

La Política Pública, Características Socioeconómicas y Movilidad del Transporte Urbano en  
el Municipio de Sincelejo, Periodo 2012-2016

Arabia Blanquiceth Yiseth  
Caballero Álvarez Marian  
Miranda Palacios José de Jesús

Corporación Universitaria del Caribe - Cecar  
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas  
Programa de Administración Pública  
Modalidad a Distancia  
Sincelejo – Sucre  
2018

La Política Pública, Características Socioeconómicas y Movilidad del Transporte Urbano en  
el Municipio de Sincelejo, Periodo 2012-2016

Arabia Blanquiceth Yiseth  
Caballero Álvarez Marian  
Miranda Palacios José de Jesús

Trabajo de grado presentado como requisito para obtener el título de Administrador Público

Asesor  
Ramón José Taboada Hernández  
Magister en Dirección Estratégica de Empresas Familiares

Corporación Universitaria del Caribe - Cecar  
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas  
Programa de Administración Pública  
Modalidad a Distancia  
Sincelejo – Sucre  
2018



**LA POLÍTICA PÚBLICA, TRANSPORTE URBANO  
DE SINCELEJO, PERIODO 2012-2016.**



Nota de Aceptación

Aprobada con nota de  
cuarenta y siete (47).

Director

Evaluador 1

Evaluador 2

Sincelejo, Sucre, 27 Abril de 2018

### **Agradecimientos**

Agradecemos a Dios primeramente por permitirnos realizar nuestro sueño de ser Administradores Públicos, a la Corporación Universitaria del Caribe por darnos la oportunidad de ser parte de su proceso educativo, a cada uno de los mentores que nos acompañaron en este proceso académico y en especial a nuestro asesor y apoyo de proyecto Magister Ramón José Taboada Hernández. También a nuestras familias que hicieron parte fundamental en la realización de esta meta.

### **Dedicatoria**

Como gesto de agradecimiento a mi madre Socorro Blanquiceth, a mi hija Analia Menco Blanquiceth por ser ese motor que me impulso en este sueño ya realizado.

*Arabia Blanquiceth Yiseth*

Especialmente a mi mamá Magalis Álvarez y madre de crianza fallecida Ana Romero (ANITA, Q.E.P.D). A mis familiares que siempre me brindaron su apoyo incondicional para el logro satisfactorio de esta meta.

*Caballero Álvarez Marian*

Primeramente a Dios por su gran amor y misericordia, sin Él, no hubiese sido posible esta realidad. De manera especial a mis padres Evaristo Miranda, María Luisa Palacio por su gran apoyo y oraciones, a mi hermana Narcisa Miranda por su apoyo incondicional y aliento en mis momentos difíciles, a mi novia Mileidis Meza por su compañía y apoyo en mi proceso de formación y realización como profesional.

*Miranda Palacios José de Jesús*

## Tabla de Contenido

Lista de Gráficas .....	9
Resumen .....	10
Abstract .....	11
Introducción .....	12
Capítulo I.....	14
1. Planteamiento, Descripción y Formulación del Problema .....	14
1.1. Planteamiento y Descripción del Problema .....	14
1.2. Formulación del Problema.....	15
1.2.1. Sistematización del Problema.....	15
2. Objetivos .....	16
2.1. Objetivo General .....	16
2.2. Objetivos Específicos de la Investigación .....	16
3. Justificación.....	17
4. Marco Referencial.....	19
4.1. Antecedentes de la Investigación .....	19
4.2. Marco Teórico de la Investigación .....	21
4.3. Marco Conceptual .....	26
4.4. Marco Legal .....	27
4.5. Marco Contextual.....	27
4.5.1. Localización.....	27
Capítulo II .....	28
5. Sistema Metodológico Básico .....	28
5.1. Definición de Hipótesis .....	28
5.2. Definición de variables .....	28
5.2.1. Variable Independiente. ....	28
5.2.2. Variables Dependientes.....	28
5.3. Tipo de Investigación .....	28

5.3.1. Población y Muestra.....	29
5.3.1.1. Población.....	29
5.3.1.2. Muestra.....	29
5.3.2. Recolección y Fuentes de Información.....	29
5.3.2.1. Fuentes.....	29
5.3.3. Técnicas de Recolección de Información.....	30
5.3.4. Procesamiento de la Información.....	30
Capítulo III.....	31
6. Características Generales del Municipio de Sincelejo - Sucre.....	31
6.1. Ubicación.....	31
6.2. Territorio.....	31
6.3. Gobierno y Administración.....	31
6.3.1. Economía.....	32
Capítulo IV.....	34
7. Análisis y Evaluación de la Información.....	34
7.2. Eje de Ciudad Amable Ordenada y Segura.....	34
7.2.1. Diagnóstico de Movilidad en Sincelejo.....	39
7.2.2. Situación Actual del Espacio Público en la Ciudad de Sincelejo.....	39
8. Resultados de la Información Acerca de Movilidad y Transporte Urbano en Sincelejo	46
9. Diagnostico General Encontrado.....	68
Conclusiones.....	70
Recomendaciones.....	72
Referencias Bibliográficas.....	73
Anexos.....	74

### **Lista de Tablas**

Tabla 1. <i>Cifras de muerte y heridos por accidentes de tránsito en Sincelejo periodos 2010-2014</i>	42
---	----



### Lista de Gráficas

<i>Gráfica 1:</i> Distribución modal de Sincelejo para el año 2015	36
<i>Gráfica 2.</i> Sexo del Encuestado	46
<i>Gráfica 3.</i> Edad del Encuestado.	47
<i>Gráfica 4.</i> Nivel de Estudio del Encuestado.	48
<i>Gráfica 5.</i> Trabaja el Encuestado	49
<i>Gráfica 6.</i> Tipo de trabajo en que se desempeña.	50
<i>Gráfica 7.</i> Forma de propiedad de la vivienda	51
<i>Gráfica 8.</i> Nivel de ingresos de la familia	52
<i>Gráfica 9.</i> Número de personas que conforman la familia	53
<i>Gráfica 10.</i> Se transporta dentro de la ciudad	54
<i>Gráfica 11.</i> Forma del transporte que usa el encuestado.	55
<i>Gráfica 12.</i> Frecuencia con que transporta el encuestado	56
<i>Gráfica 13.</i> Actividades o razones por las que usa el transporte	57
<i>Gráfica 14.</i> Calidad del servicio	58
<i>Gráfica 15.</i> Razones para calificar el servicio.	59
<i>Gráfica 16.</i> Calificación del servicio urbano de pasajeros.	60
<i>Gráfica 17.</i> Razones de la calificación del servicio urbano	61
<i>Gráfica 18.</i> Calificación de la movilidad del servicio urbano de pasajeros	62
<i>Gráfica 19.</i> Razones para calificar la movilidad del transporte urbano.	63
<i>Gráfica 20.</i> Políticas de movilidad y transporte	64
<i>Gráfica 21.</i> La persecución de las políticas de movilidad y transporte.	65
<i>Gráfica 22.</i> Como mejora la movilidad y el transporte urbano	66
<i>Gráfica 23.</i> Afección de la movilidad en el bienestar.	67

## Resumen

“Las instituciones son las reglas del juego en una sociedad o, más formalmente, son las limitaciones ideadas por el hombre que dan forma a la interacción humana. Por consiguiente, estructuran incentivos en el intercambio humano, sea político, social o económico. El cambio institucional conforma el modo en que las sociedades evolucionan a lo largo del tiempo, por lo cual es la clave para entender el cambio histórico” (Douglas-1995). Esos cambios en lo económico, social y político, de una u otra forma tienen que ver con las políticas gubernamentales que buscan siempre el bienestar de la población, interesados en ello por el perfil de Administrador público, nació el interés de conocer realmente colmo las políticas públicas impactan las características socioeconómicas y especial la movilidad del transporte urbano en el Municipio de Sincelejo, por ello realizo el estudio sobre **“LA POLITICA PÚBLICA, CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS Y MOVILIDAD DEL TRANSPORTE URBANO EN EL MUNICIPIO DE SINCELEJO, PERIODO 2012-2016”** donde se determinó la actual situación del transporte público de pasajeros y al mismo tiempo la movilidad de ese transporte, se realizó un recorrido a través de los informes de gestión pública de la alcaldía Municipal revisando sus políticas públicas hacia la movilidad del transporte urbano y se aplicó una encuesta a una muestra de la población de Sincelejo en un numero de 165, que permitió tener la información de su situación socioeconómica y al mismo tiempo la persecución del estado de la movilidad del transporte urbano en Sincelejo y el rol de las políticas de gobierno relacionados con esta movilidad. En los resultados se puede apreciar el estado crítica que esta la movilidad del transporte y el mal servicio, como la tragedia que viven los ciudadanos en materia del uso del transporte y el fenómeno del mototaxismo.

*Palabras clave:* política pública, movilidad, transporte urbano, características socioeconómicas

### **Abstract**

Institutions are the rules of the game in a society or, more formally, are the limitations devised by man that shape human interaction. Therefore, they structure incentives in human exchange, be it political, social or economic. Institutional change shapes the way societies evolve over time, which is why it is the key to understanding historical change "(Douglas-1995). These changes in the economic, social and political, in one way or another have to do with government policies that always seek the welfare of the population, interested in it by the profile of public administrator, was born the interest to really know the policies public impact the socio-economic characteristics and especially the mobility of urban transport in the Municipality of Sincelejo, so I conduct the study on "THE PUBLIC POLICY, SOCIOECONOMIC CHARACTERISTICS AND MOBILITY OF URBAN TRANSPORT IN THE MUNICIPALITY OF SINCELEJO, PERIOD 2012-2016" where it was determined the current situation of public transport of passengers and at the same time the mobility of this transport, a tour was made through the management reports of the municipal mayor reviewing their public policies towards the mobility of urban transport and applied a survey of a sample of the population of Sincelejo in a mere 165, which allowed to have the information of their socioeconomic situation and at the same time the persecution of the mobility status of the urban transport in Sincelejo and the role of the government policies related to this mobility. In the results we can see the critical state that is the mobility of transport and poor service, such as the tragedy that citizens live in the use of transport and the phenomenon of mototaxismo.

*Keywords:* public politics, mobility, urban transport, socioeconomic characteristics

## Introducción

La política pública en la última década, la que de una u otra forma está relacionada directamente con el Transporte urbano de pasajeros, está orientada mediante estrategias que conlleven a la construcción de estructuras que favorezcan la tranquilidad de los ciudadanos desde la movilidad, la seguridad y sobre todo el bienestar, los que los planes de gobiernos han llamado Ciudades Amables, dichos sistemas buscan mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias con el fin de estructurar urbes competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a las ciudades tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía. Los sistemas deben responder a la necesidades de ordenamiento y planificación de sus territorio; de tal manera que se dé la mejor y máxima utilización de los recursos, privilegiando al peatón bajo criterios de seguridad vial y accesibilidad, como también cumpliendo con la regulación (COMPES-2010).

