralda Etapa 2, Esmeralda Etapa 3, Esperanza Norte, El Edén, El Refugio, Juan Pablo 2, La Tatiana, La cuarenta, Los Naranjos, Los Rosales, Madrigal, Mi Futuro, Palmeras del Norte, Parque Central, Ramón Bueno, Rosablanca, Rosablanca II Sector, San Fernando, Santa Rita, Solaris, Talismán,

Comuna	Barrios
	Tejares del Norte, Volver a Vivir I – II, Zarzuela. (Girardot Info, medio de comunicación digital, 2017)
5 – Oriente	Brisas del Bogotá, Cedro Villa Olarte, Corozo, Girasol, El Cedrito, El Cedro, El Peñón, Kennedy, Kennedy III Sector, Lagos del Peñón, La Campiña, La Carolina, La Magdala, La Trinitaria, La Victoria, Los Bungabiles, Guadales, Magdalena III, Obrero, Portachuelo, Primero de Enero, Salsipuedes, San Jorge, Santa Fe, Santa Lucía, Santa María del Peñón, El Triunfo, Villa Kennedy, Villa Paola, Villa Olarte y Villa Yaneth. (Girardot Info, medio de comunicación digital, 2017)

(Girardot Info, medio de comunicación digital, 2017)

4.4 La zona rural de la ciudad de Girardot.

En materia de la infraestructura vial para el transporte, encontramos la red secundaria y terciaria, la primera vincula la ciudad de Girardot con las demás ciudades que conforman el Departamento de Cundinamarca y sus alrededores, la red terciaria, corresponde a la integración de las veredas y corregimientos con la ciudad principal; el sector rural de Girardot lo conforman las veredas, en donde es accesible el transporte urbano para sus habitantes generando más urbanización en estas zonas apartadas. (Girardot Info, medio de comunicación digital, 2017)

Veredas del Norte: Barzalosa Centro, Barzalosa Cementerio, Berlín, Guabinal Cerro, Guabinal Plan, Los Prados I Sector, Luis Carlos Galán, Piamonte y Presidente. (Girardot Info, medio de comunicación digital, 2017)

Veredas del Sur: Acapulco, Aguablanca, Potrerillo y San Lorenzo. (Girardot Info, medio de comunicación digital, 2017)

Adicionalmente, se observa en las proyecciones dadas por el DANE que el incremento Poblacional del cuatrienio fue del 2.2% lo que indica un aumento natural de acuerdo a la tasa bruta de natalidad, pero en la tabla extraída del DANE, se explica una disminución en la población de 0 a 4 años y un aumento en la población de 45 a 60 años, factor que influye en un medio de transporte público seguro, que ofrezca garantías de comodidad para el adulto mayor. (Alcaldía de Girardot, Alcalde Diego Escobar Guinea, 2012)

Tabla 2. Grupo Etéreo.

Grupo Etéreo	2008	2011
0 a 4 años	9.3%	7.62%
De 5 a 14 años	20.9%	16.03%
De 15 a 44 años	48.8%	44.1%
De 45 a 59 años	11.9%	18.26%
Más de 60 años	9.1%	13.49%

Fuente: Proyección DANE 2005

4.5 Infraestructura vial para el transporte colectivo.

Uno de los elementos que permiten una adecuada prestación del servicio de transporte es la infraestructura vial, en el acuerdo 029 de 2000, emanado por el Concejo Municipal de Girardot, se reconoce que “El sistema vial municipal, además de ser el más importante medio de interrelación social y eje de las actividades inter e intramunicipales, constituye uno de los principales factores estructurantes del ordenamiento del territorio y un instrumento generador de desarrollo. La infraestructura vial se considera como elemento articulador del espacio urbano y factor

determinante en el paisaje y el hábitat de la ciudad, su manejo es vital para el proceso de planificación”. (CONCEJO MUNICIPAL DE GIRARDOT, 2002)

Según lo explica el acuerdo 024 de 2011, “la infraestructura vial de Girardot se ha desarrollado sin obedecer a una verdadera planeación urbana, reflejándose este hecho en una malla vial precaria e insuficiente, y observándose adicionalmente, en el estado de sus vías, un deficiente manejo y mantenimiento, se pretende con el Plan Vial, basados en el conocimiento de las condiciones existentes y apoyados en los aspectos técnicos, plasmar las soluciones a las necesidades y prioridades detectadas, resumidas de la siguiente manera:

Una visión clara de las variables y determinantes físicas, demográficas y socioeconómicas del área de estudio, del estado y condición del sistema vial existente y de su problemática. Plantear propuestas y soluciones para la ampliación y modernización del sistema vial y del transporte local. Utilización racional de los recursos disponibles e implementación de acciones eficientes, estableciendo los mecanismos que permitan al municipio el ordenamiento de su infraestructura”. (Concejo Municipal, 2000)

La infraestructura vial de Girardot, cuenta con las siguientes vías, en donde se evidencia que solo tiene una vía arteria principal.

Tabla 3. Clasificación vial municipal. (Concejo Municipal, 2000)

Tipo De Vías	Cantidad (Unidad)	Longitud Total (Mts.)
1.- Vías Longitudinales		
Arterias Principales (Autopistas)	1	5.120,00
Arterias Secundarias (Avenidas)	15	28.072,00
Calles colectoras	20	14.763,00
Calles Locales	278	43.837,00
2.- Vías Transversales:		
Arterias Principales (Autopistas)	0	0
Arterias Secundarias	10	12.778,00
Calles colectoras	34	21.926,00
Calles Locales	316	53.683,00
TOTAL:	673	180.179,00

Con base en la anterior tabla se evidencia que existe una infraestructura vial muy limitada que invita a una mejora y ampliación haciéndola más competitiva y así proyectarse como una ciudad región en el centro del país.

Es así que el desarrollo de Girardot presenta un panorama positivo a futuro, teniendo en cuenta el acceso a los proyectos de infraestructura que permitirán avanzar en el mejoramiento de la circulación y tráfico del transporte y su aporte al crecimiento económico del país. Por otra parte, en el estudio presentado por la Concesionaria San Rafael S.A, expresa, que “ El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte – INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO – decidió impulsar el desarrollo de la SEGUNDA CALZADA en el corredor Girardot – Ibagué – Cajamarca como parte integral de la conectividad en el denominado “eje vial Bogotá - Buenaventura”; este desarrollo lo integran los corredores en segunda calzada desde Bogotá a

Girardot, Girardot – Ibagué – Cajamarca, el Túnel de La Línea y sus accesos con Cajamarca y con Calarcá y el desarrollo hasta Armenia. (Concesión San RAfael)

Teniendo en cuenta lo que dice el acuerdo 024 de 2011, que la infraestructura vial de Girardot se ha desarrollado sin obedecer a una verdadera planeación urbana, reflejándose este hecho en una malla vial precaria e insuficiente, y observándose adicionalmente, en el estado de sus vías, un deficiente manejo y mantenimiento, se pretende con el Plan Vial, basados en el conocimiento de las condiciones existentes y apoyados en los aspectos técnicos, plasmar las soluciones a las necesidades y prioridades detectadas, resumidas de la siguiente manera: una visión clara de las variables y determinantes físicas, demográficas y socioeconómicas del área de estudio, del estado y condición del sistema vial existente y de su problemática. Plantear propuestas y soluciones para la ampliación y modernización del sistema vial y del transporte local. Utilización racional de los recursos disponibles e implementación de acciones eficientes, estableciendo los mecanismos que permitan al municipio el ordenamiento de su infraestructura interconecta con el Valle del Cauca y en pleno desarrollo se encuentran las obras de segunda calzada desde Buga con el principal puerto de Colombia en el Pacífico. (Ministerio de Transporte)

Estos documentos son evidencia de una infraestructura para el transporte con deficiencia en su planeación, base importante para el transporte terrestre de pasajeros y de carga, que afecta social y económicamente el desarrollo de las ciudades.

5. Normatividad que reglamenta la prestación del servicio de transporte público automotor.

El Ministerio de Transporte, como lo establece el Decreto 087 de 2011, es 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). (Ministerio de Transporte)

Así las cosas, es el Ministerio de Transporte es el que traza el derrotero a seguir para el buen funcionamiento del sector transporte público automotor de pasajeros. A continuación, se mencionan los decretos que lo han reglamentado y que actualmente lo rigen:

Tabla 4. Normas, Reglamentos y Decretos expedidos Por El Ministerio De Transporte

Decretos	Objeto
Decreto 170 de 2001: Transporte Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros”	Reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros a Nivel Metropolitano, Distrital y/o Municipal y la prestación del servicio de manera eficiente, seguro, oportuno y económico ‘por parte de estas.
Decreto 171 de 2001: para “Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera”	Reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores de transporte.
Decreto 172 de 2001: Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi	Reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y la prestación por parte de éstas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre Competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.
173 de 2001 : Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga	Reglamentar la habilitación de las empresas de transporte publico terrestre automotor de carga y la prestación del servicio de forma eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales

Decretos	Objeto
	solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.
174 de 2001: Servicio público de transporte terrestre público automotor especial.	Reglamentar la habilitación de las empresas de transporte publico terrestre automotor especial y la prestación del servicio de forma eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.
175 de 2001: Servicio público de transporte terrestre automotor mixto	Reglamentar la habilitación de las empresas de transporte publico terrestre automotor mixto y la prestación del servicio de forma eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.
176 de 2001: Se establecen obligaciones de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor, se determina el régimen de sanciones y se dictan otras Disposiciones	Establecer las obligaciones de las empresas de transporte público terrestre automotor y fijar el régimen de sanciones aplicable a cada modalidad del servicio
Decreto 1609: Transporte de mercancías peligrosas	Establecer los requisitos técnicos y de seguridad para el manejo y transporte de mercancías peligrosas por carretera en vehículos automotores en todo el territorio nacional con

Decretos	Objeto
	el fin de minimizar los riesgos con el fin de garantizar la seguridad y proteger la vida y el medio ambiente, de acuerdo con las definiciones y clasificaciones establecidas en la norma técnica NTC 1692 “Transporte de mercancías peligrosas, clasificación, etiquetado y rotulado” . Anexo 1.
178 de 2012: Por el cual se establecen medidas relacionadas con la sustitución de vehículos de tracción animal	Autorizar la sustitución de vehículos de tracción animal por vehículos automotores debidamente homologados para carga, para facilitar e incentivar el desarrollo y promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de vehículos de tracción animal.
1079 de 2015: Decreto único reglamentario del Sector Transporte	<p>Compilar la normatividad expedida por el Gobierno Nacional en ejercicio de las facultades reglamentarias conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la</p> <p>Constitución Política, para la cumplida ejecución de las leyes del sector Transporte.</p>

El Presidente de La República, Juan Manuel Santos y el Ministro de transporte, Natalia Avello Vives, expiden la normatividad del transporte público automotor colectivo en el Decreto 1079 de 2015, en el que se compila toda la reglamentación para el transporte de pasajeros en todas las modalidades como es el transporte aéreo, fluvial, marítimo y terrestre y lo establecen como el Decreto único Reglamentario del Sector Transporte de pasajeros,

Para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo en Colombia requiere que las empresas y como es el caso objeto de estudio las empresas de transporte terrestre automotor colectivo de Girardot, estén debidamente habilitadas ante en el ministerio de transporte porque este es el ente encargado de vigilar todos los temas relacionados en materia de transporte

de todos los modos de transporte existentes en Colombia; además las empresas para haber obtenido la habilitación tuvieron que haber cumplido con los requisitos exigidos, como de estar debidamente constituida y registradas ante la Cámara de Comercio.

Uno de los requerimientos importantes para la prestación del servicio público de transporte, es el amparo contra riesgos de accidentalidad a través de a una compañía de seguros autorizada en Colombia, esto con el fin de adquirir las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual además el monto por cada uno de los riesgos no podrá ser superior a 60 SMMLV. Además, las empresas prestadoras del servicio público de transporte deben aparecer debidamente registradas en el SIUT y deben de tener claro la clasificación de los niveles de servicio y su radio de acción que para el caso es municipal, esto con el fin de prestar un buen servicio para los usuarios. Y como se está haciendo referencia a temas de servicio es importante señalar que para la asignación de rutas y horarios las empresas de servicio público cumplieron con todos los requisitos y de ahí dependen la cantidad de rutas que las diferentes empresas tienen asignadas las cuales deben de cumplir a cabalidad con su respectivo horario.

Posteriormente de tener claro la cantidad de rutas y los horarios en los cuales se va a prestar el servicio, es de gran importancia identificar la capacidad transportadora con la que debe contar cada empresa donde la cual debe ser como mínimo del 3% de su propiedad y/o de sus socios. A si como también cada empresa debe clasificar la capacidad de sus vehículos en los diferentes grupos existentes y la asignación de grupo depende de la cantidad de pasajeros a transportar. Cada vehículo que preste el servicio público de transporte de pasajeros debe contar con una tarjeta de operación la cual contiene información de la empresa, del vehículo entre otra, este documento se

otorga únicamente a los vehículos vinculados a las diferentes empresas que están debidamente habilitadas para la prestación del servicio.

Con el objetivo de estructurar ciudades competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad bajo principios de economía, y teniendo en cuenta que en cumplimiento de las leyes 388 de 1997 y 1083 de 2006, las entidades municipales y distritales deben adoptar mediante decreto los Planes de Movilidad Sostenible en concordancia con los Planes de Ordenamiento Territorial, el Gobierno Nacional en coordinación con los entes territoriales, adelanta acciones en la planificación del transporte urbano de pasajeros, desarrollando estrategias en ciudades principales e intermedias, en cuanto al desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM y Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, respectivamente.

El decreto único del sector transporte 1079 de 2015, Compila y racionaliza las normas de carácter reglamentario que rigen en el sector, se concibe como un instrumento jurídico único. Se compone de Libros con sus correspondientes títulos, a continuación, se relaciona las partes que comprenden al transporte público automotor colectivo de pasajeros:

DECRETO 1079 de 2015	
LIBRO 1: Estructura del Sector Transporte,	PARTE I: Sector Central

<p>No se contemplan normas reglamentarias, en este libro se describe la estructura administrativa del sector</p>	<p>TITULO I: CABEZA DEL SECTOR, Ministerio del Transporte.</p> <p>TITULO 2: FONDOS. Fondo Nacional para la Reposición y Renovación del Parque Automotor, Fondo Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>TITULO 3: ÓRGANOS SECTORIALES DE ASESORÍA Y COORDINACIÓN. Consejo Consultivo de Transporte</p>
<p>Libro 2 Régimen Reglamentario del sector.</p>	<p>PARTE 1: DISPOSICIONES GENERALES TÍTULO 1: OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN, Compilación de la normatividad. Aplica a todas las entidades del sector transporte y rige a nivel nacional.</p> <p>PARTE 2: REGLAMENTACIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE TÍTULO 1 TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR</p> <p>CAPÍTULO 1 Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros. objeto reglamentar la habilitación de las Empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal y la prestación por parte de éstas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.</p>

	<p>SECCIÓN 1 Clasificación. Clasificación. La actividad transportadora del radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal se clasifica:</p> <p>Según el nivel de servicio: Básico y de lujo</p> <p>Según el radio de acción: Metropolitano, Distrital/municipal.</p> <p>Servicio regulado.</p> <p>SECCIÓN 2 Autoridades competentes. Autoridades de transporte.</p> <p>• En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte. • En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. • En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.</p> <p>SECCIÓN 3: Habilitación.</p> <p>SECCIÓN 4: Seguros.</p> <p>SECCIÓN 5 Prestación del servicio Artículo Radio de acción. Prestación del servicio. Determinación de las necesidades de movilización.</p> <p>SECCIÓN 6 Procedimiento para la adjudicación de rutas y frecuencias en el servicio básico</p>
--	--

	<p>Apertura de la licitación. Evaluación de las propuestas. Procedimiento.</p> <p>SECCIÓN 7 Alternativas de acceso al servicio</p> <p>Modificación de ruta. Cambio de nivel de servicio. Reestructuración del servicio.</p> <p>SECCIÓN 8 Alternativas en la operación y en la prestación del servicio.</p> <p>Ruta de influencia. Alternativas en la operación y en la prestación del servicio. Como la ruta de influencia, que comunica a municipios contiguos, como en la ciudad de Girardot que se comunica con Flandes, Ricaurte.</p> <p>Convenios de colaboración empresarial. Autorización a propietarios.</p> <p>SECCIÓN 9 Capacidad transportadora.</p> <p>SECCIÓN 10 Vinculación y desvinculación de equipos.</p> <p>SECCIÓN 11 Tarjeta de operación</p>
--	---

Este Decreto ha tenido adiciones, contemplada en el decreto 602 del 6 de abril de 2017, sobre el Sistema de gestión del riesgo de desastre en el sector del transporte, el decreto 431 de marzo 14 de 2017, complementa el transporte público automotor colectivo especial.