Ha sido, es y será una profunda preocupación La movilidad de la transporte urbano de pasajeros den la Ciudad de Sincelejo, que en los últimos 5 años se ha visto inundada por el transporte informal, Se presenta la problemática de la movilidad , lo que se refleja en la inconformidad constante de la población además la altísima inseguridad y niveles de accidentes diarios producto de la actividad informal del mototaxismo, por ello se determinó si la innovación de las políticas públicas generan un cambio sistemático y efectivo en la prestación adecuada del transporte urbano en Sincelejo por ello se realizó la investigación sobre **“LA POLITICA PÚBLICA, CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS Y MOVILIDAD DEL TRANSPORTE URBANO EN EL MUNICIPIO DE SINCELEJO, PERIODO 2012-2016”**. Se desarrolló la evaluación, que tanto en la innovación de las políticas públicas sobre el transporte urbano, pueden generar cambios y mejoramiento en este sistema, que se refleje también en el mejor comportamiento socioeconómico de la población.

Hoy el gobierno nacional busca que las ciudades brinden las garantías a todos los ciudadanos de su tranquilidad, en el sentido que respeten los espacios públicos, que la movilidad

sea rápida sin congestiones y sobre todo la seguridad, lejos del peligro de ser accidentado o le acechen los actos de vandalismos y hurtos, ello le han llamado ciudades amables.

La investigación se presenta en tres capítulos, el primero muestra los conceptos generales de la propuesta, donde están desde el planteamiento del problema, la formulación, los objetivos, el marco referencial y el marco metodológico básico, el segundo las características generales del municipio de Sincelejo en materia de su transporte urbano de pasajeros y el tercero el análisis de la información recolectada, para finalizar con las conclusiones y recomendaciones.

## Capítulo I

Esta sesión muestra los aspectos generales de la propuesta, desde la problematización su marco referencial y el sistema metodológico básico.

### 1. Planteamiento, Descripción y Formulación del Problema

#### 1.1. Planteamiento y Descripción del Problema

Las ciudades de América Latina con sus singularidades comparten una historia común que incluye su transporte urbano, lo cual se inscribe dentro de las tendencias globales que caracterizan el fenómeno metropolitano en el mundo entero. El aumento de la población, el acelerado crecimiento de las ciudades, el incremento de transporte de personas y el crecimiento del parque vehicular privado son algunas de las tendencias que los gobiernos metropolitanos deben enfrentar hoy por hoy. Las estrategias gubernamentales para responder a los desafíos que plantea el transporte urbano en dichas Áreas metropolitanas se relacionan con la recuperación del espacio público, la movilidad alternativa, el desestimulo al usos del vehículo particular y la construcción de sistemas de transportes masivos (Gomes, 2011).

El municipio de Sincelejo no es ajeno a esa agenda nacional, de incluir a la ciudad dentro del contexto de ciudades amables, de tal manera que las características socioeconómicas de la población sea la mejor, reflejado en la satisfacción total de las necesidades básicas y el mejor acceso a la vivienda, educación, salud y alimentación. Sin embargo en la realidad el municipio de Sincelejo presenta una situación crítica en materia de empleo, vivienda educación y en peor estado la movilidad de pasajeros, en el sentido que se da en todo el territorio del municipio el mototaxismo, actividad informal de transporte de pasajeros, producto del desempleo en la ciudad y porque esta es un centro de llegada de familias desplazadas de varios territorios tanto locales como nacionales, aumentando en ese sentido la problemática en toda la población. En materia de movilidad es lo más crítico pues en la actualidad producto de la informalidad se han contado

aproximadamente 35.000 moto taxistas(Brieva-2008-pag-16) que realizan su labor en el municipio de Sincelejo, al rededor del cual se presenta la problemática del transporte masivo de pasajeros pues las trasportadores aducen trabajar a perdida, siendo el sistema de busetas totalmente deficiente a ello se suma el comportamiento de la población en general que por rapidez, por llegar al sitio a donde se trasladan, utilizan a las motos.

Esta situación en materia de movilidad es totalmente critica, a los cual hay sumarle el grado de accidentalidad diaria, la violencia, el hurto y el constante peligro en que se encuentra la población frente a este fenómeno, a lo cual se le deben aplicar políticas urgentes, puesto que todo esto se puede convertir en una problemática social insostenible, que pone en peligro la situación socioeconómica del Municipio en su totalidad.

## **1.2. Formulación del Problema**

La situación crítica planteada anteriormente indujo a los gestores de la investigación a realizar los siguientes interrogantes.

¿Por qué la innovación de las políticas públicas puede tener efectos en la movilidad de transporte urbano de pasajeros y en las características socioeconómicas de la población en el municipio de Sincelejo?

### **1.2.1. Sistematización del Problema**

- ¿Cuál es el estado actual del transporte urbano de pasajeros en el municipio de Sincelejo?
- ¿Cuáles son las políticas públicas orientadas a desarrollar un transporte urbano eficiente y sostenibles, aplicadas por el ente gubernamental en Sincelejo?
- ¿Cuáles son las garantías que le brinda actualmente el transporte urbano para dar la mejor situación socioeconómica a la población en el municipio de Sincelejo?

## 2. Objetivos

### 2.1. Objetivo General

Determinar si la innovación de las políticas públicas puede tener efectos en la movilidad de transporte urbano de pasajeros y en las características socioeconómicas de la población en el municipio de Sincelejo.

### 2.2. Objetivos Específicos de la Investigación

- Evaluar el estado actual del transporte urbano de pasajeros en el municipio de Sincelejo.
- Identificar cuáles son las políticas públicas orientadas a desarrollar un transporte urbano eficiente y sostenibles, aplicadas por el ente gubernamental en Sincelejo.
- Determinar cuáles son las garantías que le brinda actualmente el transporte urbano para dar la mejor situación socioeconómica a la población en el municipio de Sincelejo.



### 3. Justificación

La forma de ocupación de las grandes áreas urbanas, asociada al proceso desigual de ubicación de empleos y servicios públicos, genera un patrón caótico de circulación de personas y mercancías. Estos patrones y mecanismos presentan graves problemas para los usuarios más vulnerables como son los peatones y los ciclistas (falta de veredas o cruces y rutas seguras) y para la mayoría de la población que necesita del transporte público (deficiencias de oferta, mala calidad del servicio y altas tarifas). Por otro lado, los grupos con mayor ingreso y su uso creciente del automóvil colaboran en la dispersión urbana y la utilización intensiva de un sistema vial limitado que, además, necesita servir adecuadamente a los vehículos de transporte colectivo. Este patrón de movilidad genera graves externalidades negativas como la contaminación del aire, la accidentalidad y la congestión vial (CAF, 2011)

Observando la situación de Sincelejo, por ser habitantes de esta ciudad y consientes de la importancia que representa el transporte urbano de pasajeros, para desarrollar la ciudad, en el sentido de propiciar el desarrollo de las actividades propias cotidianas, como se trasladarse a sus lugares de trabajo, a las instituciones educativas o lugares comerciales, lo que de una u otra forma le da calidad de vida en la medida que eses transporte sea accesible, económico y eficiente, Por ello se considera de suma importancia desarrollar la investigación sobre **“LA POLÍTICA PÚBLICA, CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS Y MOVILIDAD DEL TRANSPORTE URBANO EN EL MUNICIPIO DE SINCELEJO, PERIODO 2012-2016”**. Que permita evaluar cómo está la política pública relacionada con el transporte urbano de pasajeros y sus aportes a las características socioeconómicas de la población en el municipio, así como es la calidad de vida de estos habitantes a partir de la movilidad de este transporte. Por otra parte la investigación se hace importante por las instituciones tanto públicas como privadas, que de una u otra forma tienen que ver con el transporte, pues se tiene una información valiosa para tomar decisiones sobre esta actividad.

También reviste importancia para los gestores de la investigación, pues tienen la oportunidad de poner en práctica sus conocimientos, que indirectamente le da información a la universidad como y para que esta forme sus profesionales.

## 4. Marco Referencial

### 4.1. Antecedentes de la Investigación

A continuación se revisaron documentos relacionados con el tema de investigación, que de una u otra forma dan luces sobre cómo está el tema en diferentes partes de la regiones, al mismo tiempo servirán de orientación como desarrollar la investigación propuesta, entre ellos.

El documento del (Banco de desarrollo de América latina - CAF, 2011) El cual presenta un recorrido del comportamiento del transporte urbano en varios países latino- Americanos, haciendo énfasis desde el punto de vista de los factores que hacen de una altísima relevancia un transporte urbano eficiente, equitativo y sostenible para las ciudades, lo cual para lograrlo debe estar permeado por políticas públicas que deben estar acordes con el mismo crecimiento de la población y las necesidades mismas de infraestructuras y en materia vial y parque automotor, que debe garantizar el ejercicio pleno de las poblaciones en sus actividades cotidianas.

Un segundo documento fue el de (Grupo socialista en el parlamento Europeo – PSE, 2009), explica en el siguiente contenido: El Grupo Socialista en el Parlamento Europeo acoge con satisfacción esta iniciativa. La sostenibilidad general de Europa y su capacidad para abordar problemas como el cambio climático, la eficiencia energética y el cambio demográfico dependerán por completo de la capacidad de sus grandes centros urbanos para hacer frente a estos retos de manera eficaz. Una Europa sostenible sólo es posible con ciudades sostenibles. En el presente documento, el Grupo Socialista en el Parlamento Europeo expone sus prioridades políticas en materia de movilidad urbana. La UE debería promover un enfoque integrado y a largo plazo de la movilidad urbana. La movilidad urbana es una cuestión compleja que afecta a muchos ámbitos. Por tanto, las autoridades de transporte, medio ambiente, desarrollo económico y social, urbanismo, empleo y vivienda deben colaborar con organizaciones sociales y empresas para desarrollar un enfoque amplio de la movilidad urbana. Todos los niveles de la administración deberían implicarse en este proceso. En él deberían cooperar las autoridades locales, regionales,

nacionales y europeas. La UE debería ser un socio y facilitador importante, respetando desde luego el principio de subsidiariedad (según el cual las decisiones deberían tomarse lo más cerca posible del nivel local), y promover una cooperación muy estrecha cuando sea necesario.

Por otra parte se tomó el documento de (METRO SABANAS SAS, 2013) en el cual llegan a las siguientes conclusiones. El sistema de transporte público colectivo de la ciudad de Sincelejo tiene una oportunidad de retomar la importancia en la movilidad urbana a partir de la implantación del SETP. El diagnóstico actual corrobora la poca atención que se le ha dado históricamente al servicio de transporte público colectivo en la ciudad, tanto por parte de las empresas como de las autoridades. Sin embargo, con acciones concretas y constante atención el sistema es factible de mejorar. La gradualidad en la implantación y pronto inicio tendrá un impacto positivo. Se ha diseñado una etapa de transición factible para atender los requerimientos de la demanda y que encamina la implantación del SETP.

Con el presente estudio se cuenta con los datos de demanda y operacionales para la estructuración tecnológica, legal y financiera del SETP y de la etapa de transición. Se deberán tomar en cuenta las condiciones y características específicas de la ciudad de Sincelejo. La competencia del mototaxismo y la capacidad de pago de los usuarios deberán ser tomadas en cuenta en la política tarifaria del nuevo sistema.

Seguidamente se revisó el documento de (Sánchez, 2011) el cual presenta la situación del transporte público de Sincelejo, a través del estudio del mototaxismo, afirmando que a pesar de ser considerado un medio de transporte público informal, el mototaxismo se ha convertido en uno de los fenómenos sociales y económicos más recurrentes en la Costa Caribe sin que a la fecha haya recibido la atención adecuada. Contrario al objetivo de las políticas públicas que prohíben esta actividad, cada año se incrementa la cantidad de mototaxistas, evidenciando la ineficacia de las mismas. Ello genera la necesidad de considerar regulaciones alternativas, basadas en incentivos económicos, que reflejen el hecho de que el mototaxismo constituye una manifestación particular de la informalidad que caracteriza al mercado laboral colombiano. A partir de un modelo

económico del mototaxismo aplicado a la ciudad de Sincelejo, se estimó la probabilidad de ser mototaxista y se encontró que la mayoría de los individuos que ejercen este oficio preferirían trabajar en una actividad que represente menores riesgos a largo plazo para su seguridad y salud. No obstante, la mayoría elige ingresar o permanecer en dicha ocupación en respuesta a su rentabilidad y a la insuficiencia de ofertas laborales formales.

Por otra parte se toma el documento del (DNP, 2009), donde presenta una revisión exhaustiva de las necesidades en materia de transporte urbano en el municipio de Sincelejo, presentado el estudio con las siguientes afirmaciones, El diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo (SETP) para el municipio de Sincelejo se enmarca dentro de las políticas y estrategias del Gobierno Nacional para apoyar a las ciudades intermedias en el desarrollo de un sistema de movilidad eficiente y auto sostenible. Aunque existen problemas comunes del sistema de transporte y de tránsito en las ciudades intermedias del país, cada una tiene particularidades que deben ser entendidas y en muchos casos capitalizadas para la formulación del plan de movilidad que mejor se adapte a las mismas.

Todas las investigaciones presentadas, dan luces de la importancia del transporte urbano de pasajeros para propiciar desarrollo económico de las ciudades, donde la población usuaria pueda en forma eficiente una movilidad que favorezca el desarrollo de todas sus actividades propias como componente de un cuerpo social que pertenece a un territorio que se regula a través de las políticas del Estado. Ello pone de relieve la necesidad de realizar la investigación sobre como la innovación de las políticas públicas pueden potenciar socioeconómicamente a una sociedad por una buena aplicación en la movilidad del transporte urbano respectivo.

#### **4.2. Marco Teórico de la Investigación**

Para desarrollar la investigación se tiene en cuenta la teoría de las funciones del estado, específicas las relacionadas con las políticas públicas y la misma planificación territorial, entre ellas se relacionan las siguientes.

- Las teorías del desarrollo regional, con énfasis en la planificación territorial, donde el territorio relacionado con el ente social, imprime la necesidad de establecer unas condiciones de colectiva de satisfacción de necesidades, donde necesariamente debe estar presente el estado.

Allí se encuentra los enfoques de la ordenación del territorio, La OT puede interpretarse como una acción transversal a fin de integrar todas las acciones públicas.

La OT es la expresión espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y ecológicas de la sociedad. Es a la vez una disciplina científica, una técnica administrativa y una política concebida como un enfoque interdisciplinario y global, cuyo objetivo es un desarrollo equilibrado de las regiones y la organización física del espacio según un concepto rector (Carta Europea de OT-1983) (Autor citado por Suarez). Ello permite realizar la ordenación del territorio, logrando con ello el desarrollo socioeconómico, mejora de la calidad de vida, gestión responsable de los recursos naturales y la protección del medio ambiente, lo mismo que La utilización racional del territorio

- Se tomó la escuela Institucionalista, que enfatiza la organización de las instituciones públicas para el logro de los objetivos colectivos, la manera de estructurar las reglas de juego, que influyen en forma determinante en el comportamiento de las personas y los grupos, es decir el diseño institucional crea incentivos que generan resultados específicos.

Se denomina institucionalismo al enfoque de las Ciencias Sociales, particularmente de la ciencia política, que estudia la sociedad a partir de sus instituciones formales, y de cuán efectivo es su funcionamiento.

Cada sistema social desempeña una serie de funciones sociales, políticas, económicas y culturales. Para realizar cada una de estas funciones básicas las sociedades se han dotado de un

conjunto de instituciones sociales específicas a través de las cuales regulan los comportamientos de los individuos.

### La escuela del Institucionalismo Americano

Hacia finales del siglo XIX se desarrolló en Estados Unidos una corriente de pensamiento que es conocida como la Escuela Institucionalista Americana. No tiene todas las características de una escuela de pensamiento propiamente dicha, ya que no existió una conciencia entre sus miembros de pertenencia a la escuela ni un maestro reconocido. Sin embargo hay un líder destacado, (Thorstein Veblen, 1929).

La corriente institucionalista concibe la economía como una ciencia social al servicio de la humanidad. Para esta perspectiva la economía sería la ciencia de la provisión social, es decir, la ciencia que identifica los obstáculos y propone los caminos para poder mejorar el flujo de bienes y servicios al servicio de toda la colectividad. El institucionalismo traslada el eje de la ciencia económica del campo de interés delimitado.

En el acercamiento institucionalista, tanto para la identificación de los problemas como para la resolución de los mismos es básico el concepto de institución. Este concepto puede ser definido de diversas maneras, aunque todas ellas son coincidentes en sus aspectos esenciales con lo apuntado de forma pionera por Veblen, el fundador de la escuela institucionalista. Para nuestros propósitos, diremos que las instituciones están constituidas por el conjunto de leyes, normas (instituciones formales), actitudes, hábitos mentales, tradiciones, convenciones sociales, etc. (instituciones informales) que regulan el comportamiento de las personas en su actividad social. Las instituciones definen el marco de actuación de los seres humanos en la esfera social. La coerción, la estructura de incentivos, la persuasión, el comportamiento rutinario, etc., constituyen todos ellos aspectos que conforman el marco institucional en el que se desarrolla la actividad económica.

La finalidad de la eficiencia instrumental es la eficiencia social, es decir, el servicio a la sociedad mediante la aplicación de políticas concretas para la resolución de problemas. Consiste en la eliminación de obstáculos institucionales que impiden el desarrollo del potencial productivo de la comunidad y la cohesión social. Se trata, en suma, de poner la economía y el conocimiento tecnológico y científico al servicio de toda la sociedad. "Que la eficiencia instrumental sea difícil de cuantificar no indica que debiera ser rechazada como criterio. A pesar de las afirmaciones neoclásicas en otro sentido, la eficiencia de Pareto no es precisamente un modelo de precisión y claridad, y sin embargo es ampliamente aceptado como medida" (Miller, 1995). (Autor citado Correal, 2002)

Al estar el institucionalismo empeñado en la transformación social a través de reformas progresivas, el Estado se convierte en el instrumento necesario para llevar a cabo ese proyecto. Por otra parte, el pensamiento institucionalista promueve la conversión del Estado "corrector" de la economía convencional en un Estado "creativo" (Whalen, 1995). Podríamos añadir a esta afirmación que el Estado creativo se situaría en un nivel de eficiencia muy superior al simple Estado corrector de imperfecciones de mercado, y también, al Estado "paliativo" que trata de atenuar las desigualdades más acusadas. El Estado creativo asumiría el papel activo de adaptar la estructura institucional a fin de que la esfera económica cumpla de manera óptima su cometido. El Estado creativo se constituye en una organización (conjunto de agencias) al servicio de la sociedad, que actúa de dinamizador de la actividad económica y que propicia la igualdad social y un marco institucional favorable a la participación de todas las personas.

- Teoría centradas en la sociedad, la cual distingue entre bienes públicos y privados, midiendo sus costos y las asignaciones de estos a los beneficios, preocupándose por las estructuras de gobierno y sus funciones en la creación de políticas para organizar los territorios en beneficio de la sociedad.
- En todo proceso de transformación social es preciso abordar la naturaleza del Estado. En este punto el acercamiento marxista tiene mucho más que ofrecer que el institucionalismo. El análisis marxista del Estado ha sido desarrollado desde dos perspectivas. Una de ellas



considera que el Estado es un instrumento al servicio exclusivo de la clase dominante; el Estado representa los intereses de los propietarios de los medios de producción y actúa en su interés. La segunda perspectiva percibe el Estado como un espacio en el que se manifiesta la división de clases, lo cual concede una relativa autonomía para acciones que supongan transformaciones sociales progresistas, aunque el esfuerzo básico del Estado estará dirigido a asegurar la pervivencia y reproducción del sistema capitalista. Esta segunda visión revela el carácter dual del Estado: ceremonial por un lado (inmovilista y defensor del statu quo) e instrumental por otro (propiciando cambios progresistas). A esta segunda perspectiva del Estado se aferra el análisis institucionalista a través de su énfasis en las reformas y en la transformación social.

- Teorías centradas en el estado. El estado tiende a ser independiente de la sociedad y funciona como un selector de las demandas y un proveedor de los servicios.

El Estado, una vez definidas (democráticamente) las áreas en las que intervendrá, puede prestar servicios directamente a sus ciudadanos. Como ejemplo podemos citar los casos de los servicios sanitarios y de educación que prácticamente se ofrecen en todos los países. Respecto a estos dos ejemplos, podemos analizar la forma en la que el gobierno se involucraría: a) para ofrecer directamente este tipo de servicios se requiere una gran cantidad de recursos monetarios y humanos, por lo cual el Estado tiene que conseguirlos mediante diversos mecanismos recaudatorios (lo que implica otro tipo de políticas diferentes a las de sanidad y educación) que generan a su vez repercusiones positivas y negativas en la economía, y b) además, se requiere infraestructura que va a más allá de las escuelas y hospitales, y que involucra a cuadros altamente capacitados para dirigir, operar, monitorear y evaluar la prestación de los servicios; aunado a la necesidad de otro tipo de infraestructura como la de comunicaciones y transportes que es indispensable para la correcta entrega de los servicios.

En suma, la decisión de ofrecer un servicio determinado tiene diversas y complejas implicaciones, ya que una política tendrá relación con otras de diferente índole y esto definitivamente influye sobre el funcionamiento y alcance de un gobierno.

La segunda forma de intervenir de un gobierno es la referente a la regulación de los servicios. Continuando con los ejemplos de educación y sanidad, podemos comentar que en muchos países existen escuelas y hospitales privados a través de los cuales se presentan los servicios. En este tipo de arreglo, el Estado funciona como un regulador o financiador, debido a que las escuelas privadas, por ejemplo, deben respetar el calendario escolar estipulado oficialmente y también tienen que atenerse a los planes de estudio autorizados. Para el caso de los hospitales privados, es necesario que garanticen que sus empleados son profesionales cualificados para llevar a cabo sus funciones. Los dos ejemplos anteriores revelan la forma en la que el Estado se involucra en la prestación de servicios para el bienestar, aun sin brindarlos directamente.