5.1 Normatividad municipal:

El transporte esta adherido en el ordenamiento territorial, considerado importante para el desarrollo de las ciudades y este está directamente relacionado con la infraestructura vial y la

movilidad, permitiendo la conectividad articulando el casco urbano, las zonas rurales y los municipios aledaños, a continuación se citan los acuerdos municipales:

Acuerdo 029 de 2000, por el cual se adopta el plan de ordenamiento territorial del municipio de Girardot, que dice en su Artículo 1.- Adopción. Adóptese el plan de ordenamiento territorial del municipio de Girardot – período 2000-2010. “Girardot continuando la construcción de ciudad región en el marco de la globalización” artículo 2.- conformación. El plan de ordenamiento territorial del municipio de Girardot – período 2000-2010 “Girardot continuando la construcción de ciudad región en el marco de la globalización”.

Acuerdo 024 de 2011, “Proyecto de acuerdo por el cual se adopta la modificación excepcional del Plan de Ordenamiento Territorial POT Municipio de Girardot, Departamento de Cundinamarca Noviembre 2011. En el artículo 28 Estudios Técnicos, “Relación Vial y de Transporte público que comprendan la continuidad de las vías principales del sector de conformidad con los Planes Viales con las vías secundarias que a juicio de la oficina asesora de Planeación Municipal se consideren necesarias para dar permeabilidad a la malla urbana, fluidez al tráfico vehicular y peatonal e interrelacionar las actuaciones urbanísticas aledaños con el terreno a urbanizar.

Proyecto de Acuerdo por el cual se adopta el Plan de Desarrollo 2016-2019, el cual contempla en el eje # 1 Calidad de vida, textualmente lo siguiente: “El transporte público en el municipio de Girardot actualmente se presta con 3 empresas de transporte público y terrestre automotor colectivo legalmente constituidas en la modalidad de buses, busetas, microbuses, con 177 rutas; que prestan el servicio de transporte de pasajeros a los diferentes barrios que existen en la ciudad; del cual con la expansión y crecimiento urbano poblacional y de nuevos conjuntos

habitacionales establecidos en la ciudad, genera la necesidad de crear y asignar nuevas rutas hacia esos destinos insatisfechos de movilidad, transporte, y comunicación directa en este medio. Este servicio público terrestre urbano de la ciudad, se presta con un recorrido establecido en unas rutas que datan de más de 20 años, lo que indica que no se encuentran acordes a la realidad física del municipio, por lo que se hace necesario la reestructuración y actualización del parque automotor de las rutas existentes”. (Alcaldía de Girardot, 2016)

Se trae a colación el siguiente decreto por el impacto que ha tenido el transporte ilegal “motoraton” en la demanda del servicio público de transporte terrestre de pasajeros en la ciudad de Girardot, situación expuesta en la entrevista que se realizó al señor Orlando Salcedo, propietario de una buseta. Ver anexo.

Decreto 102 de 2017, 10 de julio de 2017, por el cual se reglamenta la circulación de motocicletas en el municipio de Girardot, restringe la circulación y tránsito de acompañante (Parrillero) y exige la carnetización del núcleo familiar para poder transitar.


Decreto 083 de 2017, 25 de mayo, por el cual se fijan las tarifas para el servicio de transporte público terrestre urbano en la modalidad de buses, busetas y microbuses para el municipio de Girardot. Considerando la Resolución 4350 de 1998 emanada del Ministerio de Transporte, la cual estableció la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano.

6. Parque automotor e infraestructura para el transporte de pasajeros en Girardot.

Para tratar el transporte público terrestre automotor colectivo de pasajeros de la ciudad de Girardot, tenemos información suministrada por la empresa Cooperativa de Transportadores Atanasio Girardot, habilitada indefinidamente mediante resolución 219 de 1999 de la Alcaldía Municipal de Girardot, la cual comprende:

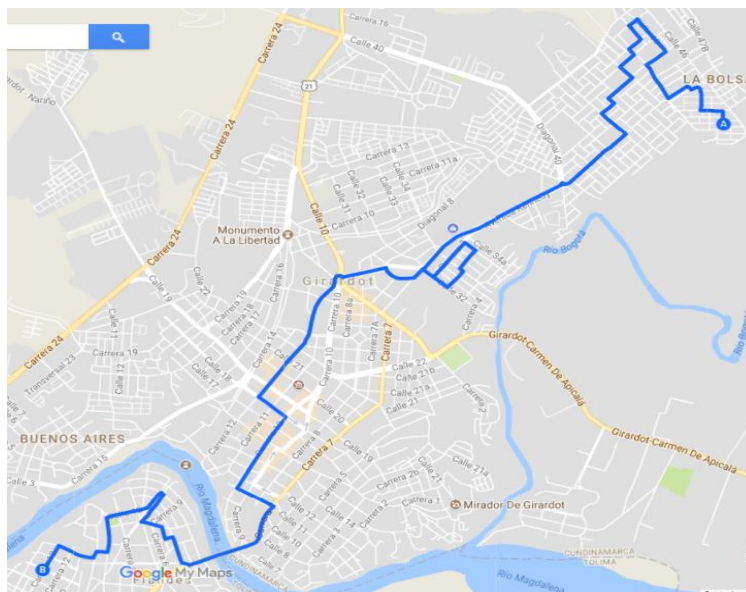
Rutas: teniendo que en el Decreto 1079 definen como Ruta, el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos y como Ruta de Influencia a aquella que comunica municipios contiguos sujetos a una influencia recíproca del orden poblacional, social y económico, que no hacen parte de área metropolitana definida por la ley, requiriendo que las características de prestación de servicio, los equipos y las tarifas sean semejantes a los del servicio urbano.

Tabla 5. Rutas de la Empresa Atanasio Girardot.

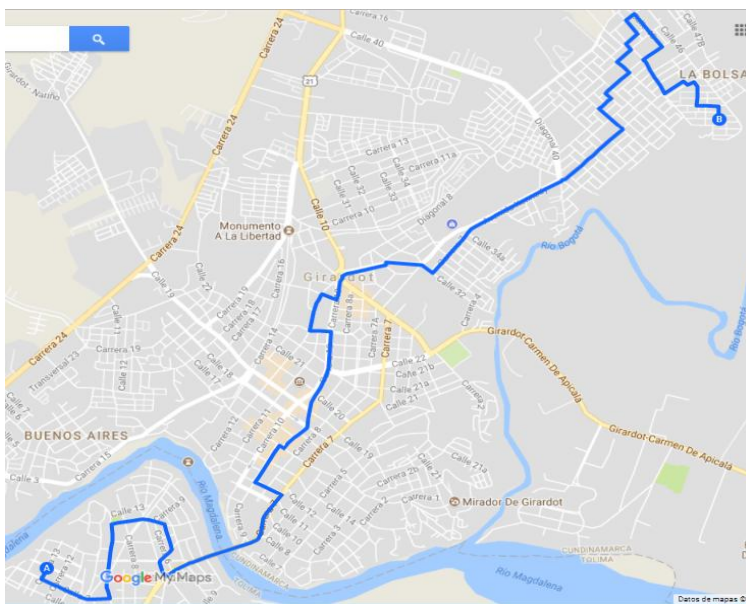
Ruta	Nombre	Tipo de Vehículo	Tiempo de Servicio	Tiempo de Recorrido	Frecuencia de Despacho	Número de Vehículos
Uno (1)	Primero de Enero – Hospital y viceversa	Buseta o microbús	De las 6:00 a las 22:00	50 minutos	Cada 5 minutos	13
RUTA 1 – IDA						
RUTA 1 – REGRESO						
Dos	Berlín – Calle 12 y viceversa	Buseta o microbús	De las 6:00 a las 22:00	50 minutos	Cada 9 minutos	10

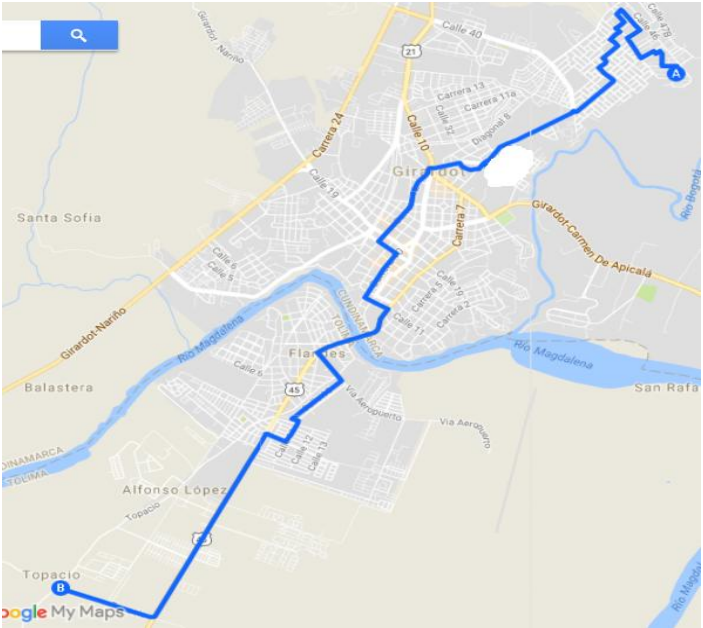
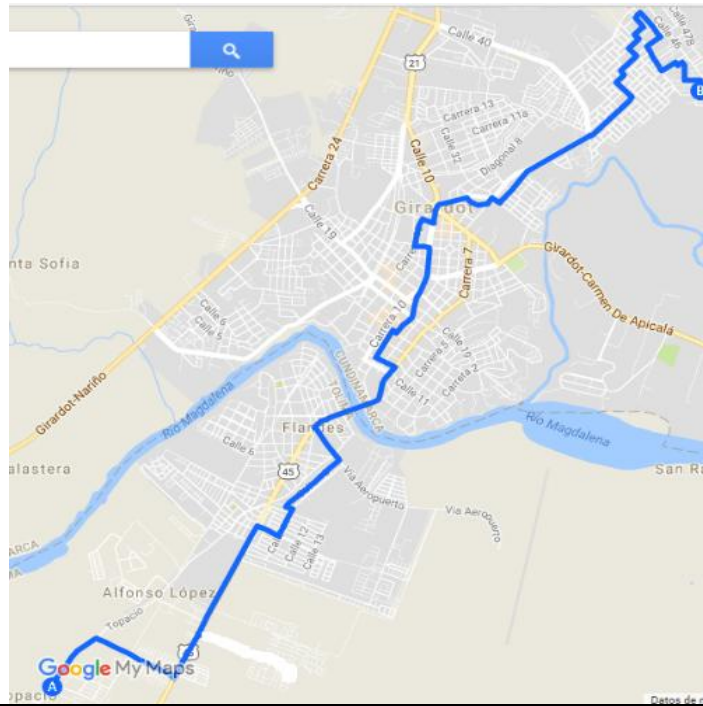
Ruta	Nombre	Tipo de Vehículo	Tiempo de Servicio	Tiempo de Recorrido	Frecuencia de Despacho	Número de Vehículos
Tres	Primero de Enero – San Luis y viceversa	Buseta o microbús	De las 6:00 a las 22:00	50 minutos	Cada 5 minutos	13

ruta 3 ida



ruta 3 - regreso



Ruta	Nombre	Tipo de Vehículo	Tiempo de Servicio	Tiempo de Recorrido	Frecuencia de Despacho	Número de Vehículos
Tres - A	Primero de Enero – y viceversa	Buseta o microbús	De las 6:00 a las 22:00	50 minutos	Cada 5 minutos	13
<p>RUTA 3 A- IDA</p> 						
<p>RUTA 3ª REGRESO</p> 						
Cuatro	Kilómetro 3 – Orquídeas y viceversa	Buseta o microbús	De las 6:00 a las 22:00	64 minutos	Cada 6 minutos	16

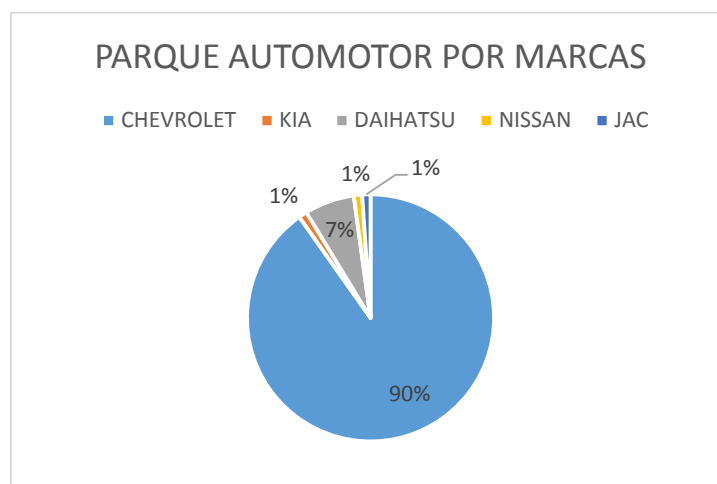
Ruta	Nombre	Tipo de Vehículo	Tiempo de Servicio	Tiempo de Recorrido	Frecuencia de Despacho	Número de Vehículos
Cinco	Esperanza – Santa Rita y viceversa	Buseta o microbús	las 6:00 a las 22:00	60 minutos	Cada 5 minutos	13
Cinco – A	Primero de Enero – Hospital y viceversa	Buseta o microbús	De las 5:30 a las 22:00	46 minutos	Cada 60 minutos	1
Seis	Esperanza - Portachuelo y viceversa	Buseta o microbús	De las 6:00 a las 22:00	60 minutos	Cada 5 minutos	13
Siete	Mirador – Hospital – Triunfo y viceversa	Buseta o microbús	De las 5:30 a las 18:00	74 minutos	Cada 8 minutos	10
Ruta de Influencia	Puentes Ospina – Camala	Bus	De las 5:20 a las 19:00	80 minutos	Cada 120 minutos	1

Fuente Archivo Empresa Cooperativa de Transportadores Atanasio Girardot.

De la información anterior se deduce que la Cooperativa de Transportadores Atanasio Girardot posee una ruta de influencia con –Flandes, el parque automotor lo comprenden 92 buseta –micros y un bus, tiene cobertura en la zona urbana y rural, lo que permite a los usuarios la conectividad con los diferentes barrios y el municipio de Flandes. Ver anexos de rutas.

Adicionalmente, La empresa Cooperativa de Transportadores Atanasio Girardot nos brindó información sobre el parque automotor que la comprende (ver anexo), por el tipo de marca de los vehículos utilizados, antigüedad por el modelo de los vehículos

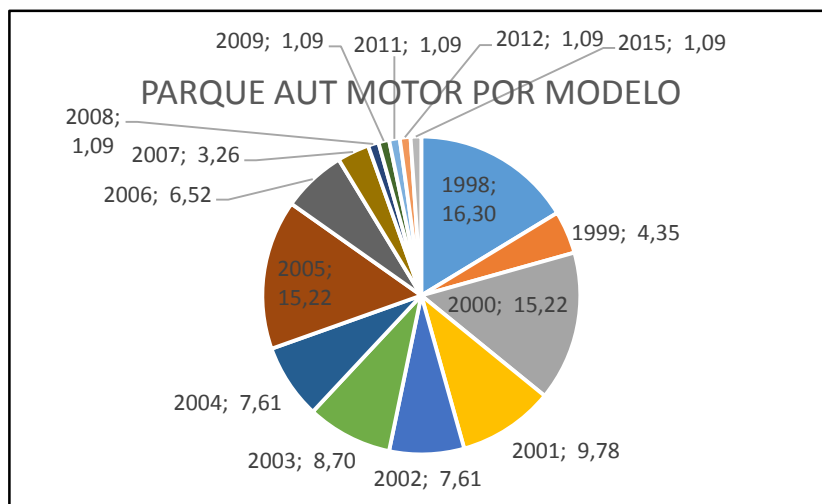
Marca	Total	%
Chevrolet	83	90,22
Kia	1	1,09
Daihatsu	6	6,52
Nissan	1	1,09
Jac	1	1,09
Total	92	100,00

Figura 9. Parque Automotor por marcas

Se observa en la gráfica que el 90% del parque automotor que posee la empresa Cooperativa de Transportadores Atanasio Girardot, son de la marca Chevrolet, esta marca posee como ventaja que garantiza mayor economía en el consumo de combustible y menor contaminación ambiental.

Figura 10. Parque Automotor por modelo

Modelo	total	%
1998	15	16,30
1999	4	4,35
2000	14	15,22
2001	9	9,78
2002	7	7,61
2003	8	8,70
2004	7	7,61
2005	14	15,22
2006	6	6,52
2007	3	3,26
2008	1	1,09
2009	1	1,09
2011	1	1,09
2012	1	1,09
2015	1	1,09
TOTAL	92	100,00



En la gráfica se observa que

el 16.30% del parque automotor de la empresa Cooperativa de Transportadores de Girardot, es

modelo 1998, es decir tienen 19 años, que representan antigüedad con consecuencia de un alto grado de Obsolescencia de los vehículos, la vida útil vehicular en nuestro país según la ley 276 de 1996 es de 20 años, en este sentido la Cooperativa viene dando cumplimiento a la Ley 688 de 2001 que crea el Fondo Nacional para la reposición del parque automotor del servicio público de transporte terrestre, el cual está constituido por los aportes de las empresas prestadoras de este servicio o por los propietarios de los vehículos, con el fin de sustituir un vehículo que ha cumplido con su ciclo de vida útil por otro nuevo o de menor edad a la vida útil que señala la ley. (Congreso de la República, 2001)

En cuanto a la infraestructura vial del municipio de Girardot, según se plantea en el acuerdo 024 de 2011, esta no tiene una planeación eficiente lo cual se observa en la malla vial, así como también presenta falta de mantenimiento de las vías, ocasionando daño a los vehículos que transitan por las diferentes rutas.