### 4.3. Marco Conceptual

**Características Socioeconómicas.** Es una medida total económica y sociológica combinada de la preparación laboral de una persona y de la posición económica y social individual o familiar en relación a otras personas, basada en sus ingresos, educación, y empleo. Al analizar el nivel socioeconómico de una familia se analizan, los ingresos del hogar, los niveles de educación, y ocupación, como también el ingreso combinado, comparado con el individual, y también son analizados los atributos personales de sus miembros

- **Movilidad.** La movilidad urbana es entonces un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación
- **Necesidades colectivas.** Es aquella carencia que surge de la convivencia en grupo de los seres humanos y requiere la cooperación de sus integrantes para satisfacerla; por ejemplo: la seguridad, la comunicación, el transporte, la sanidad.
- **Planificación territorial.** Es un término que puede ser definido como la acción de llevar a cabo un objetivo determinado (en este caso, de ordenación territorial) con la previsión, en un plan, de todos o los principales factores considerados importantes para la consecución de aquél (usos reales y usos posibles, poder político, medios técnicos y financieros, etc.).

- **Políticas públicas.** Son los proyectos/actividades que un Estado diseña y gestiona a través de un gobierno y una administración pública con fines de satisfacer las necesidades de una sociedad. También se puede entender como las acciones, medidas regulatorias, leyes, y prioridades de gasto sobre un tema, promulgadas por una entidad gubernamental.
- **Transporte sostenible.** Se entiende por actuaciones de movilidad sostenible aquellas que ayudan a reducir dichos efectos negativos, ya sean prácticas de movilidad responsable por parte de personas sensibilizadas con estos problemas (desplazarse a pie, en bicicleta o en transporte público en lugar de en coche siempre que sea posible, compartir un coche entre varios compañeros para acudir al trabajo, etc).

#### 4.4. Marco Legal

La normatividad que se revisó para la investigación está relacionada a continuación:

- Ley No 336 de del 1996. Por medio de la cual se adoptan el estatuto nacional del transporte
- Ley No 105 del 1993. Por el cual se dictaminan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos. Entre la nación y las entidades territoriales, se reglamenta La planeación en el sector transporte y se dicta otras disposiciones. Marco temporal.

El periodo tomado para realizar la evaluación de aplicación de las políticas en el sector transporte urbano en Sincelejo va desde el 2012 al 2016.

#### 4.5. Marco Contextual

##### 4.5.1. Localización.

El proyecto tiene como área de aplicación e influencia el Municipio de Sincelejo zona urbana.

## Capítulo II

### 5. Sistema Metodológico Básico

#### 5.1. Definición de Hipótesis

La política pública aplicada al transporte genera su organización lo que favorece el mejoramiento en la movilidad y niveles socioeconómicos de la población.

#### 5.2. Definición de variables

##### 5.2.1. Variable Independiente.

La política pública como organizadora del transporte urbano.

##### 5.2.2. Variables Dependientes.

- Movilidad eficiente
- Mejor calidad de vida
- Mayor planificación urbana.

#### 5.3. Tipo de Investigación

La investigación se enmarca en el tipo descriptivo, en el sentido que se analizan unas situaciones y se plantean causas y consecuencias y se proponen posibles soluciones.

### 5.3.1. Población y Muestra.

#### 5.3.1.1. Población.

Se refiere a la población del municipio de Sincelejo numerada en 283,833 habitantes proyectados hasta el 2017.

#### 5.3.1.2. Muestra.

Para la muestra se toma la formula estadística de población finita relacionada a continuación.

$$n = \frac{Z^2(P)(Q)}{(q)^2 + \frac{Z^2(P)(Q)}{N}}$$

N = Tamaño de la población 283.833 habitantes

Z = El área debajo de la curva 1,64

q = error permitido 0,1

P Posibilidad de éxito. 0,9

Q = probabilidad de Fracaso 0,3

n = muestra—166 Encuestas aplicadas a habitantes del municipio de Sincelejo

### 5.3.2. Recolección y Fuentes de Información.

#### 5.3.2.1. Fuentes.

Se utilizó tanto la fuente primaria y la fuente secundaria, la primera se aplicó una encuesta a la población de Sincelejo, la secundaria por que se utilizara varios informes del ente territorial y otras de carácter nacional.

### **5.3.3. Técnicas de Recolección de Información.**

Las técnicas utilizadas para la recolección de información serán dos.

- La encuesta: la cual se aplicara a la población del municipio de Sincelejo previo cálculo de la muestra, para la encuesta se tuvo como referencia la encuesta hogares aplicada por el DANE, siguiendo el patrón y ajustándola en la parte de las políticas públicas, al mismo tiempo se realizaron dos pruebas pilotos para determinar su comprensión y resultados de acuerdo a la información necesaria en la investigación.
- La revisión de documentos, Esto en la revisión de los informes realizados por la alcaldía municipal y algunos entes de carácter nacional.

### **5.3.4. Procesamiento de la Información.**

Se utilizara el programa SSPS, para el caso de tabulación de encuesta y las formas de presentación que ofrece los programas estadísticos.

## Capítulo III

En este aparte se presentan las características generales del municipio de Sincelejo, haciendo énfasis en su estructura organizativa.

### 6. Características Generales del Municipio de Sincelejo - Sucre.

#### 6.1. Ubicación

La ciudad de Sincelejo, se encuentra ubicada al noroeste del país de 9° 18 latitud norte, 75° 23" latitud oeste del meridiano de Greenwich. Tiene una extensión total de 28.134 ha, con una altura sobre el nivel del mar de 213 msnm y limita al sur con el municipio de Sampués y con el departamento de Córdoba; por el oeste con los municipios de Palmito y Tolú; por el norte con los municipios de Tolú y Tolú Viejo y por el este con los municipios de Corozal y Morroa. Actualmente cuenta con 209 calles, 220 carreras, 13 transversales y 3 diagonales.

#### 6.2. Territorio

El área urbana del municipio ocupa un total de 1.892,64 ha con un perímetro urbano de una longitud total de 32,39 km, y el área rural tiene 25.953 ha, para un total de 27.845 ha entre lo urbano y rural.

#### 6.3. Gobierno y Administración

Sincelejo está regido por un sistema democrático basado en los procesos de descentralización administrativa generados a partir de la proclamación de la Constitución Política de Colombia de 1991. A la ciudad la gobierna un alcalde (poder ejecutivo) y un Concejo Municipal (poder legislativo). El alcalde de Sincelejo es el jefe de gobierno y de la administración municipal, representando legal, judicial y extrajudicialmente al municipio. Es un cargo elegido por voto

popular para un periodo de cuatro años, entre sus funciones principales está la administración de los recursos propios de la municipalidad, velar por el bienestar y los intereses de sus conciudadanos y representarlos ante el Gobierno Nacional, además de impulsar políticas locales para mejorar su calidad de vida, tales como programas de salud, vivienda, educación e infraestructura vial y mantener el orden público.

### **6.3.1. Economía.**

Las principales actividades económicas del municipio de Sincelejo se centran en la economía regional aunque tienen una permanente conexión con el mercado nacional y giran alrededor de la ganadería, el comercio y la agricultura. Por la excelente calidad de su ganado vacuno de alta selección, Sincelejo ha sido llamada la “Capital Cebuista de Colombia”; cuenta con una magnífica cría, levante y ceba de animales de excelentes condiciones para el consumo en los mercados regionales; la lechería, en menor escala, es también importante dentro del primero de los renglones económicos del municipio.

El comercio, muy recurrente en su historia, se ha transformado en una actividad dominante hasta convertirse en un núcleo de la actividad económica regional. Las principales cadenas de almacenes han colocado sedes en sitios estratégicamente selectos para albergar compradores de 7 municipios circunvecinos, lo que constituye el acontecimiento histórico-económico más importante en los últimos 40 años. Los servicios, especialmente los gubernamentales, por ser Sincelejo la capital administrativa del departamento de Sucre, son claves como complemento de las actividades primordiales del sector agropecuario y comercial. La agricultura, basada en la pequeña producción, tiene la virtud de implantar bajos precios en los comestibles de uso popular, aunque comparada con la ganadería y el comercio es apenas una actividad económica secundaria, se destaca la producción de maíz, yuca, ñame y plátano.

La industria que apenas empieza a despertar en la ciudad, cuenta con algunas fábricas de productos alimenticios, confecciones, calzado y procesamiento de maderas especialmente; se



destaca la gran vocación microempresarial del municipio que se convierte en la perspectiva futura más promisoría del municipio en el corto y mediano plazo.

"Desde finales de la década de los 90, Sincelejo ha vivido un periodo de profundas transformaciones sociales. La crisis económica nacional del 99, conllevó a un porcentaje histórico de desempleo subjetivo en la ciudad del 40,3%, según cifras del DANE. A partir del recrudecimiento de los encuentros bélicos entre el ejército y los grupos al margen de la ley, ésta capital se convierte en el segundo municipio de mayor recepción de población desplazada en Colombia en 2005, recibiendo un poco más de un 20% de su población, en cifras reportadas por la CEPAL. En el periodo electoral 2006 – 2010, el gobierno local se ve infiltrado por la ilegalidad con 35 funcionarios públicos del departamento procesados por algún nexo con un grupo paramilitar. Y en cifras de 2014, Sucre cuenta con 829 excombatientes desmovilizados en proceso de reintegración social, económica y comunitaria, en su mayoría en la ciudad de Sincelejo.

## Capítulo IV

### 7. Análisis y Evaluación de la Información.

En esta parte se presenta un análisis de la información recolectada, una primera parte la evaluación de las políticas y objetivos de la alcaldía municipal relacionada con la organización del servicio urbano de pasajeros en el municipio y una segunda parte el análisis de la información recolectada con el instrumento encuesta.

#### 7.2. Eje de Ciudad Amable Ordenada y Segura

Se analiza el sistema estratégico de transporte público (SETP), a partir del plan de Desarrollo Municipal de Sincelejo, tomando todos los planteamientos, definiciones y políticas desarrollados en el plan de desarrollo (Ciudad con visión, 2016 - 2019).

Sincelejo logró ser incluido en el Programa de Ciudades Amables, programa que ha sido concebido como una estrategia consignada dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2006, 2010 “Estado comunitario desarrollo para todos”, con el fin de desarrollar diferentes acciones que permitan estructurar movilidades eficientes en las ciudades. Dentro de esta estrategia de Ciudades Amables se enmarcan dos (2) proyectos que cofinancia la Nación, el primero que son los Sistemas Integrados de Transporte Masivo SITM, para ciudades de más de 500.000 habitantes, y el segundo, que son los Sistemas Estratégicos de Transporte Público SETP, para ciudades que tienen una población entre 250.000 y 500.000 habitantes.

Esta clasificación de las ciudades de acuerdo a su población, se estableció dentro del Documento CONPES No. 3167 de mayo 23 de 2002 “Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros”, donde también se planteó la necesidad de efectuar estudios de pre-inversión con el fin de determinar los proyectos que permitieran desarrollar

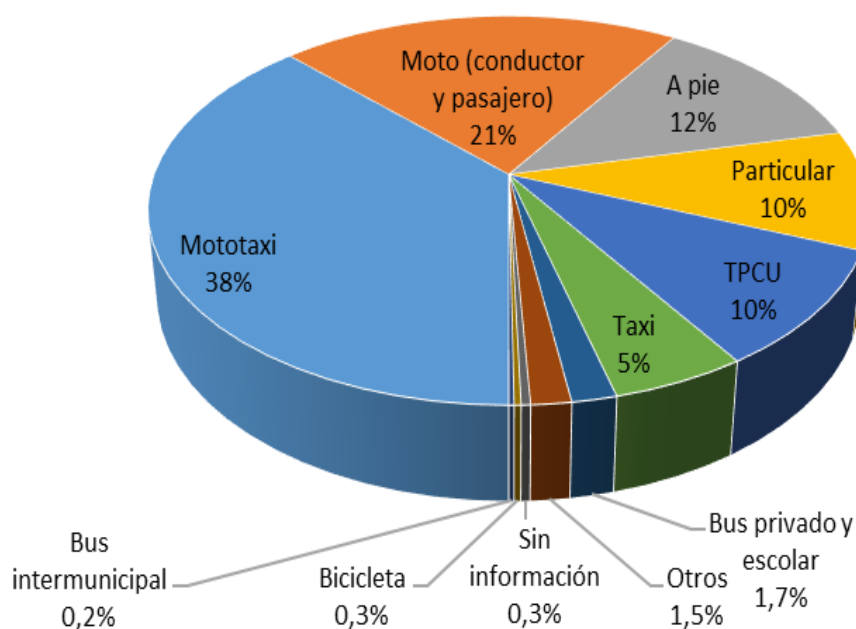
sistemas de movilidad sostenibles para ellas, arrojando como resultado que las ciudades que se denominaron intermedias, tenían problemas similares a los de las grandes ciudades, tales como la mala prestación del servicio de transporte público, la escasa (por no decir nula), integración, ineficiente articulación y una mala estructura empresarial, lo cual dejó al descubierto la necesidad de desarrollar una estrategia con el objeto de mejorar el servicio y establecer una política integral de movilidad (Plan de desarrollo Municipal- 2016, 2019 Ciudad con visión). (Ibíd.)

En virtud a lo anterior, en los años 2007 y 2008 el Departamento Nacional de Planeación - DNP, adelantó el estudio denominado “Caracterización y evaluación de la situación actual del Tránsito y el Transporte de Sincelejo”, y en los años 2008 y 2009 el mismo DNP contrató el “Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo” con el ánimo de definir, reestructurar el sistema actual y establecer una gradualidad en la nueva operación del transporte público a través de la implementación del SETP para la ciudad de Sincelejo.

Como resultado de esto y dados los esfuerzos realizados por la administración municipal en las vigencias fiscales 2008 y 2009 para realizar obras de infraestructura vial que sirvan como aportes de cofinanciación para el programa SETP, mediante Documento CONPES 3637 de 1º de febrero de 2010 se aprobó el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la Ciudad de Sincelejo. (Ibíd.)

Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público buscan mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias, con el fin de estructurar ciudades competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía. Para su puesta en marcha en la ciudad de Sincelejo se incluyen actividades tales como obras de mejoramiento en la infraestructura vial y urbana e implementación de tecnología por un costo estimado de \$173.519 millones de pesos colombianos (Pesos constantes 2009) de los cuales \$143.317 millones corresponden a inversión pública, mientras que la inversión privada se estima en \$30.202 millones.

Entre varios de los principales problemas de movilidad que presenta la ciudad de Sincelejo se resalta el aún insuficiente servicio de transporte público colectivo urbano, lo que ha conllevado en los últimos años a que las personas opten por modos alternativos para realizar sus viajes diarios, hecho que se manifiesta en las encuestas domiciliarias, y ascenso y descenso de pasajeros realizadas como parte de la información de campo recopilada como base para la elaboración de plan de movilidad de la ciudad (2015) así: (Ibíd.)



Gráfica 1. Distribución modal de Sincelejo para el año 2015

Fuente: Formulación Del Plan De Movilidad De La Ciudad De Sincelejo Y Definición De La Línea Base De Transporte Público (2015).

- En el modo “mototaxi” el 38% de los viajes/día detectados se realizaron en este modo.
- En motocicleta (particular) se realizaron el 21.4% de los viajes/día detectados.
- En transporte público colectivo, se realizaron el 9.6% de los viajes/día detectados.
- El modo peatonal, se realizaron el 12% de los viajes/día detectados.
- El modo bicicleta, no alcanza realizarse el 1% de los viajes/día detectados.

Respecto a los motivos de viaje de la población, el trabajo y el estudio son en conjunto la razón por la que más se viaja, el motivo trabajo con una participación del 50,3% mientras que el motivo estudio es del al 31,7%.

La demanda actual en el Transporte Público Colectivo Urbano es de 17.582 viajes/día y la demanda del “mototaxi” 115.302 viajes/día del total de los 306.065 viajes/día, generados en los diferentes modos detectados en las encuestas.

Considerando al “mototaxi” el de gran relevancia, ya que este atiende el 38% de la demanda de viajes totales de la ciudad, se ha convertido en el principal medio de transporte público para la población e incluso ha llegado a constituir la más importante actividad económica informal, y con ello se han originado una serie de externalidades positivas y negativas alrededor de esta actividad.

En este sentido el diseño planteado para el SETP, como eje estructurante del transporte, se constituye como elemento potenciador de la sostenibilidad del transporte público colectivo, captando la demanda potencial, la cual se encuentra en los otros modos de transporte, principalmente en el mototaxismo.

Los planteamientos del diseño del SETP están basados en el comportamiento de la demanda de viajeros y las características de la oferta en Sincelejo, estos pretenden corregir las deficiencias operacionales y de calidad del servicio observadas en el sistema actual. Para lo cual se hace necesario desarrollar los siguientes componentes.

Actividades de construcción de vías nuevas, reconstrucción y recuperación de Infraestructura vial.

- Reconstrucción de andenes, incluida recuperación de espacio público.
- Señalización y demarcación de los corredores viales del SETP.
- Ejecución del Plan Centro, incluye mejoramiento del centro histórico de la ciudad.

- Construcción de la Terminal de transferencia y abordaje.
- Adquisición Predial.
- Instalación y demarcación de puntos de Parada (paraderos con cobertizo, señalizados y demarcados).
- Construcción de paraderos con espacio público (PEP).
- Sistema de control del tráfico (Sistema semafórico centralizado).
- Sistema de gestión y control de flota. (Ibíd.)

Según el documento CONPES 3637 de 2010 la infraestructura requerida para desarrollar el sistema contempla: “(i) Vías: 67.27 km de vías de los cuales se realizará la construcción, reconstrucción o mantenimiento de 56.09 km dentro del presente proyecto, y los restantes 11.18 km se encuentran en un nivel de servicio adecuado para la operación del sistema. La inversión que se tiene prevista en la adecuación de vías está dividida en dos grupos: en el primer grupo están las que sólo requieren su rehabilitación o mantenimiento para la puesta en marcha del proyecto (49.23 km) y en el segundo grupo se encuentran aquellas vías para las cuales se tiene previsto la construcción total de las mismas (6.86 km)”. Es preciso destacar que los montos establecidos para el proyecto, luego de haber realizado los respectivos estudios de ingeniería de detalles, son insuficientes puesto que se requiere reconstrucción total en gran parte de la red vial del SETP. (Ibíd.)

Esta red vial presenta las siguientes características:

- Las vías que cuentan con dos calzadas no tienen continuidad

Las vías que atienden los principales flujos de la ciudad de los sectores sur y occidente corresponden a vías de una sola calzada en doble sentido de circulación, donde se presentan múltiples conflictos.

- En general la red vial no tiene continuidad, para el desplazamiento entre los principales orígenes de viaje y el centro, se deben realizar recorridos sinuosos.

- Sumado a lo anterior, no existe la infraestructura peatonal adecuada que permita la circulación continua en sectores diferentes al centro.

### **7.2.1. Diagnóstico de Movilidad en Sincelejo.**

El modo predominante para la movilización de las personas en Sincelejo sigue siendo el mototaxi, en 2008 constituía el 47% del total de viajes, en 2015 este porcentaje alcanza el 38%.

La participación de la motocicleta pasó del 10,1% en 2008 al 21,4% en 2015.

Los viajes en TPCU aumentaron su participación general en cerca de tres puntos porcentuales, de tener un 6,9% de participación en 2008 pasó a un 9,6% en 2015.

Los viajes no motorizados disminuyeron drásticamente su participación, el modo peatonal se redujo a la mitad de la participación que tenía en 2008, pasando del 24% a un 12% en 2015; por su parte, la bicicleta sigue siendo de los modos menos utilizados, menos del 2% en 2008 y ahora en 2015 no alcanza siquiera el 1% de participación. La disminución de los viajes a pie coincide en gran medida con el auge de la moto, lo que conlleva a que los viajes que se realizaban a pie ahora se realizan en moto. (Plan de movilidad-2015)

### **7.2.2. Situación Actual del Espacio Público en la Ciudad de Sincelejo.**

Por ser el espacio público el principal elemento estructurante del territorio de la Ciudad, y el medio a través del cual se da el punto de encuentro e intercambio cultural entre los ciudadanos mismos, el sentido de pertenencia, la identidad con nuestro territorio y la convivencia ciudadana, bajo esta premisa se hace necesario reconocer la problemática actual que en materia de espacio público, sobre todo en la zona céntrica de la ciudad, donde se vive hoy en día con la presencia de todo tipo de vendedores informales en carretas, carretillas y similares, reduciendo y entorpeciendo la movilidad de los ciudadanos de a pie y los que transitan en vehículos automotores, al igual se

ha vuelto caldo propicio para que los delincuentes ejerzan su presencia y su accionar delictivo, en medio del caos y el desorden que generan las ventas en andenes y vías del centro de la ciudad de Sincelejo, por lo que se hace necesario mejorar la capacidad institucional y administrativa de una verdadera gerencia en materia de espacio público y movilidad en nuestra ciudad, en la que se propenda por el mejoramiento de la Planeación, gestión, sistema de información, defensa y sostenibilidad del espacio público, con la finalidad que los distintos planes y proyectos que se quieran desarrollar apunten a lo requerido en el documento CONPES 3718 de 2012, y las necesidades mismas de la ciudad en materia de espacio público, en concordancia con nuestro POT, el Plan Estratégico de Transporte Urbano de Pasajeros de Sincelejo, y nuestro plan de desarrollo municipal, propuesto por el actual alcalde de la Ciudad. (2016-2019- Ciudad con visión).