Si analizamos la infraestructura del transporte colectivo urbano de la Ciudad de Girardot, está planteada para tener cobertura a nivel local como rural e intermunicipal, aunque en temporadas altas se presenta incremento en el tránsito vehicular ocasionando retardo en el tiempo de recorrido de las rutas, generado por los trancones en las principales vías, por la falta de infraestructura de las vías, Carrera 10, Carrera 7, Calle 16, Carrera 9, Carrera 14, calle 14.

7. Proceso logístico en la prestación del servicio del transporte público automotor colectivo de pasajeros

Las empresas prestadoras del servicio de transporte público automotor colectivo de pasajeros deben enfrentarse a la realidad de la competitividad y la globalización del mercado, para ello deben generar valor y crear condiciones favorables para los usuarios, porque el transporte integra lo social y lo económico, permitiendo el enlace entre la productividad y el consumo de un producto o un servicio. Teniendo en cuenta la definición de logística por el Council of Logistics Management CLM define “ La Logística es aquella parte de la gestión de la Cadena de Suministro que planifica, implementa y controla el flujo -hacia atrás y adelante- y el almacenamiento eficaz y eficiente de los bienes, servicios e información relacionada desde el punto de origen al punto de consumo con el objetivo de satisfacer los requerimientos de los consumidores”, se presenta la información suministrada, que forma parte integral de la logística del transporte público automotor colectivo de la ciudad de Girardot:

En este sentido, La Secretaria de Transito de Girardot, tiene como misión prestar un servicio eficiente y eficaz a los usuarios de Girardot y la región, que realizan los diferentes trámites ante la Secretaria de Transito, también realizar el control operativo al flujo vehicular tanto del servicio público como particular de la ciudad de Girardot, haciendo cumplir las leyes y normatividad vigente expedidas por el gobierno nacional a través de su organismo rector Ministerio de Transporte y el código Nacional de Tránsito. (Alcaldía de Girardot, 2017)

Así las cosas, La secretaria de Transito es la entidad que facilita información en lo que concierne a la Logística del servicio de transporte público automotor colectivo, así las cosas, se pudo

evidenciar que las empresas que prestan este servicio actualmente siguen siendo las mismas contempladas en el acuerdo 024 de 2011 P.OT. Modificado, la Cooperativa de transportadores de Girardot Ltda., La Cooperativa de Transportadores “Atanasio Girardot” y Rápido el Carmen. Actualmente se encuentran habilitadas 19 rutas para el transporte público de pasajeros modalidad colectiva con un parque automotor de 182 vehículos, que corresponde a las mencionadas empresas, distribuidos así:

Empresa	Cantidad de rutas	Cantidad de vehículos
Cooperativa de Transportes de Girardot	9	95
Cooperativa de Transportadores de Girardot Ltda.	7	67
Rápido el Carmen	3	20
TOTAL	19	182

La secretaria de Transito y Transportes de Girardot informa que la capacidad de pasajeros de los vehículos que están cubriendo las rutas se encuentran clasificadas en los grupos b y c de acuerdo a la Ley 1079 de 2015 artículo 2.2.1.1.93.3, es decir:



Grupo b: Capacidad transportadora de 10 a 19 pasajeros



Grupo c: Capacidad transportadora de 20 a 39 pasajeros

En Girardot funcionan 14 paraderos de buses para la comodidad del usuario en el tiempo de espera para tomar la ruta que llevara a su destino, los cuales se encuentran ubicados en las siguientes direcciones:

- ❖ Carrera 9 entre calles 14 y 16
- ❖ Carrera 9 entre calles 18 y 19
- ❖ Carrera 9 entre calles 19 y 20
- ❖ Carrera 10 entre calles 13 y 14
- ❖ Carrera 10 entre calles 14 y 16
- ❖ Carrera 10 entre calles 17 y 18
- ❖ Carrera 10 entre calles 21 y 22
- ❖ Carrera 10 entre calles 26 y 27 en ambos costados
- ❖ Calle 11 entre carreras 9 y 8
- ❖ Calle 12 entre carreras 8 y 9
- ❖ Calle 16 entre carreras 12 y 14
- ❖ Calle 16 entre carreras 12 y 11 frente al pasaje Aljure
- ❖ Calle 18 entre carreras 12 y 11
- ❖ Avenida 30 frente al SENA

Estaciones de servicio:

- ❖ Carrera 5 con calle 22
- ❖ Carrera 7 con calle 16
- ❖ Carrera 7 con calle 22
- ❖ Carrera 8 con calle 29
- ❖ Carrera 10 con calle 22
- ❖ Carrera 10 con calle 29
- ❖ Carrera con calle 30 frente al SENA



- ❖ Carrera con calle 30 Yumbo
- ❖ Carrera 10 estación la 40

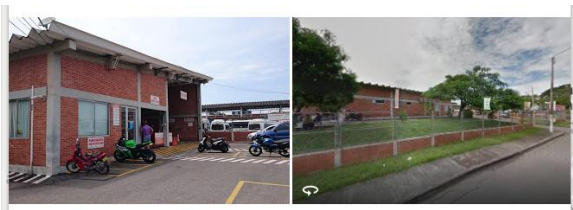


Fuente: Google maps 2005 (google maps, 2015)

- ❖ Carrera 12 calle 18
- ❖ Carrera 14 con calle 28 Terminal
- ❖ Carrera 24 con calle 19 Estadio
- ❖ Avenid Kennedy frente a Homecenter

Centros de diagnóstico automotor:

- ❖ Carrera 10 frente al colegio Departamental
- ❖ Carrera 14 frente al terminal de transporte
- ❖ Calle 29 avenida Bavaria carrera 7ª.



Fuente: Google, CDA Terminal. (Ruíz, 2017)

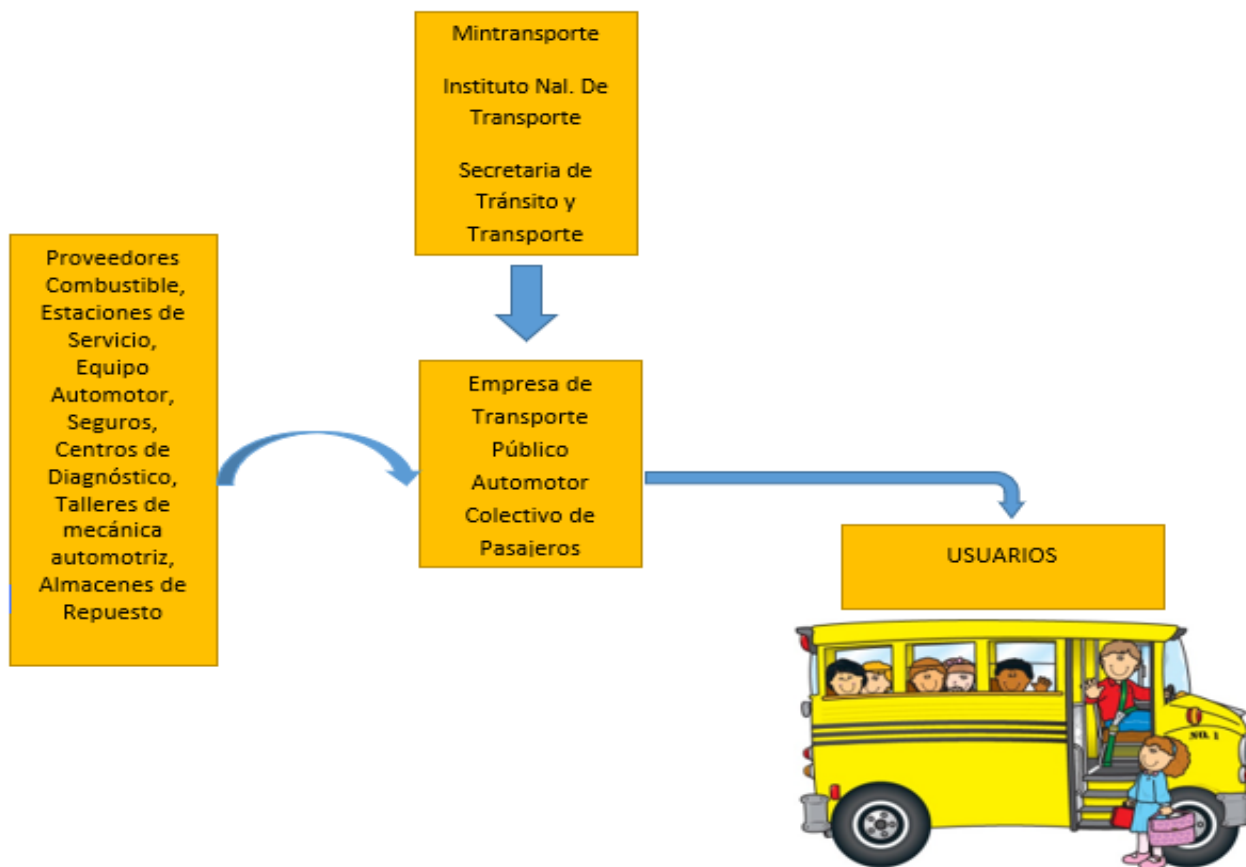
De igual forma la Secretaria de Transito nos informa que existen 31 intersecciones semaforicas, distribuidas así:

- ❖ Carrera 5 con calle 16
- ❖ Carrera 7 con calle 11
- ❖ Carrera 7 con calle 16
- ❖ Carrera 7 con calle 20
- ❖ Carrera 7 con calle 22
- ❖ Carrera 7 con calle 33
- ❖ Carrera 7 con calle 32 Unimed
- ❖ Carrera 9 con calle 12
- ❖ Carrera 9 con calle 14
- ❖ Carrera 9 con calle 18
- ❖ Carrera 10 con calle 12
- ❖ Carrera 10 con calle 16
- ❖ Carrera 10 con calle 19
- ❖ Carrera 10 con calle 22
- ❖ Carrera 10 con calle 25
- ❖ Carrera 10 con calle 19
- ❖ Carrera 10 con calle 40
- ❖ Carrera 11 con calle 16
- ❖ Carrera 11 con calle 18
- ❖ Carrera 11 con calle 22
- ❖ Carrera 14 con calle 18
- ❖ Carrera 14 con calle 19

- ❖ Carrera 18 con calle 11
- ❖ Carrera 18 con calle 17
- ❖ Carrera 18 con calle 19
- ❖ Carrera 19 con calle 22
- ❖ Carrera 24 con calle 19
- ❖ Carrera 24 Entrada barrio Vivisol
- ❖ Avenida 40 diagonal 8 El Triunfo
- ❖ Diagonal 8 Parque Central
- ❖ Frente a la piscina barrio Kennedy

La cadena logística define la secuencia de elementos, funciones actividades que intervienen en los flujos de bienes, servicios e información relacionada entre los puntos de origen y destino, por consiguiente la cadena de valor del transporte público automotor colectivo de pasajeros de la ciudad de Girardot, está constituida por una entidad rectora: Ministerio de Transporte; por el Instituto Nacional de Transporte y a nivel municipal la Secretaría de Tránsito y Transporte, de donde se emanan las normas y decretos que reglamentan el servicio del transporte, el cual es ejecutado por empresas privadas en el caso de Girardot, que para el buen funcionamiento de estas empresas de transporte se requiere de Proveedores de Combustible, Estaciones de Servicio, Equipo Automotor, Seguros, Centros de Diagnóstico, Talleres de mecánica automotriz, Almacenes de Repuesto y finalmente entregar al usuario un servicio de calidad. En la siguiente gráfica está representada la cadena de valor mencionada.

Figura 11. Cadena de Valor del Transporte urbano Colectivo de la ciudad de Girardot.



8. Tendencias y exigencias logísticas para hacer de Girardot una ciudad competitiva en materia de transporte terrestre público automotor colectivo de pasajeros.

El transporte público necesita su propio espacio en las ciudades, en los que sería imposible que la población entera llevase a cabo los desplazamientos en vehículo particular, esta afirmación explica porque el transporte público colectivo en los municipios es prioritario para la movilidad de los ciudadanos y es importante para la protección del medio ambiente, porque entre menos vehículos particulares existan menor es la emisión de gases contaminantes. Por otra parte también se observa que existe una relación directamente proporcional, a mayor número de habitantes de una ciudad, mayor es la necesidad de movilidad y por consiguiente se hace necesario un medio de transporte. (Instituc Cerdá, 2012)

Consultando el libro Ciudad y Mercancía Logística Urbana, se encontró que se debe Promocionar y dar cobertura al territorio en cuanto al transporte público colectivo tanto urbano como interurbano, procurando un máximo de intermodalidad entre los diferentes servicios. (Instituc Cerdá, 2012), esta afirmación se confirma en el plan de desarrollo de Medellín 2016-2019, en el fortalecimiento a la integración multimodal de cara a usuario se requiere una intermodalidad del servicio de transporte que se integre física y tarifariamente para quien se beneficie con una mayor cobertura y un menor costo en sus desplazamientos, bajo condiciones de eficiencia, calidad y seguridad. (Alcaldía de Medellín Antioquia, 2016)

En el Documento de Alto Gobierno, se encontró que el equipo de investigación que realizo el estudio de transporte como soporte al desarrollo visión 2040, compuesto por el profesor Juan Pablo

Bocarejo, German Lleras y Álvaro Rodríguez, partiendo de proyecciones de crecimiento económico del país, teniendo en cuenta dos puntos centrales del problema, la motorización y la prospectiva del transporte urbano en Colombia, los investigadores observaron que en la medida que hay desarrollo económico se da una mayor demanda de vehículos, por ello las personas más pobres que tienen más bajos ingresos son las que utilizan el servicio público de transporte urbano público. Una vez más es la clase social de menos recursos económicos, la que permite que el servicio de transporte subsista y Girardot no es la excepción. También se dice que dentro de las herramientas para la planificación de la movilidad se encuentra: Seguridad y Salud, para mejorar de manera integral la seguridad en todos los medios de transporte, reduciendo el riesgo de accidentes y aumentando la protección de las personas. Los investigadores para realizar el estudio sobre el transporte como soporte al Desarrollo Visión 2040, tuvieron que dividir las ciudades en dos grupos: Ciudades Intermedias y Ciudades Grandes, en donde se concluye que teniendo en cuenta las variables del ingreso de las personas, quienes utilizan el transporte público son las personas de menor ingreso y quienes viajan menos, en donde analizan a Neiva como una ciudad intermedia que se proyecta un crecimiento del uso de vehículos particulares a gran escala que acabaría con el transporte público, porque la proporción está en que el porcentaje de automóviles va a pasar de cerca del 14% al 25%, el de motos hará lo propio del 25% al 75%. La gente tiene más oportunidades de comprar moto por los precios, por este motivo ha crecido en gran medida el transporte motorizado, ayudando a acabar el transporte público. En esta afirmación es pertinente dar mi opinión en lo que concierne a Girardot, y es que, siendo ciudadana oriunda de esta ciudad, observó que el transporte público colectivo es muy lento y las personas necesitan movilizarse de forma rápida para llegar a su destino, porque el factor tiempo cuenta mucho para elegir el medio

de transporte a utilizar. La gente tiene más oportunidades de comprar moto por los precios que un automóvil, por este motivo ha crecido en gran medida el transporte motorizado, ayudando a acabar el transporte público. En esta afirmación es pertinente dar mi opinión en lo que concierne a Girardot, y es que, siendo ciudadana oriunda de esta ciudad, observo que el transporte público colectivo es muy lento y las personas necesitan movilizarse de forma rápida para llegar a su destino, porque el factor tiempo cuenta mucho para elegir el medio de transporte a utilizar. Transporte es un ingrediente fundamental del desarrollo económico y también aporta en el mejoramiento de los estándares de vida de la población, pero debe existir una buena infraestructura vial, que permita la movilidad de las personas de manera eficiente y segura. (Compilador Carlos Caballero Argaez, 2010)

Volviendo al contexto de Colombia, El SENA a través de la Mesa Sectorial de Transporte creada el 8 de marzo de 2001, conformada por empresarios, el gremio de transportadores, instituciones educativas y de transporte, cuyo objetivo es concertar y elaborar los estándares de competencia laboral, que serán los referentes para certificar a los trabajadores del sector transporte, realizó Estudios sobre Caracterización Ocupacional del Transporte en Colombia, en donde expresan que “En la actualidad, La competitividad de un país se fundamenta más que en las ventajas comparativas que dan sus recursos naturales y materias primas en su recurso humano, en su tecnología e infraestructura .naturales y materias primas.”. Por otra parte, el SENA implemento el Servicio Nacional de Formación para el Trabajo, para el mejoramiento de competencias de la fuerza laboral del país. En el contexto del documento de fecha febrero de 2003, se vislumbra una caracterización muy amplia del sector transporte en todas las modalidades, la normatividad que lo

rige, el sistema que lo comprende, indicadores estadísticos que nos sirven de referentes. (Mesa Sectorial del SENA, Ing. DIEGO MONTAÑEZ M, 2003)

En el resumen que realiza Jorge Acevedo, docente investigador de la Universidad de los Andes, del libro “El Transporte como soporte al Desarrollo de Colombia”, se contempla que, tomando a Neiva como prototipo de ciudad intermedia, las proyecciones indican que, si todo sigue igual, para 2040 habrá en esa ciudad 200 mil motos (hoy hay 44 mil) y 39 mil carros (hoy hay 16 mil). Como consecuencia, el transporte colectivo, que hoy moviliza el 61% de los viajes motorizados de la ciudad, en 2040 se habrá extinguido víctima del “mototaxismo”. Los viajes en moto serán el 73% del total de viajes motorizados y en carro serán el 25%. Este fenómeno se observa en la ciudad de Girardot, convirtiéndolo en un grave problema para el transporte colectivo, en donde la Alcaldía ha tomado medidas de restricciones, como el de no permitir transportar en este medio patrullero hombre, así como también la carnetización para las mujeres que deseen transportar.

Por lo anterior, los gobiernos están a la vanguardia de no permitir la extinción del transporte colectivo, porque la población más afectada sería niños, ancianos, discapacitados; para ello deberán hacer un gran esfuerzo de apoyo y mejoramiento de su transporte colectivo para evitar su desaparición. (Acevedo, 2009)

“Dado que, en Colombia, el transporte público colectivo urbano – TPCU, es el principal medio de transporte sostenible urbano, es un servicio esencial para cerca del 50% de sus 42.888.592 de habitantes¹ [Dane, 2005], en especial de los que residen en 149 municipios con servicio de TPCU, de los 1119 que conforman la nación. De esas 149 ciudades, 141 están catalogadas como pequeñas e intermedias y en ellas habita cerca de una cuarta parte de la población (11.000.000 de habitantes),

realizando diariamente un promedio de 13.000.000 de viajes de pasajeros en TPCU; por ende, es de vital importancia conocer la percepción que el usuario tiene sobre la forma como se está prestado dicho servicio.

Son muchas las investigaciones que se hacen para determinar el nivel del servicio del transporte público de pasajeros, entre ellas citamos el PROCEDIMIENTO EXPERIMENTAL 2.1 Método Universidad Politécnica de Valencia – UPV y TCQSM, este método se basa en la conceptualización psicosocial del ambiente y la calidad del servicio, así como en aspectos teóricos referentes a ciudad y transporte, sistemas de transporte público y planeamiento operativo. En donde es importante saber que se inicia con la Inserción en el medio, determinación de atributos relevantes, caracterización de atributos y obtención de escalas para medir el nivel de servicio a través de la técnica de la observación, las características de la interrelación del ambiente (usuario) con los elementos artificiales del sistema de TPCU como son el vehículo y los paraderos, detectando así los aspectos positivos y negativos de tal interrelación. Además, por información secundaria se conocen las características de la oferta y demanda manifiesta, logrando un entendimiento global del sistema de transporte en estudio, necesario para el proceso conducente a indagar sobre la calidad del servicio.

El segundo paso es la Determinación de atributos relevantes, se desarrolla con el fin de establecer cuáles son los atributos que en un momento dado consideran los usuarios de mayor incidencia en la calidad del servicio, la técnica recomendada para esta determinación es la entrevista. La caracterización de atributos, es el tercer paso, utiliza la técnica de la encuesta para indagar sobre la calidad del servicio de TPCU. Se parte de la premisa que si se quiere conocer

sobre cómo es la calidad percibida o declarada del servicio, desde el punto de vista del usuario, lo mejor es preguntárselo. El último paso del método, calidad y niveles de servicio, es el resultado final del proceso para indagar sobre la calidad del servicio del TPCU en autobús y es esencial para el diagnóstico de la situación existente, dentro del planeamiento operativo del transporte público urbano. En este paso se integran los resultados de los pasos anteriores, de tal forma que, en primer lugar, se definen las deficiencias en la calidad del servicio con sus posibles causas, luego con los datos de la entrevista se establecen los atributos relevantes, jerarquizándolos y ponderándolos, para finalmente, determinar las escalas para medir la calidad del servicio y calificar la calidad del servicio de TPCU con base en la opinión expresada por los usuarios en las encuestas. (MONSALVE, 2008)

A nivel internacional encontramos muchos estudios, como es el de México a saber Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro, al considerar el tiempo de acceso a la parada y la espera se observaron que las tasas de desplazamientos en los rangos de tiempo de viaje total se incrementan notablemente, y por ello baja la competitividad del sistema. Esta investigación reflejó un peso importante del gasto como porcentaje de ingreso destinado a los usuarios cautivos del transporte público, principalmente de las personas dependientes. No obstante, es de considerar que 42.11% de los usuarios de transporte público invierten cerca de 8% de su ingreso diario para poder acceder al mercado laboral. Este punto, como otros, requiere un mayor nivel de análisis. El presente artículo se enfocó a describir los desplazamientos en una ciudad media mexicana y los parámetros socioeconómicos que los describen, comprobando las tres hipótesis de partida. Las posibles líneas de investigación futura que se proponen se enfocan a comparar la elección de medios dependiendo de las características

socioeconómicas zonales y el impacto del gasto familiar en transporte. (Saúl Antonio Obregón-Biosca, Eduardo Betanzo-Quezada ,Obregon-Biosca, S.A., & Betanzo-Quezada, E(2015), 2012)

Para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo en Colombia requiere que las empresa y como es el caso objeto de estudio las empresas de transporte terrestre automotor colectivo de Girardot estén debidamente habilitadas ante en el ministerio de transporte, porque este es el ente encargado de vigilar todos los temas relacionados en materia de transporte de todos los modos de transporte existentes en Colombia; Cabe resaltar que en temas de habilitación se puede consultar el Artículo 2.2.1.1.1. del decreto 1079 de 2015. VER ANEXO, además las empresas para haber obtenido la habilitación tuvieron que haber cumplido con los requisitos exigidos en Artículo 2.2.1.1.3.3. el cual a groso modo solicita toda la información organizacional, legal y operativa de la empresa. Además para poder prestar el servicio debe estar debidamente constituida antes las diferentes cámaras de comercio VER ANEXO.

Cabe resaltar que para la prestación del servicio público de transporte cada empresa debe tomar a una compañía de seguros autorizada en Colombia esto con el fin de adquirir las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual además el monto por cada uno de los riesgos no dé podrá ser superior a 60 SMMLV, esto según el Artículo 2.2.1.1.4.1

Además las empresas prestadoras del servicio público de transporte deben aparecer debidamente registradas en el SIUT y deben de tener claro la clasificación de los niveles de servicio y su radio de acción que para el caso es municipal, esto con el fin de prestar un buen servicio para los usuarios. Y como se está haciendo referencia a temas de servicio es importante señalar que para la asignación de rutas y horarios las empresas de servicio público cumplieron con todos los requisitos exigidos

en el Artículo 2.2.1.1.6.3 y de ahí dependen la cantidad de rutas que las diferentes empresas tiene asignadas las cuales deben de cumplir a cabalidad con su respectivo horario.

Posteriormente de tener claro la cantidad de rutas y los horarios en los cuales se va a prestar el servicio, es de gran importancia identificar la capacidad transportadora con la que debe contar cada empresa donde la cual debe ser como mínimo del 3% de su propiedad y/o de sus socios. A si como también cada empresa debe clasificar la capacidad de sus vehículos en los diferentes grupos existentes y la asignación de grupo depende de la cantidad de pasajeros a transportar según el Artículo 2.2.1.1.9.3. y Artículo 2.2.1.1.9.4.

Cada vehículo que preste el servicio público de transporte de pasajeros debe contar con una tarjeta de operación la cual contiene información de la empresa, del vehículo entre otra, este documento se otorga únicamente a los vehículos vinculados a las diferentes empresas que están debidamente habilitadas para la prestación del servicio.

Con el objetivo de estructurar ciudades competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad bajo principios de economía, y teniendo en cuenta que en cumplimiento de las leyes 388 de 1997 y 1083 de 2006, las entidades municipales y distritales deben adoptar mediante decreto los Planes de Movilidad Sostenible en concordancia con los Planes de Ordenamiento Territorial, el Gobierno Nacional en coordinación con los entes territoriales, adelanta acciones en la planificación del transporte urbano de pasajeros, desarrollando estrategias en ciudades principales e intermedias, en cuanto al desarrollo de Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM y Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, respectivamente.

Informes Internacionales.

La Oficina de Evaluación y Supervisión del Banco Interamericano (2013), plantea en su documento de enfoque Casos de Estudios Comparativos: Proyectos de Transporte Urbano apoyados por el BID que “En las ciudades en las que millones de personas necesitan acceder a sus lugares de trabajo y escuelas, un sistema de transporte urbano eficiente y asequible reduce el tiempo que se invierte en desplazamiento, lo que incrementa el acceso y la movilidad. Más aun, a través de sus efectos en los costos de transporte, la calidad de la infraestructura y de los servicios de transporte tiene un alto grado de influencia en las decisiones de localización de los residentes y las empresas, y en el desarrollo y los patrones espaciales urbanos posteriores”.

Que los proyectos de sistema de tránsito rápido de autobuses están apoyados en:

Desempeño del sistema de tránsito rápido de autobuses: ¿Cuán bueno es el desempeño del sistema de tránsito rápido de autobuses con respecto al número diario de usuarios (en horario pico y fuera de él) y la productividad del sistema (pasajeros por carril, dirección, hora) en comparación con las expectativas?

b. Movilidad y accesibilidad: ¿En qué medida los proyectos han incrementado la confiabilidad del sistema y disminuido los tiempos de viaje en el corredor y el área de influencia del corredor con respecto a las expectativas?

c. Pobreza y equidad/inclusión social: Los sistemas de tránsito rápido de autobuses orientados a los pobres podrían lograr estos objetivos de varias maneras, incluida la alineación de los

corredores del servicio para conectar a los vecinos de bajos ingresos, y la implementación de políticas tarifarias y de transferencia que favorezcan a los pobres.

Impactos ambientales: Los sistemas de tránsito rápido de autobuses son evaluados como hipótesis para reducir las emisiones globales y locales por diversas vías, que incluyen: (i) una mayor eficiencia energética del sector de transporte público mediante la reducción de la congestión (a través de la provisión de carriles exclusivos), (ii) mejoras en los niveles de emisión del parque automotor de transporte público y (iii) la inducción de cambios modales desde el automóvil privado o modos de transporte público más contaminantes al sistema de tránsito rápido de autobuses y sus líneas alimentadoras (modos de transporte público y no motorizados), o el mantenimiento de una alta proporción de los modos de transporte públicos en el tránsito público por medio de una mejora del desempeño del sistema de transporte (reducción de los costos de tiempo en viaje).

d. Sostenibilidad del proyecto Por último, el equipo examinará si el proyecto parece ser sostenible desde el punto de vista institucional y financiero. Las preguntas posibles podrían incluir las siguientes: ¿Los acuerdos institucionales y el marco normativo respaldan la implementación y gestión eficaces del sistema de tránsito rápido de autobuses? ¿El modelo de gestión de ingresos implementado en el proyecto respalda de manera eficaz las operaciones y el mantenimiento del sistema de tránsito rápido de autobuses?

Que dentro de los proyectos que están en estudio se encuentran:

- Transporte Urbano de Lima (PE-0187),
- Sistema Integrado de Transporte Masivo en Cali (CO-L1001), Colombia

- Transporte Urbano de Curitiba II (BR-0375) y
- Programa de Transporte Urbano de Montevideo (UR-L1025). (Banco Interamericano de Desarrollo BID-Oficina de Evaluación y Supervisión, 2013)

8.1 Estudios e investigaciones sobre el sector transporte en Girardot.

En el Plan Ordenamiento Territorial (P.O.T) se contempló como fuente principal para el lujo eficiente del transporte el sistema vial, de la siguiente forma:

Sistema Vial: El sistema vial primario está conformado por el conjunto de vías que integran la red o malla vial que permiten la intercomunicación al interior y al exterior del municipio.

Las vías que conforman el municipio:

- Vías nacionales de primera categoría con doble calzada la vía la que va desde Bogotá hasta Ibagué
- Vías departamentales Bogotá – Tocaima – Girardot – Nariño
- Vías terciarias Seccionales particulares, conformadas por las vías que unen el casco urbano con los centros de diferentes veredas.
- Sistema vial Urbano: Se clasificaron según su orientación, en longitudinales (de sur a norte) y transversales (de este a oeste) y de acuerdo con su función y jerarquía, en:
 - Vías arterias; Su función principal es absorber el tráfico vehicular de larga distancia dentro del área urbana y metropolitana, están destinadas a unir el sistema de tránsito entre zonas de

diferente uso, se caracteriza por atender altos volúmenes de tránsito en distancias relativamente grandes. Su función es facilitar el desplazamiento rápido entre dos sitios. Se dividen en:

- Arteria principal (Autopista): Debe tener controlados los accesos a los predios colindantes. Sus intersecciones deben ser a desnivel.

- Arteria secundaria: (Avenida): Permite el acceso a predios y sus intersecciones pueden ser a desnivel o a nivel con semáforos.

- Calles colectoras. Es el conjunto de vías que distribuyen y canalizan el tránsito vehicular de la ciudad, hacia o desde el sistema arterial hasta los diferentes sectores de actividad urbana. Y de estos sectores entre sí. Atienden volúmenes de tránsito moderados. Sus intersecciones pueden ser con semáforos o con señales de prioridad. A este sistema pertenecen algunas calles y carreras, circunvalares, transversales y vías paralelas a las quebradas.

- Calles locales. Son esencialmente distribuidoras. Su función principal es dar accesibilidad directa a los predios o actividades adyacentes a la vía. En este tipo de vía se debe restringir el transporte público y de carga. Sus intersecciones pueden ser con señal de prioridad o sin ella.

Tabla 5. Clasificación vial municipal.

Tipo de vías	Cantidad (Unidad)	Longitud total (Mts.)
1.- Vías Longitudinales		
Arterias Principales (Autopistas)	1	5.120,00
Arterias Secundarias (Avenidas)	15	28.072,00
Calles colectoras	20	14.763,00

Tipo de vías	Cantidad (Unidad)	Longitud total (Mts.)
Calles Locales	278	43.837,00
2.- Vías Transversales:		
Arterias Principales (Autopistas)	0	0
Arterias Secundarias	10	12.778,00
Calles colectoras	34	21.926,00
Calles Locales	316	53.683,00
Total:	673	180.179,00

El sistema vial rural está conformado por:

Vías nacionales o regionales, Las comprenden en nuestro municipio vía Tocaima – Nariño, que atraviesa el área rural, sirve de eje de su sistema vial.

Vías Veredales: Es el conjunto de vías y caminos ubicados en el área rural, de bajas especificaciones, construidas para velocidades bajas y volúmenes de tránsito pequeños, que comunican áreas de vivienda rural entre sí y estas con el área urbana o con los ejes viales principales. Se denominan vías cuando permiten el paso de vehículos automotores y caminos Vereda les cuando sólo permiten el paso de peatones y animales de monta.