Es notorio que la ciudad de Sincelejo, viene atravesando una grave crisis de ocupación del Espacio Público, principalmente en la zona céntrica, utilizando andenes, calles, parques y plazoletas en el ejercicio de sus actividades comerciales, tanto estacionarias, semi estacionarias y ambulantes, situación que se ha venido agudizando en los últimos tiempos, debido a la recepción por parte de Sincelejo de personas en condición de desplazamiento, hecho que ha convertido a nuestra ciudad en una de las más grades receptoras de esta población.(Ibit)

Se toma el informe de rendición de cuentas de la alcaldía de 2016, encontrándose en materia de ejecución de políticas en materia Movilidad y transporte urbano de pasajero lo siguiente.

En materia de movilidad, plantean la superación de la misma en varios sectores de la ciudad sin especificar en cuales.

Reactivación del programa piloto de bicicletas públicas, más de 9000 solicitudes para su uso.



Atendiendo este informe, la situación en materia de movilidad del transporte urbano de pasajero en el municipio de Sincelejo no es la mejor, pues solo con la experiencia vivida, las políticas para corregirlas se reducen a lo siguiente.

- El decreto emana de la Alcaldía municipal, determinando el área de movilidad segura, el cual consiste en que se determinó un área con límites dos cuadras alrededor del centro, donde pueden entrar las motos, con el fin de asegurar la tranquilidad a todos los Sincelejanos de contar un centro despejado y puedan hacer todas sus actividades sin el temor de ser atropellados o ser sometidos por delincuentes.

El decreto se cumple con la no entrada al centro de las motos que es el medio de transporte más utilizado por los Sincelejanos, pero a la salida de la zona el caos es total, hasta el punto que las personas como peatones se ven en serias dificultades para transitar.

- Decreto emanado de la alcaldía municipal de Sincelejo, que prohíbe la circulación y estacionamientos de todo carreta y vendedores ambulantes que ocupen el espacio público, así como el estacionamiento de vehículos los cuales los deben hacer en parqueaderos ubicados en la zona buscando asegura los espacios públicos libres para asegurar la tranquilidad de la población en sus recorridos por el centro de Sincelejo.

En materia de cumplimiento del decreto se da, pero sigue el caos vehicular, aun en horas no picos, pues las personas con vehículos particulares se siguen estacionando generando los obstáculos en la movilidad en el centro.

- El decreto emanado de la Alcaldía Municipal sobre la circulación de las motos con parrilleros hombres por las principales avenidas y calles del Municipio de Sincelejo, buscando evitar los actos de delincuencia que se comenten a los ciudadanos que utilizan estos vehículos.

El decreto se cumple a medias, pues los moto-taxistas corren el riesgo de las sanciones, lo que aumenta el peligro de accidentes, lo que es una situación preocupante.

Al revisar las estadísticas es alto el grado de accidentes con consecuencias de muertos y heridos en este sentido, aumentando más la crítica situación socioeconómica de la población en Sincelejo, para ello se toma el informe del plan estratégico de transporte urbano, donde se muestra los siguientes datos.

Tabla 1

*Cifras de muerte y heridos por accidentes de tránsito en Sincelejo periodos 2010-2014*

Años	Muertos	Heridos
<b>2010</b>	35	184
<b>2011</b>	37	158
<b>2012</b>	43	143
<b>2013</b>	44	148
<b>2014 *</b>	56	163
Total	<b>215</b>	<b>796</b>
Promedio	43	159

Fuente: SIRDEC. Instituto de medicina legal.

Al relacionar los totales de muertes y lesiones no fatales por accidentes de tránsito con el total de la población se concluye, que los habitantes de Sincelejo tienen la probabilidad de morir en un accidente de tránsito en una proporción de 21 muertos por cada 100 mil habitantes, mientras esta misma probabilidad en el país es de 13 muertes por 100 mil habitantes.

En los últimos cinco años (2010 a 2014) los accidentes de tránsito ocurridos en Sincelejo dejaron como consecuencia 215 personas muertas y 796 más heridas, con promedios anuales de 43 decesos y 159 lesionados.

- El decreto 219 del 2016 emanado de la alcaldía municipal, el cual crea el días sin moto el cual establece que el primer y cuatro de cada mes se prohíbe la circulación de motos en el territorio municipal.

El decreto se cumple, pero esos días el problema de traslado de los habitantes para hacer sus actividades cotidianas es un caos, pues el transporte urbano de pasajeros es insuficiente, aumentado en ese sentido la problemática de la movilidad en forma crítica.

- La alcaldía se propone incluir al municipio de Sincelejo en el concepto de ciudades amables, que una visión integral de las ciudades, de tal manera que se adapte para que sus habitantes pueden tener calidad de vida a partir el acondicionamiento estructural, políticas poblacionales y estructuras productivas en forma racional que la brinden a la población la satisfacción de todas sus necesidades sobre el concepto de alta calidad de vida.

En esta materia el municipio de Sincelejo, a través de la alcaldía de Sincelejo, se ha venido generan algunas locaciones, como parques, recuperación del espacio físico y construyendo las zonas o andenes peatonales, para brindarle a la población, la seguridad necesaria y se desenvuelva sin que se afecte su rutina diaria. Pero el problema persiste, el caos vehicular la demora en las busetas, el peligro del transporte informal mototaxi, que se ha convertido en la alternativa de trabajo, de 45,000 personas que se dedican a esta actividad informal, con las consecuencias graves en materia de accidentes, violencia hurto y sicariato.

Para refrendar esta situación se toma la entrevista al asesor financiero de Sibus, empresa que está prestando el servicio de transporte urbano de pasajeros, la cual entro al mercado en noviembre de 31 2016, con un total de 85 busetas, de los cuales 50 son totalmente nuevas y 35 de segunda. Allí se puede encontrar lo siguiente.

En Sincelejo ruedan 85 busetas, 50 nuevas y 35 de segunda que hacen parte de la alianza estratégica con los transportadores Sincelejanos.

Rutas que sean más atractivas para los ciudadanos, más controles en la movilidad sobre todo en lo que respecta al mototaxismo, mejoramiento de la malla vial y pedagogía ciudadana,

son las peticiones que realizan los directivos de la empresa Sibus encargada de la prestación del servicio de transporte público en Sincelejo.

La empresa que tiene solo un año de estar operando, no ha resultado rentable, sin embargo, negaron que cerrarían sus puertas en Sincelejo, lo que sí pidieron fue más apoyo por parte de la Administración Municipal.

Los empresarios esperaban tener una afluencia diaria de 13.900 pasajeros y solo utilizan el servicio 7.200, en cierta medida influyen que las 85 busetas que tiene la empresa compiten con 40 mil motocicletas que circulan por toda la ciudad.

El asesor de Sibus, Alexander Padilla, manifestó que la proyección económica según el flujo de pasajeros era de \$540 millones al mes, pero solo generan \$280 millones, lo que representa un déficit mensual de \$260 millones.

“Estamos advirtiendo que la empresa nos está dando la operación mínima pero nunca nos va a alcanzar para la inversión que nosotros hicimos, por eso consideramos que se deben implementar medidas conjuntas con la Alcaldía, para que el sistema pueda funcionar”, explicó el asesor”.(Alexander Padilla- Asesor Sibus).

José Vergara Cordero, accionista, recordó que la empresa inició basada en unos estudios hechos por Metrosabana donde le garantizaban los 13.900 pasajeros, pero esto nunca se dio.

Los estudios fueron hechos para un Servicio Estratégico de Transporte Urbano y no un Transporte Colectivo Urbano, que son cosas diferentes, los recorridos son diferentes porque tenía que existir un centro de transferencia, por lo tanto comenzamos con unas fallas que ocasionan la disminución de los pasajeros”, explicó el accionista.

Así mismo, dijo que el accionista, que como los estudios de factibilidad se hicieron para un transporte diferente, la ciudadanía no va a utilizarla porque no los van a dejar donde quieren llegar, por lo que deben hacer una reestructuración.

Enfatizó que las rutas con las que inició el transporte públicos tenían 180 buses, pero Sibus no puede incluir más vehículos porque no hay suficientes pasajeros, pero pese a ello, están cumpliendo con las frecuencias en las rutas, tal como fue establecido en los pliegos, que es entre 10 y 11 minutos.

Padilla ratificó que 85 busetas no alcanzan a cubrir la población pero “ya nosotros hicimos el primer intento, y como vamos hacer un segundo intento de decir Sincelejo necesita 150 busetas, si no ha sido atractivo el negocio y no se está utilizando el sistema como debería ser”.

Julio Montes, accionista, catalogó a Sincelejo como la ciudad que ha estrenado más transporte, desde 1993 iniciaron con los microbuses pero no llegó a feliz término por falta de apoyo de las administraciones de turno; luego llegó Mas Móvil con una tecnología de punta y se fue porque no tuvo acompañamiento de la Administración Municipal

“Ahora Sibus le apostó y está en las mismas circunstancias, si estamos dando a conocer esto es una especie de alerta a los Sincelejanos”, sostuvo.

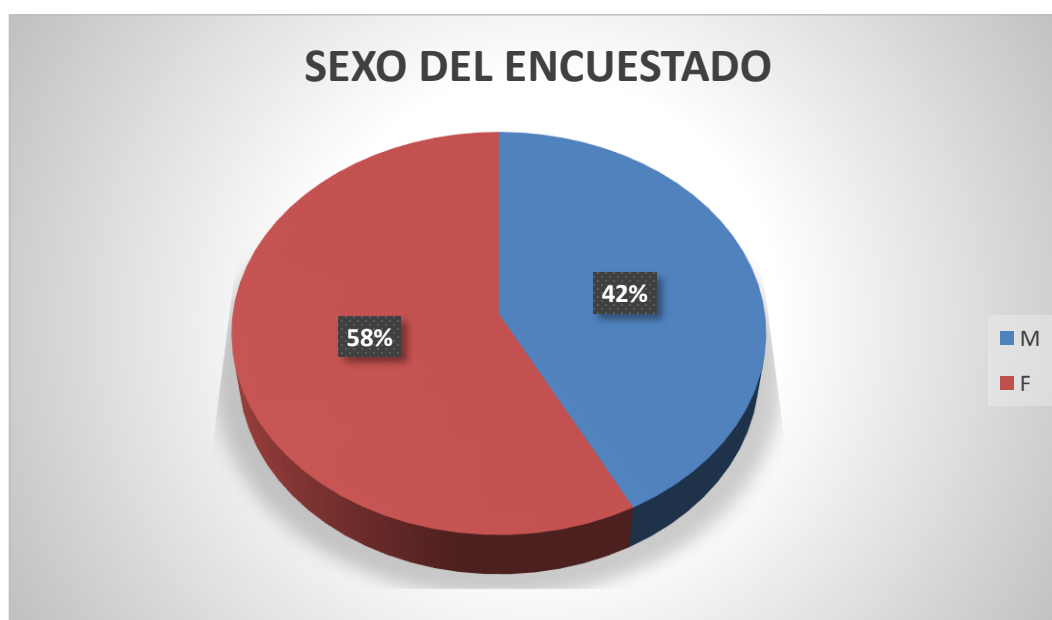
Como se puede observar la situación con la movilidad del transporte urbano de pasajeros es crítico.

Seguidamente se presenta la información recolectada a los usuarios del transporte de Sincelejo sucre.

## 8. Resultados de la Información Acerca de Movilidad y Transporte Urbano en Sincelejo

El Número de encuestados fue de 165, distribuidos en 6 las comunas de Sincelejo y sus barrios, atendiendo de ser los más populosas.

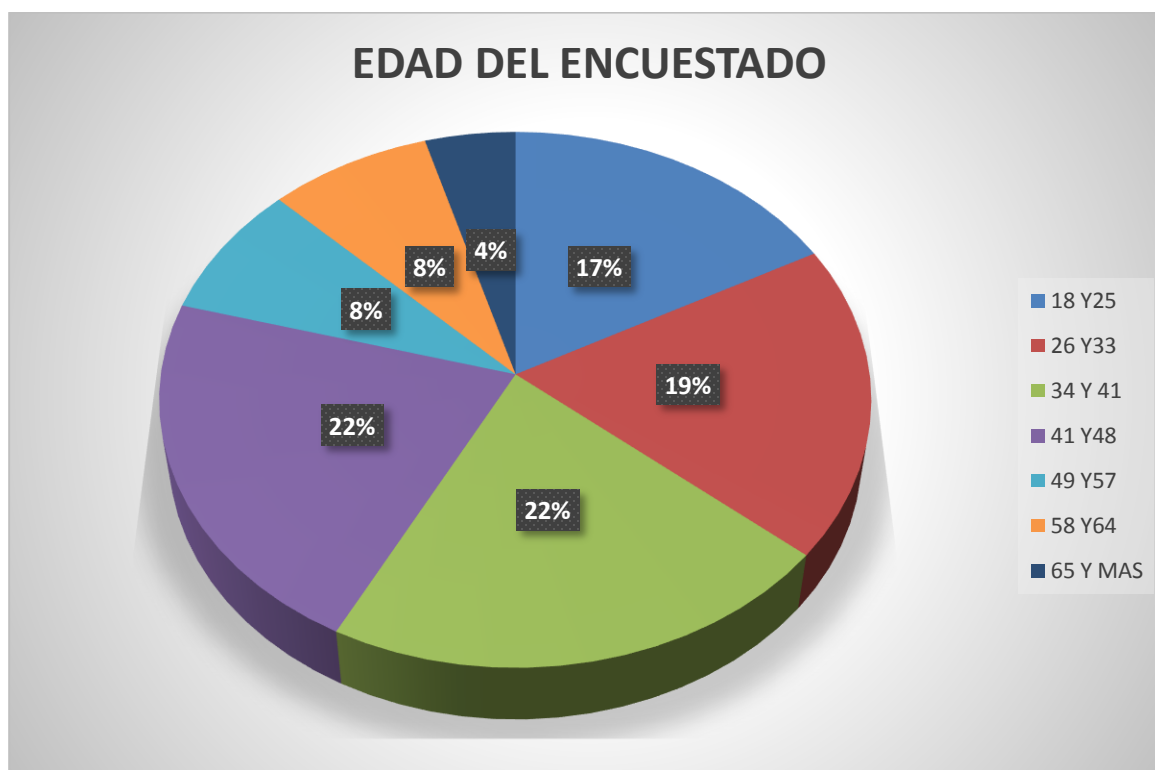
### Perfil del Encuestado.



Gráfica 2. Sexo del Encuestado

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

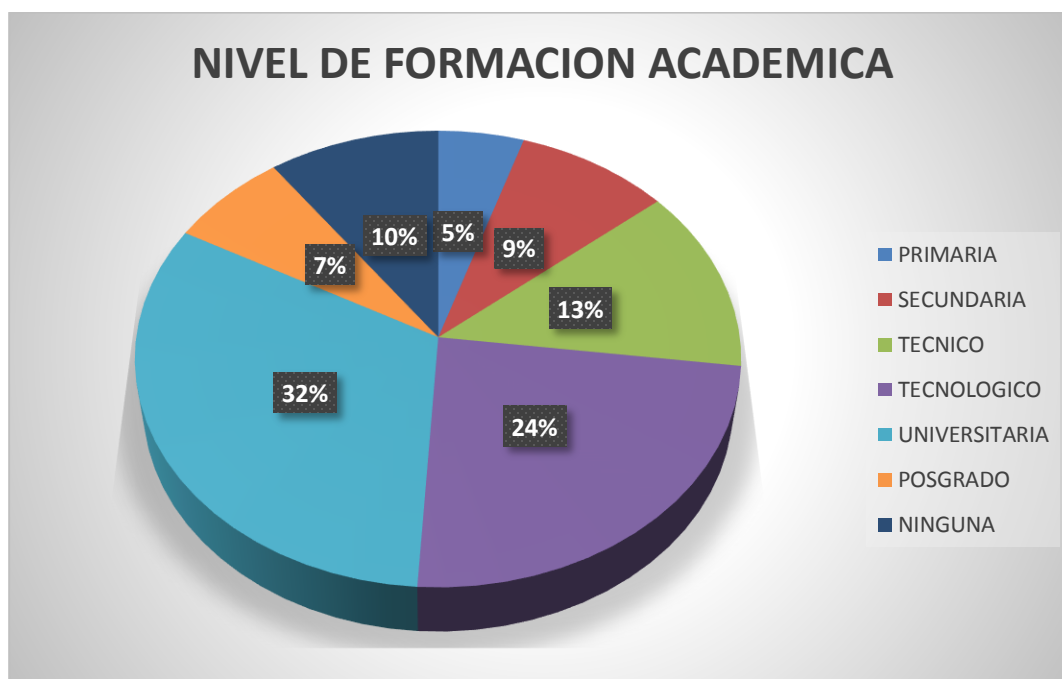
La grafica número 1 muestra que el sexo de los encuestado el 58% correspondió al femenino y el 42 % al sexo masculino, siendo una correspondencia al azar.



Gráfica 3. Edad del Encuestado.

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

En la relacionado a la edad del encuestado, la gráfica No. 2 muestra que los mayores porcentajes recayeron los que se ubicaron en los niveles de 34 y 41 años y el nivel 41 y 48 años respectivamente otro representativo los de 18 y 25 años, tampoco fue una selección predetermina sino al azar al pie de la fuente.



*Gráfica 4.* Nivel de Estudio del Encuestado.

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

En lo relación con el nivel de formación del encuestado en la tabla No 3 se puede observar que para el nivel universitaria se encuentra el 32%, le continua en su orden, el nivel tecnológico con el 24%, el 13% el técnico, los otros nivel en proporciones menores, cabe destacar que ninguna con el 10%, ello permite afirmar que el nivel de formación está distribuido en todos los ítem relacionados.

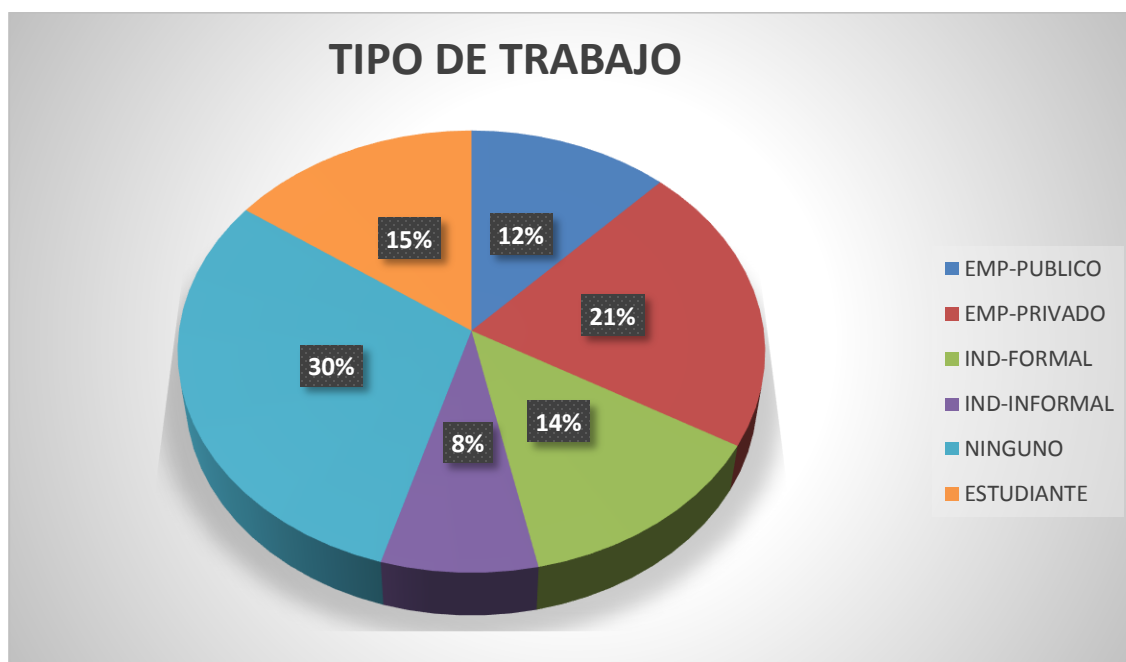




*Gráfica 5. Trabaja el Encuestado*

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

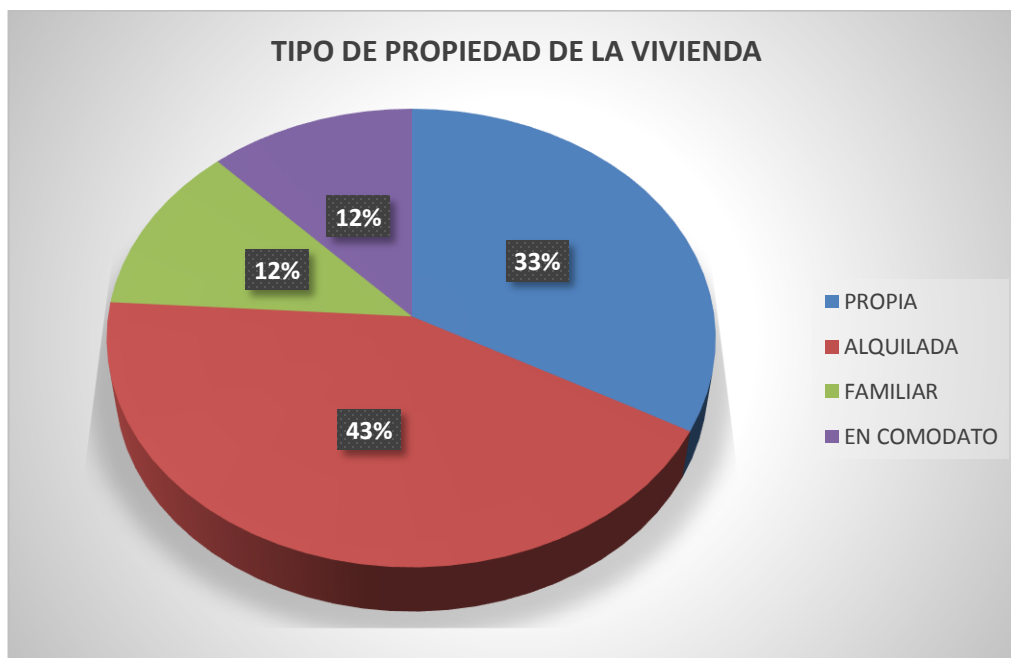
En materia en si el encuestado trabaja o no, se encontró, que el 55 si trabajan y el 45 % no lo hacen porque esta unos dedicados al estudio, sin embargo manifiestas las dificultades económicas para desarrollar normalmente sus actividades.