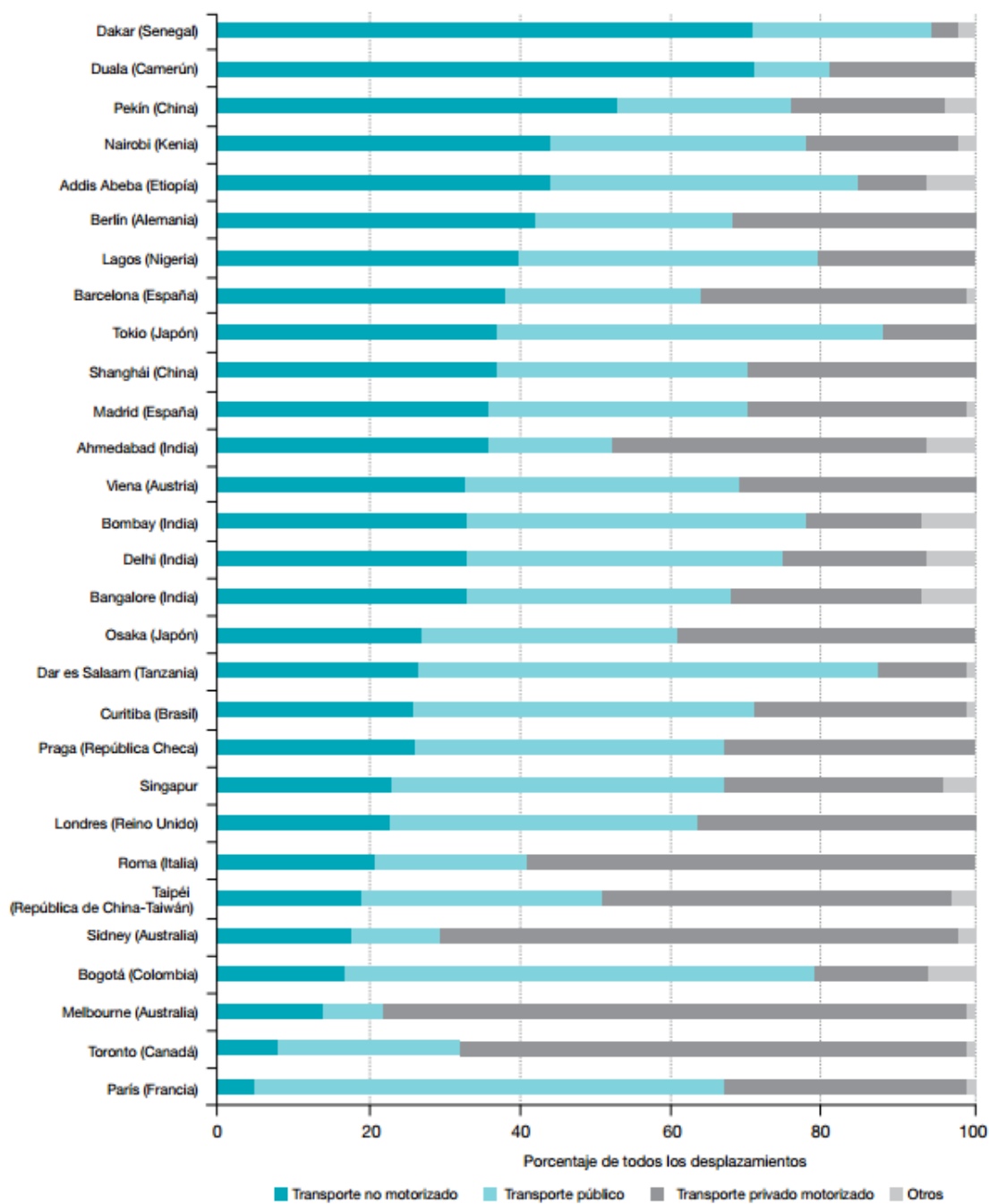
Vías de penetración a predios: Sus especificaciones son similares a las anteriores, pero son generalmente de acceso restringido a predios privados.

La interconexión de sistema vial rural con el área urbana actualmente se da por medio del eje Tocaima – Nariño, que recibe simultáneamente el tráfico intermunicipal y el rural.

Estudio Internacional.

Ahora bien, a nivel Internacional el programa de Programa de Las Naciones Unidas Para Los Asentamientos Humanos 2013, expresa en su informe Planificación y Diseño de una movilidad urbana y sostenible orientaciones para políticas, “en la cuota modal del transporte público ha disminuido o se ha estancado en la mayoría de ciudades de los países en desarrollo, que apenas cuentan con unos sistemas públicos eficientes. Por lo general, este transporte está gestionado por un número creciente de emprendedores o de pequeñas y medianas empresas, con una escasa inversión y un mínimo apoyo público. el transporte público en estas urbes se ha caracterizado siempre por una regulación débil, una escasez de oferta, una mala calidad del servicio y el predominio de operadores del sector informal”. (ONU HABITAT, 2013)

Figura 12. El estado del transporte urbano de pasajeros



Fuente: ONU-HABITAT, Pg. 7 (ONU HABITAT, 2013)

9. Transporte público automotor colectivo de pasajeros en el municipio de Girardot

El sistema de transporte público terrestre de pasajeros lo comprende:

Las empresas Cooperativa de transportadores Atanasio Girardot, Cooperativa de transportadores de Girardot Ltda. Y Rápido El Carmen.

Estas empresas prestan el servicio de transporte con cobertura Girardot, Ricaurte, Flandes y gran parte del área rural

Es importante, adicionar que, en el POT, todo proyecto de urbanización debe contemplar acceso inmediato a través de una o más vías vehiculares de uso público, es importante para conservar una excelente movilidad de sus habitantes.

Dentro del sistema de rutas se hizo necesario la Creación de Rutas de Influencia:

La Ruta de Influencia según el artículo 35 del Decreto 170 de 2001, está definida de la siguiente manera:

“Ruta de Influencia es aquella que comunica municipios contiguos sujetos a influencia recíproca del orden poblacional, social y económica, que no hacen parte de un área metropolitana definida por la ley, requiriendo que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas Sena semejantes a los del servicio urbano.

Su determinación estará a cargo del Ministerio de Transporte, previa solicitud conjunta de las autoridades locales en materia de transporte de los municipios involucrados, quienes propondrán

una decisión integral del transporte en cuanto a las características de prestación del servicio, de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas.” (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2007)

Para realizar una Ruta de Influencia, los alcaldes deben presentar propuestas con sus correspondientes estudios ante el Ministerio de Transporte, para que el Ministerio Determine la Ruta de Influencia.

Es importante traer a colación el artículo 141 de la ley 769 de 2002 del Código Nacional de Tránsito, teniendo en cuenta que a Flandes y a Ricaurte las separa un río y se comunican con Girardot a través de un puente, y que esta ley se aplica en todo el territorio nacional, la cual establece:

“En aquellos municipios ribereños o conurbados cuyos cascos urbanos se encuentren separados por un río y unidos por un puente, podrá prestarse el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros entre ellos en zona urbana o rural, por los vehículos automotores que cuenten con los permisos y autorizaciones correspondientes expedidos por las autoridades de tránsito de los municipios involucrados; únicamente para los viajes que tengan origen en el municipio donde este matriculado el vehículo”. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2007)

Así mismo es pertinente recordar el Decreto 80 de 1987, “Por el cual se asignan unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano” en el cual señala que también es competencia de los alcaldes, racionalizar el uso de las vías municipales en los respectivos municipios y como consecuencia, otorgar, negar, modificar, revocar y cancelar las autorizaciones para los recorridos urbanos que deben cumplir las empresas que prestan servicios intermunicipales de transporte de

pasajeros en cada municipio, propender por la adecuación y restablecimiento de vías de acceso y salidas a terminales de transporte terrestre y adoptar las medidas necesarias para asignar la localización adecuada de las empresas transportadoras y adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano de conformidad con las necesidades de la vida municipal. (Ministerio de Transporte, 2008)

10. Conclusiones

En la ciudad de Girardot solo existen tres empresas prestadoras del servicio público de transporte automotor colectivo, reglamentadas por los Decretos emanados del Ministerio de Transporte y los acuerdos municipales, las cuales son cooperativas, en donde sus afiliados son los propietarios de los vehículos que han sobrevivido por décadas a las exigencias del Gobierno y de los usuarios. Se recomienda a estas empresas realizar estudios sobre el nivel de satisfacción en el servicio que están prestando, con el fin de detectar las fallas y establecer mejoras.

El parque automotor de servicio público de transporte terrestre colectivo en la ciudad Girardot, presenta en algunos vehículos un estado de obsolescencia, dando una precaria imagen en la prestación del servicio de transporte urbano, pero las empresas y los propietarios mediante el Fondo de Reposición (Decreto 1485 del 15 de Julio de 2002) realizan sus aportes para cuando se cause la vida útil del vehículo y tenga un ahorro y una financiación, con el fin de renovar el parque automotor del servicio público terrestre de pasajeros urbano. En este caso es recomendable que las empresas establezcan políticas de adquisición de vehículos, teniendo en cuenta la legislación vigente para el proceso de reposición de los vehículos que están cumpliendo con su vida útil.

Teniendo en cuenta que la población de Girardot se dedica según estadísticas del DANE, al comercio y al turismo, le hace falta crear más rutas para que el servicio sea más eficiente. Es importante que se creen nuevas rutas para cubrir la población flotante de temporadas y festivos, que garanticen al visitante una mayor cobertura del servicio y satisfacción.

Se observó que los vehículos no están acondicionados para prestar un servicio a las personas con discapacidad. Se recomienda a las empresas prestadoras del servicio de transporte automotor colectivo de pasajeros, que en la planeación de renovación de vehículos se tenga en cuenta que estos, estén acondicionados con sistemas de ingreso y salida para personal discapacitado.

La malla vial de Girardot en la actualidad presenta deterioro, lo cual prolonga el tiempo de destino en su recorrido, debido a que los vehículos deben andar con más precaución y a una menor velocidad para no caer en los baches que se encuentren en la vía. La logística del transporte público automotor colectivo de pasajeros, requiere de una malla vial que proporcione la conectividad y accesibilidad del ciudadano en todo el territorio de la ciudad de Girardot, por lo cual recomendamos que estas empresas soliciten ante las autoridades competentes la reparación de las mismas.

La infraestructura vial de Girardot establecida en el acuerdo 224 de 2011 está proyectada para mejorar el tránsito vehicular, lo cual favorece el servicio de transporte público automotor colectivo urbano. En los acuerdos de Consejo Municipal 029 de 2000 y 024 de 2011 se establece el plan vial, en donde incluye la infraestructura vial para hacerla menos precaria, se recomienda revisar el cumplimiento de los proyectos que apuntan al mejoramiento de las vías.

Se observó que el Servicio de Transporte Público Terrestre urbano, esta perjudicado por el transporte ilegal denominado “Moto-ratón”, disminuyendo el número de usuarios y por este motivo la alcaldía municipal adopta controles para disminuir este flagelo, como son el de la carnetización y la prohibición del parrillero hombre mediante el Decreto 102 del 2 de julio de

2017. Este flagelo es un problema social, el cual se puede mitigar teniendo en cuenta las recomendaciones anteriores, convirtiéndolo en un medio de transporte que brinde las garantías de seguridad, higiene, como valor agregado en eficiencia y justo a tiempo para sus usuarios.

El suministro de combustible es eficiente por que existen en la ciudad de Girardot 13 estaciones de servicio.

El recurso humano que presta el servicio público de transporte terrestre colectivo, cuenta con el apoyo del SENA para su capacitación y certificación.

La semaforización como parte de la descripción del proceso logístico del servicio de transporte público terrestre de pasajeros se observa que están ubicados estratégicamente para cumplir con su función. Aunque los semáforos hacen que el flujo vehicular sea menos rápido es un medio de seguridad importante para los peatones, se recomienda que las autoridades competentes modernicen este medio y ajusten los tiempos de los ya existentes, así como la óptima ubicación de los mismos.

Bibliografía

- Acevedo, J. (2009). Resumen del Libro: El Transporte Como Soporte al Desarrollo en Colombia, Una Visión 2040. *Revista de Ingeniería Universidad de Los Andes*.
- Alcaldía de Girardot. (Mayo de 2016). *girardot-cundinamarca.gov.co*. Obtenido de <http://www.girardot-cundinamarca.gov.co/MiMunicipio/ProgramaDeGobierno/Plan%20de%20desarrollo%202016-2019%20GIRARDOT%20PARA%20SEGUIR%20AVANZANDO.pdf>
- Alcaldía de Girardot. (22 de Noviembre de 2017). *girardot-cundinamarca.gov.co*. Obtenido de <http://girardot-cundinamarca.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Vias-de-Cundinamarca.aspx>
- Alcaldía de Girardot. (<http://girardot-cundinamarca.gov.co/NuestraAlcaldia/Dependencias/Paginas/Secretaria-de-Transito-y-Transporte.aspx> de Mayo de 2017). Secretaria de Transito de Girardot. Girardot, Cundinamarca, Colombia.
- Alcaldía de Girardot, Alcalde Diego Escobar Guinea. (2012). *Plan de Desarrollo "Girardot tiene con que" 2012-2015, pagina 227*. Obtenido de <http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/girardotcundinamarcapd20122015p2.pdf>
- Alcaldía de Medellin Antioquia. (2016). *www.medellin.gov.co*. Obtenido de Proyecto de Acuerdo Plan de Desarrollo 2016-2019 pagina 37: https://www.medellin.gov.co/movilidad/documents/PLAN_DE_DESARROLLO_SECRETARIO.pdf
- Banco Interamericano de Desarrollo BID-Oficina de Evaluación y Supervisión. (Junio de 2013). *Documento de Enfoque: Casos de Estudios Comparativos-Proyectos de Transporte Urbano Apoyados por el BID*. Obtenido de https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/5986/Documento_de_Enfoque__Casos_de_Estudio_Comparativos__Proyectos_de_Transporte_Urbano_Apoyadas_por_el_.pdf?sequence=2
- Bureau Veritas, Formación. (2011). *Logística Integral*. Madrid: Fundación Confemetal.
- Compilador Carlos Caballero Argaez. (2010). El Transporte como soporte de desarrollo 2040. En *Gobierno, ANALISIS DE PROBLEMAS COLOMBIANOS, Documentos del Programa de Alto Análisis de problemas Colombianos* (págs. 101,102,113,114). Bogotá: Universidad de Los Andes.

- Concejo Municipal. (9 de Junio de 2000). *Acuerdo 029 de 20000*. Obtenido de <http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/pot%20-%20plan%20de%20ordenamiento%20territorial%20-%20girardot%20-%20cundinamarca%20-%202000.pdf>
- Concejo Municipal de Girardot - Vladimir Matulevich Ospina, Presidente. (11 de Diciembre de 2011). *Alcaldia de Girardot*. Obtenido de www.girardot-cundinamarca.gov.co
- CONCEJO MUNICIPAL DE GIRARDOT. (Junio de 2002). *Alcaldia de Girardot*. Obtenido de <http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/pot%20-%20plan%20de%20ordenamiento%20territorial%20-%20girardot%20-%20cundinamarca%20-%202000.pdf>
- Concesión San RAfael. (s.f.). *Concesion Vial Girardot-Ibague-Cajamarca*. Obtenido de Estudio de Impacto Ambiental Tramo-Combeima-Boqueron-Descripción del Proyecto: ftp://ftp.ani.gov.co/Iniciativas%20Privadas/GICA/GICA/Tramo%201%20EIA_2/EIA%20DOCUMENTO/VCB_%20EIA%20CAP%202%20-%20V1.pdf
- Congreso de la República. (23 de Agosto de 2001). Ley 688 de 2001. Bogotá, Cundinamarca, Colombia.
- Girardot Info, medio de comunicación digital. (Noviembre de 2017). *Info Girardot*. Obtenido de <http://www.girardot.info/datos-curiosos/barrios-de-girardot/>
- Instituc Cerdá. (2012). *La Movilidad en los Ambieos Urbanos*. Cerdá, Instituc, Mexico, Mexico: Alfa Omega.
- Instituc Cerdá. (2012). Transporte Público en Superficie. En I. Cerdá, *Ciudad y Mercancía Logística Urbana* (pág. 17). Méxcio: Alfa Omega.
- Marin, P. (1984). La planificación de transport urbans, enjeux el methodes. En P. Marin. Francia.
- Mesa Sectorial del SENA, Ing. DIEGO MONTAÑEZ M. (Febrero de 2003). Caracterización Ocupacional del Transporte en Colombia. *Caracterización Ocupacional del Transporte en Colombia*. Colombia.
- Ministerio de Transporte. (s.f.). Obtenido de https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/quienes_somos
- MINISTERIO DE TRANSPORTE. (10 de Diciembre de 2007). *MINISTERIO DE TRANSPORTE*. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Buscar&lFuncion=buscarGo>

- MINISTERIO DE TRANSPORTE. (10 de Diciembre de 2007). *mintransporte.gov.co/*. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/>
- Ministerio de Transporte. (28 de Agosto de 2008). *Ministerio de Transporte*. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Buscar&lFuncion=buscarGo>
- MINISTERIO DE TRANSPORTE. (28 de AGOSTO de 2008). *MINISTERIO DE TRANSPORTE*. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Buscar&lFuncion=buscarGo>
- MONSALVE, D. E. (2008). Métodos para Determinar la Calidad del Servicio. *Revista Facultad de Ingenierías Fisico Mecánica UIS*, 237 a 248.
- ONU HABITAT. (2013). *Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para políticas*. New York: Routledge es un sello editorial del Grupo Taylor & Francis, división empresarial de Informa.
- Quintero, A. M. (1997). *Trabajo social y procesos familiares Edicion 2*. Buenos Aires.
- Saúl Antonio Obregón-Biosca, Eduardo Betanzo-Quezada ,Obregon-Biosca, S.A., & Betanzo-Quezada, E(2015). (24 de Abril de 2012). *Análisis de la movildiad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro*. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212015000100004
- Velasquez, O. Q. (2006).

Anexos

Anexo A. Resolución 219 de 1999, cooperativa de transportadores Atanasio Girardot

COLOMBIA - CUNDINAMARCA
MUNICIPIO DE GIRARDOT
ALCALDIA ESPECIAL

RESOLUCION 219 DE 1999

"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONCEDE HABILITACION INDEFINIDA EN LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE, A LA EMPRESA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT LTDA."

EL ALCALDE ESPECIAL DE GIRARDOT
En uso de sus atribuciones legales, y

CONSIDERANDO

Que el Instituto Nacional del Transporte, mediante la Resolución 310 del 25 de octubre de 1985 otorgó Renovación de Licencia de Funcionamiento y clasificó a la Empresa COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT LTDA con domicilio en Girardot por el término de Diez (10) años en Categoría "A" modalidad pasajeros, radio de acción urbano, tipo de vehículos buses, microbuses y busetas.

Que la Alcaldía Municipal de Girardot - División Transporte Pública, mediante Resolución 003 del 5 de enero de 1986, otorgó renovación de Licencia de Funcionamiento y clasificó a la Empresa COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT LTDA, con domicilio en la Carrera 7A- Número 23-61 de Girardot, por el término de diez (10) años en categoría "A" con radio de acción urbano, tipo de vehículos buses, microbuses y busetas.

Que la Empresa COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT LTDA, por medio de su representante legal radicó en la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal una fecha 17 de noviembre de 1999 documentación solicitando Habilitación Indefinida en la Modalidad Pasajeros, radio de acción Municipal, tipo de vehículos microbuses, busetas y buses.

Que mediante Resolución 160 del 24 de diciembre de 1997 proferida por la Alcaldía Municipal, amplió capacidad transportadora a la Empresa COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT LTDA.


CAPACIDAD MÍNIMA : 79
CAPACIDAD MÁXIMA : 95

Que la Empresa COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT LTDA, llenó los requisitos exigidos en el Capítulo III, Sección I del Decreto 1538 de 1998 para el otorgamiento de la Habilitación Indefinida.

Que por lo anteriormente expuesto la Alcaldía de Girardot,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO Otorgar HABILITACION INDEFINIDA a la Empresa COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT LTDA, con domicilio en la Carrera 7A- Número 23-61 de Girardot, Teléfono 3331784 o 3374074, inscrita en el número de NIT-390-609560-7, para operar como Empresa Transportadora Terrestre Autónoma con las siguientes características:



CATEGORIA : "A"
 MODALIDAD : PASAJEROS
 RADIO DE ACCION : MUNICIPAL
 TIPO DE VEHICULOS : BUSES, BUSETAS Y MICROBUSES

ARTICULO SEGUNDO : La habilitación tendrá vigencia indefinida, mientras subsistan las condiciones exigidas para su otorgamiento. La autoridad competente de oficio o a petición de parte, podrá en cualquier tiempo, verificar el cumplimiento de los mismos (Art. 20 del Decreto 1558/98).

ARTICULO TERCERO : Las autoridades de Tránsito y Transporte serán las encargadas de velar por el fiel cumplimiento de lo resuelto en este proveído.

ARTICULO CUARTO : Contra la presente resolución proceden los recursos de Ley.

ARTICULO QUINTO : El presente acto administrativo rige a partir de la fecha de su expedición.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Girardot, a los veinte (20) días del mes de Diciembre de 2011.
 "Coordinación Planeación y Nueva"



Ing. ADOLFO MONCALEANO GARZON
 Alcalde Especial



30 DIC 1997

GUSTAVO
 JIMENEZ CARVAJAL
 215 20 DIC 1997



Reunión o términos



Anexo B. Acta de Compromiso para el Servicio de una Ruta de Influencia, Cooperativa de transportadores Atanasio Girardot.

**ACTA DE COMPROMISO PARA EL SERVICIO EN UNA RUTA DE
INFLUENCIA
GIRARDOT- FLANDES- GIRARDOT**

Nosotros JAIRO ESPERAN GALVIS, identificado con Cedula de Ciudadanía No. 13'259.369 de Guanta obrando como Alcalde del municipio de Girardot y CESAR HERRERA DIAS identificado con Cedula de Ciudadanía No. 70'698.495 de Bojotá obrando como Alcalde del municipio de Flandes hemos acordado conjuntamente requerir y a la vez reconocer y confirmar el servicio publico de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros que desde 1971 ha venido prestando en forma regular la empresa **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT LTDA**, cuyas características, equipos tantas son semejantes al servicio urbano, por lo tanto, hemos concertado el siguiente compromiso que se registrá por las cláusulas descritas a continuación:

PRIMERA. Por las necesidades del servicio y por la influencia reciproca de los municipios que firman el presente convenio desde el punto de vista poblacional, social y económico, se autoriza y se confirma la prestación que ha venido realizando la empresa **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT LTDA**, en la ruta **GIRARDOT- FLANDES- GIRARDOT**, en vehículos homologados para el servicio publico de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros, ya que los cascos urbanos de los municipios se encuentran separados por un río y unidos por el puente.

SEGUNDA. Confirmar y autorizar el servicio publico de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros en el siguiente recorrido:

RUTA NUMERO UNO: PRIMERO DE ENERO HOSPITAL Y VICEVERSA

TERMINAL: Barrio Primero de Enero.

Recorrido: Barrio Primero de Enero- transversal 2C- diagonal 45- transversal 4ª- diagonal 44- carrera 5ª- calle 44- carrera 7ªB- calle 42- carrera 6ª- avenida Kennedy- carrera 7ªA- calle 33- carrera 7ª- calle 32- carrera 7ª- calle 9- carrera 2ª- calle 10- calle 17- carrera 5ª- hospital.

Regreso: Hospital- carrera 5ª- calle 16- carrera 8ª- calle 12- carrera 9ª- calle 20- carrera 10ª- sena- avenida 30- carrera 7ªB- transversal 30- carrera 7ªA- calle 32- carrera 7ª- avenida Kennedy- calle 42- carrera 7ªB- calle 44- carrera 5ª- diagonal 44- transversal 4ª- diagonal 45- transversal 2C- paradero primero de enero.

Características del servicio.

Tipo de vehículo: Buseta - Microbús
 Tiempo de servicio: 6 a 22 horas
 Tiempo de recorrido: 50 minutos
 Frecuencia de despacho: cada 5 minutos
 Numero de vehículos: 13 vehículos

RUTA NUMERO DOS: BERLIN- CALLE 12- VICEVERSA.

TERMINAL: Berlin.

Recorrido: Circular Berlin- via Tocaima- jardines del señor- la esmeralda (sin entrar a los barrios)- sena- carrera 10ª- calle 20- carrera 8ª- calle 12- carrera 11- calle 16- carrera 12- calle 16- avenida ferrocarril- calle 20- carrera 10ª- sena- via a Tocaima- la esmeralda (sin entrar a los barrios)- jardines del señor- Berlin.

Características del servicio.

Tipo de vehículo: BUS- Buseta - Microbús
 Tiempo de servicio: 6 a 22 horas
 Tiempo de recorrido: 50 minutos
 Frecuencia de despacho: cada 9 minutos
 Numero de vehículos: 10 vehículos

RUTA NUMERO TRES: PRIMERO DE ENERO- SAN LUIS.**TERMINAL PRIMERO DE ENERO.**

Recorrido: primero de enero- transversal 2C- diagonal 45- transversal 4ª- diagonal 44.- carrera 5ª- calle 44- carrera 7ªB- calle 42- carrera 5ª- avenida Kennedy- carrera 7ªA- carrera 7ª- calle 34- carrera 6ª- calle 32- avenida 30- sena- carrera 10- carrera 12- calle 18- carrera 10ª- calle 11- carrera 7ª- puente ospina Pérez - Vía Panamericana - a la derecha calle 10 - a la derecha Carrera 3 Unidad Deportiva - a la izquierda calle 11 - a la izquierda Carrera 5 - a la derecha calle 13 - a la izquierda Carrera 8 Plaza de Mercado - a la derecha calle 15 - izquierda Carrera 9 - a la derecha calle 10 - a la derecha Avenida Barrio San Luis - a la izquierda calle 10 - a la izquierda Carrera 13 - Barrio San Luis.

Regreso: Barrio San Luis - a la izquierda Calle 7 - a la izquierda Carrera 9 - a la derecha Carrera 12 - Alcaldía de Flandes - a la izquierda Avenida Ferrocarril - a la derecha Carrera 2 - a la derecha Calle 11 - a la izquierda Carrera 3 - a la izquierda Vía Panamericana - Puente Ospina Pérez- carrera 7ª- calle 12- carrera 9ª- calle 20- carrera 10ª- calle 25- carrera 12- calle 28- carrera 10ª- sena- avenida 30- calle 32- carrera 7ª- avenida Kennedy- carrera 5ª- calle 42- carrera 7ªB- calle 44- carrera 5ª- diagonal 44- transversal 4ª- diagonal 45- transversal 2C- primero de enero.

Características del servicio

Tipo de vehículo:	Buseta - Microbús
Tiempo de servicio:	6 a 22 horas
Tiempo de recorrido:	50 minutos
Frecuencia de despacho:	cada 5 minutos
Numero de vehículos:	13 vehículos

RUTA NUMERO TRES A: PRIMERO DE ENERO- TOPACIO.**TERMINAL PRIMERO DE ENERO.**

Recorrido: primero de enero- transversal 2C- diagonal 45- transversal 4ª- diagonal 44.- carrera 5ª- calle 44- carrera 7ªB- calle 42- carrera 5ª- avenida Kennedy- carrera 7ªA- carrera 7ª- calle 34- carrera 6ª- calle 32- avenida 30- sena- carrera 10- carrera 12- calle 18- carrera 10ª- calle 11- carrera 7ª- Puente Ospina Pérez - Avenida Panamericana - Puente Peatonal - a la izquierda Avenida Aeropuerto Calle 13 - a la derecha Barrio Aprovech - a la izquierda Manzana 9 - a la izquierda Manzana 7 - a la derecha Manzana 3 - Barrio las Quintas de Flandes - Manzana 22 - Iglesia Divino Niño - a la derecha Manzana 6 - a la izquierda Avenida Panamericana - Terminalillo - a la derecha Entrando al Conjunto Aragón - a la derecha a Cogor Avenida Panamericana - Conjunto Residencial Alejandria - Conjunto Residencial Cancún - a la derecha Vía Coello - Conjunto Residencial Mediterráneo - a la derecha la Virgen - Topacio.

Regreso: Urbanización los Arrayanes - girando a la derecha a entrar Conjunto Residencial Alejandria - izquierda Avenida Panamericana - a la derecha entra al Conjunto Residencial Pakistán - devolviéndose a mano derecha Vía Panamericana - a la derecha Barrio Quintas de Flandes - Manzana 6 - a la izquierda Manzana 22 - a la izquierda Manzana 7 - a la derecha Barrio Aprovech - a la izquierda calle 13 - Avenida Aeropuerto - a la derecha Avenida Panamericana - Puente Ospina Pérez- carrera 7ª- calle 12- carrera 9ª- calle 20- carrera 10ª- calle 25- carrera 12- calle 28- carrera 10ª- sena- avenida 30- calle 32- carrera 7ª- avenida Kennedy- carrera 5ª- calle 42- carrera 7ªB- calle 44- carrera 5ª- diagonal 44- transversal 4ª- diagonal 45- transversal 2C- primero de enero.

Características del servicio

Tipo de vehículo:	Buseta - Microbús
Tiempo de servicio:	6 a 22 horas
Tiempo de recorrido:	50 minutos
Frecuencia de despacho:	cada 5 minutos
Numero de vehículos:	13 vehículos

RUTA NUMERO CUATRO: KILÓMETRO TRES ORQUÍDEAS**TERMINAL KILÓMETRO TRES**

Recorrido: kilómetro tres- cementerio jardines del señor- avenida 10- carretera paralela al caño vía al barrio la esmeralda- manzana 24- giran a la derecha por la manzana 13- giran a la izquierda por la manzana 4- giran a la izquierda para tomar la carretera a Tocaima, Girardot- giran a la izquierda por el colegio departamental- siguen en línea recta girando en "U"- en línea recta hasta la manzana 3- giran a la izquierda para tomar la carrera 8ª- calle 34- carrera 10ª- carrera 12- calle 16- carrera 10ª- calle 11- carrera 7ª- puente Ospina Pérez- Vía Panamericana - a la derecha calle 10 - a la derecha Unidad Deportiva - a la izquierda Calle 6 - a la izquierda Carrera 8 Policía Flandes - a la derecha Vía Panamericana - a la derecha Bomba San Pedro - Barrio la Paz - Carrera 9 - a la derecha Calle 5 - Barrio las Orquídeas - Manzana g casa 2.

Regreso: - Barrio las Orquídeas - Manzana g Casa 23 - Calle 5 - a la izquierda Carrera 9 - Barrio la Paz - Bomba San Pedro - Vía Panamericana - a la izquierda Carrera 8 - a la derecha Calle 6 Unidad Deportiva de Flandes - a la derecha Calle 10 hasta la Carrera 4 - a la izquierda Vía Panamericana - Puente Ospina Pérez- carrera 7ª- calle 12- carrera 8ª- calle 16- carrera 14- calle 26- carrera 13- calle 22- carrera 11- calle 25- carrera 12- calle 28- carrera 10ª- calle 34- carrera 8ª- manzana 3- en línea recta girando en "U"- en línea recta pasando por la Secretaría de Tránsito y Transporte- colegio normal departamental- vía Girardot Tocaima- avenida principal barrio la Esmeralda- tomando a la derecha manzana 4- tomando a la derecha manzana 13- salida del barrio manzana 24- carretera paralela al caño- avenida 40- vía a Tocaima- cementerio Jardines del Señor- kilómetro tres.

Características del servicio

Tipo de vehículo: Bus - Buseta - Microbús
 Tiempo de servicio: 6 a 22 horas
 Tiempo de recorrido: 84 minutos
 Frecuencia de despacho: cada 6 minutos
 Numero de vehículos: 16 vehículos

RUTA NUMERO CINCO: ESPERANZA- SANTARITA VICEVERSA.**TERMINAL:** Barrio la Esperanza.

Recorrido: calle 3ª- barrio buenos aires- carrera 20- manzana E y F barrio centenario- calle 11- carrera 19- calle 17- carrera 20- calle 19- carrera 14- calle 18- carrera 8ª- calle 14- carrera 9ª- calle 16- carrera 9ª- calle 20- carrera 10ª- calle 22- comando de la Policía- carrera 4ª- calle 32- carrera 4ª- calle 33- barrio Alicante- barrio santa rita manzana C y E.

Regreso: manzana C y E barrio santa Rita- barrio Alicante- calle 33- carrera 6ª- calle 34- carrera 4ª- barrio obrero- carrera 5ª- calle 32- carrera 4ª- comando de la Policía- calle 22- carrera 10ª- calle 20- carrera 8ª- calle 12- carrera 11- calle 15- carrera 12- calle 16- carrera 14- calle 19- carrera 20- calle 17- carrera 19- centenario- calle 3ª- paradero.

Características del servicio

Tipo de vehículo: Buseta - Microbús
 Tiempo de servicio: 6 a 22 horas
 Tiempo de recorrido: 60 minutos
 Frecuencia de despacho: cada 5 minutos
 Numero de vehículos: 13 vehículos

RUTA NUMERO CINCO A: EL PALMAR- VILLA ALEXANDER VICEVERSA.**TERMINAL:** Plaza de mercado.

Recorrido: plaza de mercado- calle 11- carrera 7ª- Puente Ospina Pérez - Vía Panamericana - Puente Peatonal - a la izquierda Avenida Aeropuerto - Calle 13 - Colegio Departamental de Flandes - Barrio Obrero - Conjunto Residencial Puerto Bahía - a la derecha Avenida el Palmar - Urbanización Santa Marta - Conjunto

Residencial San Andres - a la izquierda Manzana 9 - a la izquierda Manzana 7 - a la izquierda Manzana 5 - Barrio el Palmar.

Regreso: barrio el Palmar - a la derecha Avenida el Palmar - Conjunto Residencial San Andres - Urbanización Santa Marta - a la izquierda Avenida Aeropuerto Calle 13 - Conjunto Residencial Puerto Bahía - Barrio Obrero - a la derecha Avenida Panamericana - Puente Ospina Perez- cra 7ª- calle 16- Avenida Ferrocarril- calle 19- carrera 19 vía a la Universidad Cundinamarca- barrio Santa Isabel- barrio Vivisol- carrera 20 vía al Estado- vía a Villa Alexander, Viceversa

Características del servicio

Tipo de vehículo:	Buseta - Microbús
Tiempo de servicio:	5:30 a las 18 horas
Tiempo de recorrido:	46 minutos
Frecuencia de despacho:	cada 60 minutos
Numero de vehículos:	1 vehículo

RUTA NUMERO SEIS: ESPERANZA- PORTACHUELO

TERMINAL Barrio la Esperanza.

Recorrido: saliendo del barrio la esperanza- calle 3ª- carrera 20 a la derecha por la calle 7ª- por esta en linea recta hasta la carrera 17 a la derecha- calle 5ª- (plazuela barrio Buenos Aires)- la capita a la derecha por la calle 6ª hasta la carrera 19- calle 3ª- carrera 15- carrera 14- calle 10ª- carrera 12- calle 16- carrera 8ª- calle 12- carrera 9- calle 16- carrera 9ª- calle 20- carrera 10ª- calle 29- avenida bavaria hasta el barrio miraflores- carrera 12- calle 34- carretera vía a Tocaima entrando al barrio Juan pablo- sale nuevamente a la vía Tocaima hasta la avenida 40- san Fernando- mi futuro-años del peñón condominio- se devuelve por la avenida el peñón en linea recta hasta la manzana 78 a mano izquierda hasta la manzana 30 gira a la derecha hasta el parque gira a mano izquierda hasta la manzana 27 a la derecha en linea recta hasta el barrio triunfo a mano izquierda bordeando el barrio triunfo hasta la manzana 23- por esta gira a la derecha bordeando el barrio triunfo hasta la avenida 40 en linea recta hasta encontrar la carretera a Tocaima a mano izquierda por esta hasta la calle 34- a la derecha por el barrio miraflores avenida 29- carrera 10ª- calle 20- carrera 8ª- calle 12- carrera 11- calle 15- carrera 14- calle 11- carrera 14- en linea recta avenida Córdoba- avenida río- carrera 15- giro a la calle 3ª- a la derecha por la carrera 19- hasta la calle 5ª- carrera 17- calle 7ª- carrera 20- calle 3ª- barrio la esperanza.

Características del servicio

Tipo de vehículo:	Buseta - Microbús
Tiempo de servicio:	6 a 22 horas
Tiempo de recorrido:	60 minutos
Frecuencia de despacho:	cada 5 minutos
Numero de vehículos:	13 vehículos

RUTA NUMERO SIETE. MIRADOR- HOSPITAL- TRIUNFO VICEVERSA

TERMINAL: Barrio La Esperanza, Mirador.

Recorrido: Barrio la Esperanza el Mirador - Manzana 4 Casa 1 - a la izquierda Carrera 10 - a la izquierda Calle 7 - a la derecha Carrera 13 - a la derecha Calle 10 - Avenida los Alcaldes - a la izquierda Avenida Panamericana - Puente Ospina Perez Carrera 7ª - Calle 12- carrera 8ª- calle 16- carrera 5ª- Hospital- carrera 5ª- calle 16- carrera 9ª- carrera 10ª- Sena- carrera 10ª- calle 34 directo hasta la urbanización Santa Rita- barrio Naranjos- Avenida el peñón- Portachuelo.

Regreso: Portachuelo- avenida el peñón- barrio los Naranjos- Santa Rita- calle 34- carrera 10ª- calle 11- carrera 9ª- calle 16- Hospital- carrera 5ª- calle 16- carrera 10ª- calle 11- carrera 7ª- Puente Ospina Perez- Avenida Panamericana - a la derecha Avenida los Alcaldes Calle 10 - a la derecha Barrio San Luis - a la derecha Calle 10 - izquierda Carrera 13 - a la izquierda Calle 7 - a la derecha Carrera 10 - a la derecha Barrio la Esperanza Mirador, viceversa

Características del servicio

Tipo de vehículo: Microbús
 Tiempo de servicio: 5:30 a 18 horas
 Tiempo de recorrido: 74 minutos
 Frecuencia de despacho: cada 8 minutos
 Número de vehículos: 10 vehículos

RUTA PUENTE OSPINA PEREZ-CAMALA

TERMINAL: Plaza de Mercado.

Recorrido: carrera 7ª. Puente Ospina Perez - Avenida Panamericana - a la derecha Avenida las Alcaldes Calle 10 - a la izquierda Carrera 8 - a la derecha Avenida Panamericana - a la derecha Bomba San Pedro entrando al Barrio la Paz por la Carrera 9 - Barrio el Libertador - Cementerio - Barrio Alfonso Lopez - Avenida Topacio - la Virgen - Topacio - Tarqui - Camala.

Regreso : Camala - Tarqui - Topacio - la Virgen - Avenida Topacio - Barrio Alfonso Lopez - Cementerio - Barrio el Libertador - Barrio la Paz - Carrera 9 - Bomba San Pedro - a la izquierda Avenida Panamericana - Puente Ospina Perez carrera 7ª.

Características del servicio

Tipo de vehículo: Bus
 Tiempo de servicio: 5:20 a 18 horas
 Tiempo de recorrido: 80 minutos
 Frecuencia de despacho: cada 120 minutos
 Número de vehículos: 1 vehículo

TERCERA. La tarifa para estos recorridos será establecida por la autoridad municipal y bajo ninguna condición podrá ser modificada por la empresa. Su incremento se realizará cada vez que la autoridad competente lo requiera.

CUARTA. El procedimiento para ser efectivas las sanciones por contravenciones a las normas de Tránsito y Transporte del parque automotor afiliado a la empresa **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT LTDA**, se desarrollarán bajo lo preceptuado en el decreto 3366 de 2003 y la ley 769 de 2002 y su procedimiento se llevará a cabo por la autoridad del municipio donde tenga la sede principal la empresa.

QUINTA. la vigencia de este compromiso será indefinida por las necesidades del servicio y cualquier modificación a la presente acta será de manera conjunta y concertada.

Se firmó en el municipio de Girardot a los ____ días del mes de ____ del año

Por los que intervienen en la presente Acta:


 ALCALDE DE GIRARDOT


 ALCALDE DE EL VALLE

Anexo C. Relación Parque Automotor Cooperativa de Transportadores Atanasio Girardot.

**RELACION PARQUE AUTOMOTOR OPERANDO
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ATANASIO GIRARDOT**

No.	PLACA	CLASE	MARCA	MODELO	MOTOR No.	CAP	CHASIS No.	PROPIETARIO	C. C.
1	SSH-760	MICRO	CHEVR.	2006	249609	19	9GCNKR5586B003879	ALVARO VANEGAS PARAMO	11.301.662
2	VCA-729	MICRO	CHEVR.	2002	794007	19	9GCNKR55E2B564106	LEIDY CATHERINE AGUDELO	1.070.599.217
4	SSH-521	MICRO	CHEVR.	2004	961848	19	9GCNKR55E4B421104	YANINI SUAREZ DE GONGORA	39.552.175
5	SSH-725	MICRO	CHEVR.	2005	229761	19	9GCNKR5595B003484	FERNANDO GONZALEZ S.	11.305.853
6	SSH-400	MICRO	CHEVR.	2002	794053	19	9GCNKR55E2B564209	HERNAN RUGE PULIDO	11.312.080
8	SSH-505	MICRO	CHEVR.	2004	976795	19	9GCNKR55E4B420308	LEIDY CATHERINE AGUDELO	1.070.599.217
9	WTK-424	MICRO	CHEVR.	1998	520323	19	9GCNKR55EWB503110	HECTOR FCO. VILLAMIL NIÑO	79.263.746
10	SSH-350	MICRO	KIA	2000	FD35-005928T	19	KNCWE5112YK017296	FANNY ORTEGON AVILA	35.324.372
11	SSH-601	MICRO	CHEVR.	2005	147208	19	9GCNKR5535B002671	HUGO TORRES CASALLAS	19.470.738
12	SSH-734	MICRO	CHEVR.	2005	230125	19	9GCNKR5555B003482	JOSE DEL C. GONZALEZ G.	3.046.018
13	SSH-202	MICRO	CHEVR.	1998	496260	19	9GCNKR55EWB499307	YOLIMA LOZANO ACOSTA	39.555.927
14	SSH-211	MICRO	CHEVR.	1998	496881	19	9GCNKR55EWB499304	RUBEN ORTIZ	79.120.863
15	SSH-204	MICRO	CHEVR.	1998	496852	19	9GCNKR55EWB499306	LUISA FERNANDA RIOS DE V.	39.552.612
16	SSH-462	MICRO	CHEVR.	2002	798060	19	9GCNKR55E2B568008	JOSE FRANCISCO CASTAÑEDA	11.299.387
17	WTL-838	MICRO	CHEVR.	2004	978022	19	9GCNKR55E4B421411	GABRIEL E. PARRA HOYOS	11.301.231
18	SSH-506	MICRO	CHEVR.	2004	976786	19	9GCNKR55E4B420307	LUIS ENRIQUE DIAZ YUNGO	11.322.378
20	SSH-618	MICRO	CHEVR.	2005	150848	19	9GCNKR5515B002765	NIDIA SILDANA CAYCEDO C.	51.722.210
21	SSH-262	MICRO	CHEVR.	2000	473322	19	9GCNKR55EYB541004	JOSE NELSON MASMELA B.	14.199.549
22	SSH-323	MICRO	DAIHATSU	2000	1636638	19	V118-60832	BRAYAN ALBERTO VELASQUEZ R.	1.108.455.433
23	WTL-250	MICRO	CHEVR.	2002	798048	19	9GCNKR55E2B568110	HECTOR JULIO VELA CAYCEDO	11.313.690
24	SSH-499	MICRO	CHEVR.	2004	943246	19	9GCNKR55E4B419305	Sucesores SILVIA A. VALBUENA	20.596.118
25	SSH-632	MICRO	CHEVR.	2005	151334	19	9GCNKR5535B002783	Sucesores GERMAN A. DONOSO	11.299.785
26	SSH-368	MICRO	CHEVR.	2001	755720	19	9GCNKR55E1B478203	Sucesores GERMAN A. DONOSO	11.299.785
27	SSH-351	MICRO	CHEVR.	2001	726462	19	9GCNKR55E1B473407	ANGEL ALBERTO GONZALEZ S.	11.310.633
28	SSH-852	MICRO	CHEVR.	2006	265833	19	9GCNKR55X6B004144	GERMAN RODRIGUEZ URQUIZA	11.224.293
29	UQP-044	MICRO	CHEVR.	1998	527146	19	9GCNKR55EWB504402	YAMIL CASTAÑEDA SANCHEZ	39.583.828
30	SSH-473	MICRO	CHEVR.	2003	924626	19	9GCNKR55E3B930304	LUCIA DURAN CABALLERO	39.550.220
31	SSH-219	MICRO	CHEVR.	1998	509266	19	9GCNKR55EWB502201	ROGELIO GUTIERREZ TRUJILLO	11.300.317

32	SSH-628	MICRO	CHEVR.	2005	153955	19	9GCNKR5515B002135	NERCYS LOPEZ MARTINEZ	39.577.739
33	SSH-264	MICRO	CHEVR.	2000	472897	19	9GCNKR55EYB541001	RAUL ANTONIO LONDOÑO S.	11.316.173
34	SVA-768	MICRO	CHEVR.	2000	475079	19	9GCNKR55EYB542208	RAFAEL ALBERTO URIBE C.	79.456.109
35	SSH-949	MICRO	CHEVR.	2007	445508	19	9GCNKR5557B004585	FLORESMIRO ORTIZ VASQUEZ	11.290.100
36	SSH-467	MICRO	CHEVR.	2003	924690	19	9GCNKR55E3B930302	YEISON HERMIDEZ FLORES C.	14.190.972
37	SSH-464	MICRO	CHEVR.	2003	924674	19	9GCNKR55E3B930303	LUZ MARINA MARTINEZ DE L.	20.622.965
38	SSH-229	MICRO	CHEVR.	1998	521340	19	9GCNKR55EWB503706	EDILBERTO RICARDO M.	328.208
39	TRH-390	BUSETON	CHEVR.	2011	817889	31	9GCNPR715B011511	FERNANDO GONZALEZ SANABRIA	11.305.853
40	SSH-984	MICRO	CHEVR.	2007	472639	19	9GCNKR5547B004710	GONZALO CLEVES JARAMILLO	11.309.046
41	SSH-610	MICRO	CHEVR.	2005	146689	19	9GCNKR5515B002667	JAIME AGUDELO MOGOLLON	5.859.948
42	SSH-551	MICRO	CHEVR.	2004	112490	19	9GCNKR55E4B125206	ORLANDO SALCEDO	14.248.033
44	SSH-416	MICRO	CHEVR.	2002	799321	19	9GCNKR55E2B570309	ALVARO EDUARDO REYES	179.071
45	SSX-019	MICRO	NISSAN	2012	ZD30301779K	19	JN1PGAE25Z0770581	JOSE FRANCISCO CASTANEDA	11.299.381
46	SSH-367	MICRO	CHEVR.	2001	727159	16	9GCNKR55E1B474004	HUMBERTO SILVA MARROQUIN	11.370.557
48	SSH-293	MICRO	CHEVR.	2000	626193	19	9GCNKR55EYB543506	LEIDA OVIEDO GUZMAN	39.662.442
49	VMV-053	MICRO	CHEVR.	1999	564598	19	9GCNKR55EXB509207	JORGE ELIECER ROMERO A.	11.291.314
50	SSH-322	MICRO	DAIHATSU	2000	1637675	19	V118-60912	MIGUEL ANGEL CASILIMAS S.	1.070.593.931
51	SSH-451	MICRO	CHEVR.	2003	893580	19	9GCNKR55E3B927211	NIDIA SILDANA CAYCEDO C.	51.722.210
52	SOB-924	MICRO	DAIHATSU	1998	1554936	19	V11857004	JULIO CESAR ROJAS SANCHEZ	2.859.010
53	SSH-205	MICRO	CHEVR.	1998	491914	19	9GCNKR55EWB498704	NURY MEJIA GARCIA	39.551.944
54	SSH-789	MICRO	CHEVR.	2006	249170	19	9GCNKR5506B003889	DIANA MARCELA AMAYA S.	52.791.424
55	SOC-484	MICRO	CHEVR.	1999	471419	19	9GCNKR55EXB600412	CARMENZA MARTINEZ HERRAN	39.564.381
56	SYQ-662	MICRO	CHEVR.	2001	792202	19	9GCNKR55E1B562401	GERSON RODRIGUEZ PEDREROS	93.416.944
57	SSH-681	MICRO	CHEVR.	2005	156785	19	9GCNKR55X5B002845	LUZ MARINA RODRIGUEZ CARDOZ	39.550.054
58	SSI-107	MICRO	CHEVR.	2008	560861	19	9GCNKR5588B005098	JOAQUIN EMILIO GONZALEZ S.	11.310.762
59	SSH-305	MICRO	CHEVR.	2000	626180	19	9GCNKR55EYB543502	JUAN JOSE MASMELA PAEZ	11.322.146
60	SSH-361	MICRO	DAIHATSU	2000	1653238	19	V11862179	JOSE LUIS ARIAS ZABALA	11.221.400
61	UQP-250	MICRO	CHEVR.	2001	727753	19	9GCNKR55E1B474511	ERNESTO ALEJANDRO DAZA B.	79.725.359
62	SSH-540	MICRO	CHEVR.	2004	980687	19	9GCNKR55E4B421809	CARLOS EDUARDO YATE V.	11.307.883
63	WBD-799	MICRO	CHEVR.	2002	797035	19	9GCNKR55E2B566912	ERIKA MARCELA GARCIA F.	1.010.204.501
64	UQP-168	MICRO	CHEVR.	2000	475417	19	9GCNKR55EYB542001	BLANCA SOFIA SANCHEZ DE C.	39.554.747
65	SSH-481	MICRO	CHEVR.	2003	939308	19	9GCNKR55E3B418509	HECTOR FABIO CLAVIJO BUENO	79.111.717
66	SSI-134	MICRO	CHEVR.	2009	626998	19	9GCNKR5549B005312	LEIDY CAROLINA GONZALEZ O.	1.070.590.939
67	SSH-773	MICRO	CHEVR.	2006	260594	19	9GCNKR5586B004045	COOP. ATANASIO GIRARDOT	89.600.560-7

Anexo D. Carta Secretaría de Tránsito y Transporte.



SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE



STTG. 160.09.02.13 3904
Girardot, 25 de setiembre del 2017

DOCTOR
ANDRES CAMILO SAHID ZAPATA
DECANO PROGRAMA ADMINISTRACION LOGISTICA
UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA CARRERA 19 No 17- 33 GIRARDOT

Ref. Respuesta oficio con el radicado No 3814

Cordial saludo

Respetuosamente por medio del presente me permito dar respuesta a su oficio con el radicado 3814 de fecha 14 de septiembre del 2017 donde solicita información, esta secretaria se permite suministrar los datos en los puntos que son de su competencia así:

- Empresas de transporte público colectivo de pasajeros legalmente constituidas en la ciudad.
- Cooperativa de transportadores de Girardot Ltda.
- Cooperativa de transportadores " ATANASIO GIRARDOT "
- Rápido el Carmen.

En la ciudad se encuentran habilitadas 19 rutas para el transporte público de pasajero modalidad colectivo, que las prestan las 3 empresas anteriormente relacionadas distribuidas así:

- Cooperativa de transportadores " ATANASIO GIRARDOT " = 9 rutas
- Cooperativa de transportadores de Girardot Ltda. 7 rutas =
- Rápido el Carmen. = 3 rutas.

El número de vehículos que en la actualidad se encuentran cubriendo las diferentes rutas es de 182 entre las diferentes empresas así:

- Cooperativa de transportadores "ATANASIO GIRARDOT "=95 vehículos.
- Cooperativa de transportadores de Girardot Ltda. = 67 vehículos.
- Rápido el Carmen. = 20 vehículos.

La capacidad de pasajeros de los vehículos que están cumpliendo con las diferentes rutas se encuentra clasificada en los grupos b y c de acuerdo en la ley 1079 del 2015 artículo 2.2.1.1.9.3.

- Grupo b capacidad de pasajeros de 10 a 19
- Grupo c capacidad de pasajeros de 20 a 39

Atendido 2 2 1 1 0 3. Bases de datos. Con el objeto de facilitar una oferta racionalización en el



SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE



- Grupo A 4 a 9 pasajeros
- Grupo B 10 a 19 pasajeros
- Grupo C 20 a 39 pasajeros
- Grupo D más de 40 pasajeros

Todos los vehículos que se encuentran prestando el servicio de transporte público de pasajeros colectivo cumplen con lo normado en el artículo 6 de la ley 105 del 1993. Artículo 6º.- Modificado por el art. 2. Ley 276 de 1995. Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de pasajeros y/o mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecidas por ellas. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

En Girardot se encuentran instaladas y en funcionamiento 31 Intersecciones semafóricas en las siguientes direcciones:

1. Carrera 5 con calle 16
2. Carrera 7 con calle 11
3. Carrera 7 con calle 16
4. Carrera 7 con calle 20
5. Carrera 7 con calle 22
6. Carrera 7 con calle 33 barrio san Jorge
7. Carrera 7ª con calle 32 unimed
8. Carrera 9 con calle 12
9. Carrera 9 con calle 14
10. Carrera 9 con calle 18
11. Carrera 10 con calle 12
12. Carrera 10 con calle 16
13. Carrera 10 con calle 19
14. Carrera 10 con calle 22
15. Carrera 10 con calle 25
16. Carrera 10 con carrera 19 la maravilla
17. Carrera 10 con calle 40 progral
18. Carrera 11 con calle 16
19. Carrera 11 con calle 18
20. Carrera 11 con calle 22
21. Carrera 14 con calle 18
22. Carrera 14 con calle 19
23. Carrera 18 con calle 11 barrio centenario
24. Carrera 18 con calle 17
25. Carrera 18 con calle 19
26. Carrera 19 con calle 22 aminta
27. Carrera 24 con calle 19 estadio
28. Carrera 24 entrada barrio vivisol
29. Avenida 40 diagonal 8 el triunfo
30. Diagonal 8 parque central
31. Piscina barrio Kennedy

De igual manera se encuentran autorizados y señalizados los paraderos de los vehículos que prestan el transporte de pasajeros colectivo que a continuación relaciono:



SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE



4. Carrera 9 entre calles 14 y 16
5. Carrera 9 entre calles 18 y 19
6. Carrera 9 entre calles 19 y 20
7. Carrera 10 entre calles 13 y 14
8. Carrera 10 entre calles 14 y 16
9. Carrera 10 entre calles 17 y 18
10. Carrera 10 entre calles 21 y 22
11. Carrera 10 entre calles 26 y 27 en ambos costados
12. Calle 11 entre carreras 9 y 8
13. Calle 12 entre carreras 8 y 9
14. Calle 16 entre carreras 12 y 14
15. Calle 16 entre carreras 12 y 11 frente al pasaje aljure
16. Calle 18 entre carretas 12 y 11
17. Avenida 30 frente al Sena

En la ciudad se encuentran funcionando las siguientes estaciones de servicio en las siguientes direcciones:

1. Carrera 5 con calle 22
2. Carrera 7 con calle 16
3. Carrera 7 con calle 22
4. Carrera 8ª con calle 29 avenida babaria
5. Carrera 10 con calle 22
6. Carrera 10 con calle 29
7. Carrera con calle 30 Sena
8. Carrera calle 30 jumbo
9. Carrera 10 estación la 40
10. Carrera 12 con calle 18
11. Carrera 14 con calle 28 terminal
12. Carrera 24 con calle 19 estadio
13. Avenida Kennedy frente homecenter

En la ciudad se encuentran en funcionamiento 3 centros de diagnóstico los cuales están ubicados en las siguientes direcciones:

1. Carrera 10 frente al colegio departamental
2. Carrera 14 instalaciones del terminal de transporte
3. Calle 29 avenida babaria con carrera 7a


De igual forma la universidad piloto de Colombia en el año 2010 adelanto los estudios y diseño del plan maestro de movilidad y seguridad ciudadana del municipio de Girardot Cundinamarca,

Lo anterior para su conocimiento y fines estime conveniente.

Atentamente

DANIEL FARINA HIGUERA
SECRETARIO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE GIRARDOT

Anexo E. Decreto 102. Fuente Archivo Secretaría de Tránsito y Transporte de Girardot.

 Colombia - Landmark Alcaldía Municipal de Girardot	SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE	 GIRARDOT <small>MUNICIPIO DE ANTIPOQUIA</small>
DECRETO No - 102 2017 (10 JUL 2017)		
(Por medio del cual se dictan medidas que reglamentan la circulación de motocicletas en el Municipio de Girardot")		
<p>El Alcalde del Municipio de Girardot en uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales, en especial las conferidas por los artículos 24 y 315 de la Carta Magna, ley 136 de 1994, la ley 769 de 2002, ley 1383 de 2010, el Decreto Nacional 2961 de 2006, el Decreto Nacional 4116 de 2008</p>		
CONSIDERANDO		
<p>El artículo 315 de la Constitución Nacional numeral 1,2 culmina al Alcalde Municipal que haga cumplimiento de la Constitución y las leyes en aras de fortalecer el Estado Social de derecho conservando de esta forma el orden público en consonancia con el ordenamiento jurídico vigente.</p>		
<p>Así las cosas el artículo 24 de la Constitución Nacional desarrolla como derecho fundamental la libre locomoción con el fin de garantizar la seguridad y comodidad de los ciudadanos preservar un ambiente sano y la protección del espacio público, derechos fundamentales regulados por las autoridades competentes.</p>		
<p>De conformidad al artículo 91 de la ley 136 de 1994 modificado por el artículo 29 de la ley 1551 de 2012 son atribuciones del alcalde conservar el orden público, acatando las instrucciones y órdenes recibidas por el Presidente de la Republica y del respectivo Gobernador y para ellos podrá dictar medidas sobre restricción de la circulación de personas por vías y lugares públicos en la jurisdicción de sus Municipios.</p>		
<p>En este orden de ideas es la normatividad de Tránsito ley 769 de 2002 y ley 1383 de 2010 la que erige al Alcalde Municipal como autoridad de Tránsito y le confiere unas facultades legales para adoptar las medidas de carácter regulatorio una vez se verifique que dentro del territorio de su jurisdicción se avizore que se está realizando modalidad alguna de transporte que no cumpla con los requisitos de la mentada legislación de tránsito.</p>		
<p>El Decreto Nacional 2961 de 2016 modificado por el artículo 1 del Decreto Nacional 4116 de 2008 dispuso:</p>		
<p style="padding-left: 40px;">(…)“En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad legal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por períodos inferiores o iguales a un año”.</p>		
<p>Sobre este punto la Corte Constitucional mediante C- 408 de 2004 estableció “[...] Autorizar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales, no solo</p>		



SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE



- 102

constituiría una inaceptable falencia del Estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento de claras normas legales obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente de servicio público de transporte”.

La Secretaria de Transito mediante oficio calendarado del 4 de julio de 2017 informa que en el periodo comprendido entre el 2 de junio de 2017 al 2 de julio de 2017 se han realizado seiscientos treinta y seis (636) ordenes de comparendos los cuales cuarenta y cuatro (44) corresponden a la infracción D-12 esto es "Conducir un vehículo, que sin la debida autorización se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además el vehículo será inmovilizado por primera vez en el término de 5 días, por segunda vez en término de 20 días y por tercera vez en el término de 40 días."

Así las cosas en cumplimiento del decreto ley 4116 de 2008, consistente en que una vez se verifique en el Municipio la prestación del servicio público en motocicleta, se procederá adoptar las medidas correspondientes, las cuales pueden consistir en restringir la circulación de acompañantes, luego, se impone armonizar la reglamentación municipal con los decretos 2961 de 2006, y 4116 de 2008, de tal forma que tenga funcionalidad y aplicabilidad en el Municipio de Girardot, dando plena observancia a los principios que inspira la función pública, habida consideración a que latente el ejercicio de la actividad en comento.

Por lo anteriormente expuesto el Alcalde Municipal de Girardot,

DECRETA

ARTÍCULO PRIMERO: Restringir la circulación y tránsito de acompañantes (parrilleros) en vehículos tipo motocicleta de cualquier modalidad y cilindraje, incluyendo las cuatrimotos, tricimotos, motocarros en el horario comprendido entre las 5 a.m. a las 23 p.m. de lunes a sábado en los siguientes puntos del territorio de la ciudad de Girardot:

Carrera 19 entre calles 17 Universidad Piloto hasta la calle 34 cruces Miraflores, Santa Isabel.

Glorieta Jumbo Avenida Bavaria calle 22 algarrobo, carrera 2 tapia de cementerio hasta la calle 20 barrio las acacias.

Carrera 4 entre calles 20 alto del Rosario hasta la calle 9 barrio Puerto Montero.

Avenida del Río carrera 15 hasta la calle 12 esquina estación de energía.

Carrera 15 hasta la calle 16 puente del ITUC.

Calle 16 entre carrera 15 puente del ITUC. con carrera 18 Escuela Ecuador.

Calle 17 entre carreras 18 y 19 Universidad Piloto.



Colombia - Condensados
Alcaldía Municipal de Girardot

SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE



GIRARDOT
MUNICIPIO DE GIRARDOT

- 102

Calle 9 entre carrera 4 carrera 7 hasta el monumento danza del sol puente Ospina.

PARAGRAFO. El conductor y/o propietario del vehículo tipo motocicleta, que sea sorprendido ejerciendo un servicio diferente para el cual fue autorizado en la licencia de tránsito (Tarjeta de Propiedad) será sancionado de conformidad al artículo segundo del presente acto administrativo.

ARTICULO SEGUNDO: La inobservancia a las disposiciones señaladas en el presente decreto se sancionaran conforme lo dispuesto en el decreto 2961 de septiembre 4 de 2006.

ARTICULO TERCERO: Se exceptúan de la siguiente medida de que tratan el artículo primero y segundo del presente decreto los motociclistas:

- Miembros de la Fuerza Pública (Organismos de Seguridad del Estado, Fuerzas Militares, Armada Nacional, Policía Nacional, Cuerpo Técnico de Investigación de la Fiscalía General de la Nación y los que ejerzan funciones de Policía Judicial adscritos a la Policía Nacional siempre y cuando se encuentren en ejercicio de sus funciones.
- Personal de Organismos de Socorro.
- Autoridades de Tránsito.
- Escoltas de los funcionarios de del orden Nacional, Departamental y Municipal.
- Miembros de la seguridad Privada siempre y cuando se encuentren debidamente uniformados en cumplimiento de sus deberes salvo que conduzcan en estado de embriaguez.
- Las de propiedad y al servicio de empresas de servicios públicos y domiciliarios.
- Mensajeros vinculados mediante contrato de trabajo a empresas de mensajería.
- Mensajeros de empresas vinculados mediante contrato de trabajo.
- Acompañante de motocicleta que adelante curso de capacitación automovilística en un centro de enseñanza legalmente autorizado.
- Miembros del núcleo familiar del conductor y/o propietario que se identifiquen con el respectivo carnet.

PARAGRAFO PRIMERO: Las excepciones contempladas en el presente articulado serán autorizadas por la Secretaria de Tránsito de Girardot, quien expedirá el respectivo carnet o tarjeta de control de acuerdo al decreto 126 de julio de 2010, no obstante en procura de armonizar las disposiciones aquí contenidas con la normatividad que rija o se expida para preservar el orden público en el Municipio, las excepciones respecto a la tarjeta de control no aplicara en los eventos que el acompañante de las motocicletas de cualquier cilindraje sea hombre, salvo se trate de menores de edad, mayores de doce (12) años quienes podrán circular como acompañante siempre y cuando se encuentren incluidos en la tarjeta de control y se encuentren debidamente uniformados, de tal forma que permita a las autoridades de tránsito identificar la condición de escolarizados.



SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE



-- 102

PARAGRAFO SEGUNDO: Sera obligación de los agentes de tránsito y de la Policía Nacional exigir todos los documentos al conductor y/o propietario de la motocicleta y su carnet o tarjeta de control y documento de identidad, con el objeto de constatar las disposiciones normativas contenidas en el decreto.

ARTICULO CUARTO: Intégrese a este acto administrativo, oficio emanado de Autoridad de Tránsito- Secretaria de Tránsito y Transporte de Girardot del 4 de julio de 2017.

ARTICULO QUINTO. Atendiendo lo normado en el artículo primero del Decreto 2961 de 2006 (modificado por el decreto 4116 de 2008) las medidas en el presente decreto tendrán una vigencia de doce (12) meses.

10 JUL 2017

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

[Firma]
JOSE ALEJANDRO ARBELAEZ CRUZ
Alcalde Municipal de Girardot

[Firma]
Lc. Bc. DANIEL FARIÑA HIGUERA
Secretario de Tránsito Municipal

Elabora ABG Daniel Farina Higuera

Anexo F. Decreto 083 de 2017 Alcaldía Municipal de Girardot



ALCALDIA MUNICIPAL DE GIRARDOT



100.07

DECRETO N° - 083 DE 2017

(25 MAY 2017

"Por medio del cual se fijan tarifas para el servicio de transporte público terrestre urbano en la modalidad de buses, busetas y microbuses para el Municipio de Girardot"

El Alcalde Designado del Municipio de Girardot en uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales, en especial las conferidas por el Artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 336 de 1996, el Decreto Nacional 2660 de 1998, el Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, la Resolución Nacional 4350 de 1998 y

CONSIDERANDO

El Estatuto del Transporte (Ley 336 de 1996) en su artículo 5to. indica: *"El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo."*

El artículo 2.2.1.1.3. del Decreto único Reglamentario 1079 de 2015, define el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros como: *"aquél que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a ésta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas."*

En cuanto a la fijación e incremento de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros el Gobierno Nacional en el año 1998 expidió el Decreto 2660, con el fin de regular este tema.

La anterior normativa, en su artículo segundo señala: *"Los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital."*

En ese mismo sentido el inciso primero del Artículo cuarto establece: *"Las respectivas autoridades locales deberán tener en cuenta para la fijación de tarifas, el estudio de costos elaborado para cada clase de vehículos y nivel de servicio, el índice de inflación, los efectos que sobre los costos tiene el mejoramiento de la infraestructura vial, el aumento de los índices de ocupación y la racionalización de rutas y frecuencias."*

El Ministerio de Transporte, a través de la Resolución 4350 de 1998 estableció la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano



ALCALDIA MUNICIPAL DE GIRARDOT



--083

de pasajeros y/o mixto.

La Secretaria de Transito a través del Oficio STTG.160.09.02.13.1902 presentó los estudios de costos correspondientes, fundamentándose en la Resolución 4350 de 1998, indicando de forma clara, precisa y concisa que el incremento para las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros en la modalidad de buses, busetas y microbuses para la jurisdicción del Municipio de Girardot es de CIEN PESOS (\$100.00) para el Sector Urbano y DOSCIENTOS PESOS (\$200) para el sector Rural, atendiendo los resultados del estudio de costos.

Por lo anteriormente expuesto, el Alcalde Designado de Girardot,

DECRETA

ARTÍCULO PRIMERO. Fijese el incremento de la tarifa para el servicio público de transporte terrestre urbano en la modalidad de buses, busetas y microbuses para la anualidad de 2017, en la jurisdicción del Municipio de Girardot en CIEN PESOS (\$100.00) para el sector Urbano y DOSCIENTOS PESOS (\$200) para el sector rural.

ARTICULO SEGUNDO. Intégrese al presente Acto Administrativo el Oficio STTG.160.09.02.13.1902, que contiene el estudio de costos que indica el valor del alza aquí decretada, emanados por Autoridad Competente, Secretaria de Tránsito y Transporte (E) del Municipio, Doctora Sandra Ivonne Serrano Arciniegas.

25 MAY 2017

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

JOSE ALEJANDRO ARBELAEZ CRUZ
Alcalde Municipio de Girardot (D)

Vo.Bo. SANDRA IVONNE SERRANO ARCINIEGAS
Secretaria de Tránsito y Transporte (E)

Anexo G. Material fotográfico de la Semaforización en Girardot

Carrera 10 con Calle 19 Girardot



Carrera 10 Calle 16 Girardot



Calle 16 con carrera 11 Girardot



Barrio Kennedy Plaza de Mercado Manzana 50



Calle 11 carrera 7



Carrera 10 Calle 12 Plaza de Mercado



Calle 19 con carrera 17 Barrio La Estación



Carrera 9 con calle 12 Plaza de Mercado



Carrera 7 A con calle 32 Girardot



Carrea 18 con calle 17 Barrio Estación



Calle 11 con carrera 18 Barrio Centenario



Calle 19 Frente al Estadio Municipal Luis A Duque Peña



Calle 22 con carrera 19 Barrio Gaitán



Carrera 10 con calle 24 Girardot



Manzana H. Paraderos de busetas

Calle 47 B Carrera 5 Barrio Portachuelo Empresa Rápido El Carmen



Paradero de busetas Pozo Azul, Empresa Atanasio Girardot



Paradero de busetas Plaza de Mercado



Paradero de Busetas Barrio Portachuelo Empresa Cooperativa de Transportadores Atanasio

Girardot