*Gráfica 6.* Tipo de trabajo en que se desempeña.

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

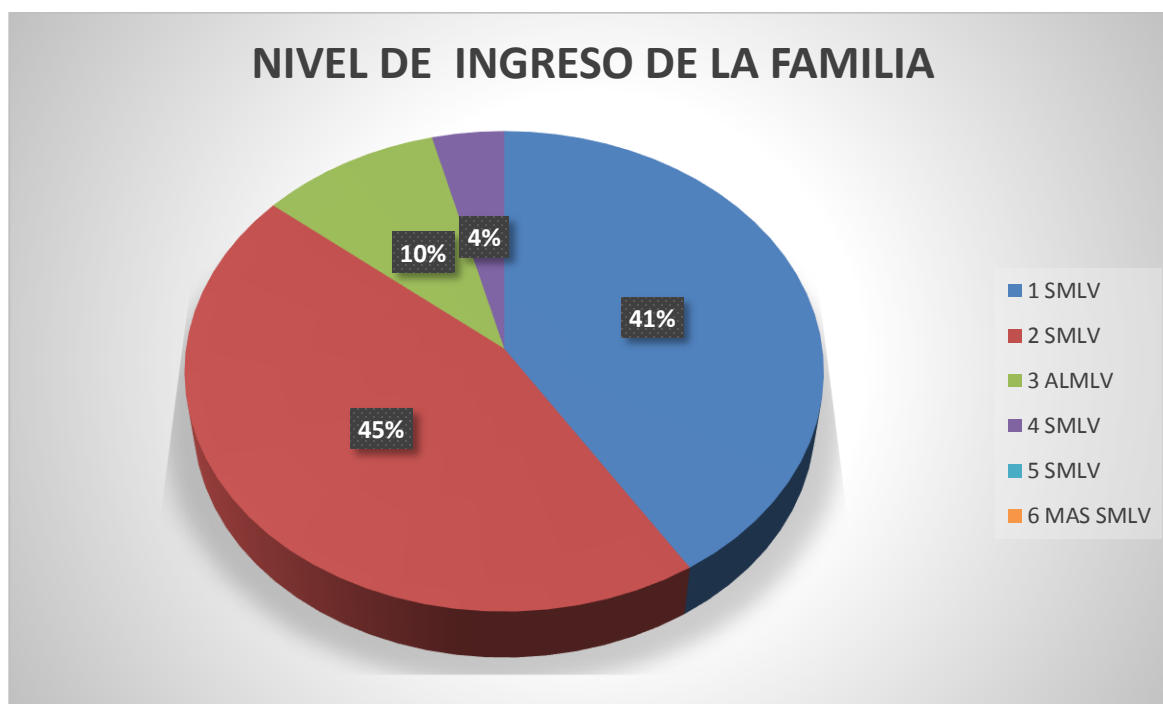
En cuanto al tipo de trabajo del encuestado se observa en la gráfica No 5, el 30% empleado público, el 21% empleado privado, son los destacados, sin descuidar los porcentajes que afirman no tener ninguno



*Gráfica 7.* Forma de propiedad de la vivienda

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

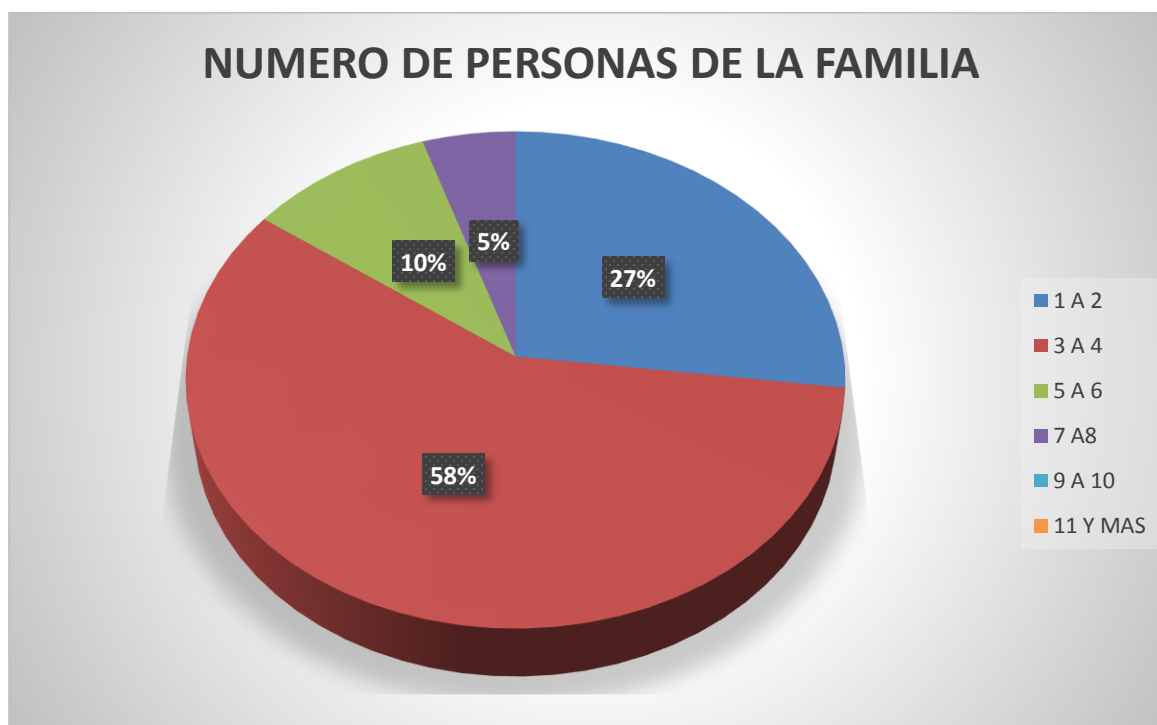
Para la forma de la propiedad de la vivienda del encuestado, la tabla No. 6 muestra que el 43% es alquilada el 33% propia y el 12% familiar y en comodato respectivamente, se puede destacar ese porcentaje alto de alquilados, pues de una u otra forma es una situación que puede afectar la estabilidad socioeconómica de estas personas.



Gráfica 8. Nivel de ingresos de la familia

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

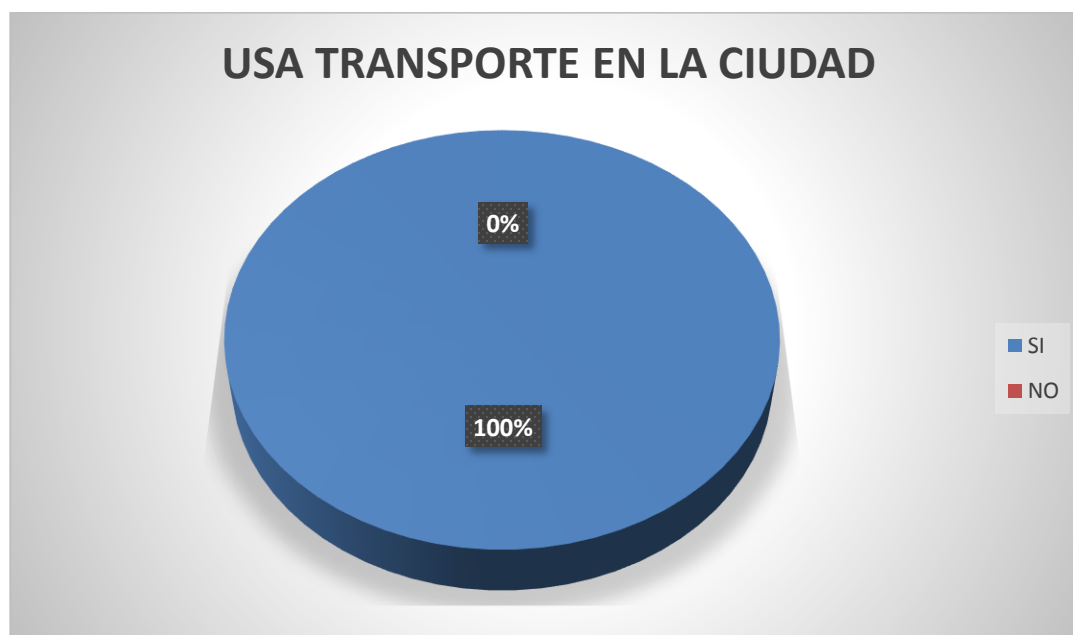
En materia de nivel ingreso, la Grafica No. 7 muestra dos porcentaje importantes como son el de 2 SMLV con 45% y el un SMLV con el 41%, ello sigue mostrando la situación socioeconómica de la población de Sincelejo, la cual es sensible y con algunos niveles de vulnerabilidad.



*Gráfica 9.* Número de personas que conforman la familia

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

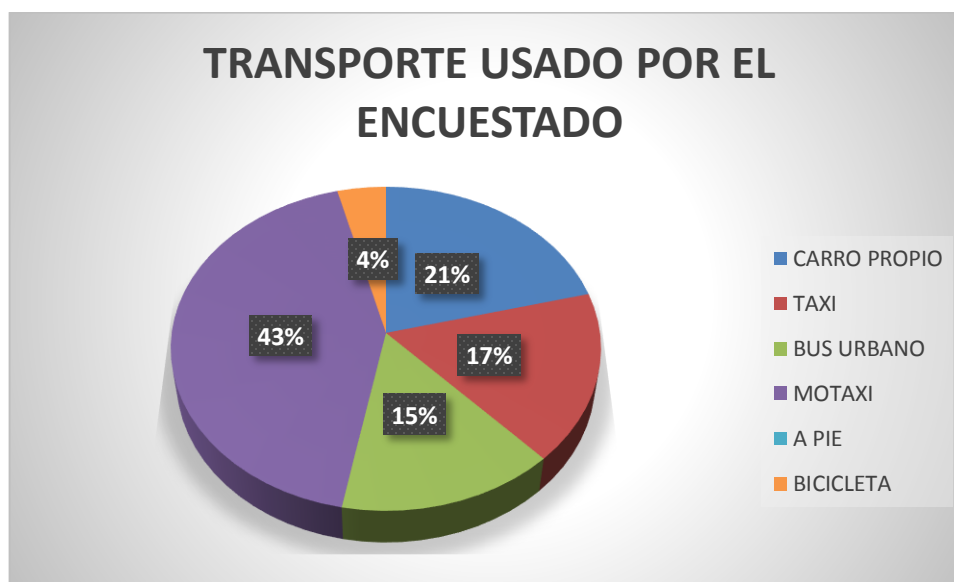
En cuanto a las personas que conforman la familia del encuesto, se encontró que el 58% la conforman entre 3 y 4 personas el 27% lo conforman entre 1 y 2 personas, el 10% la conforman entre 5 y 6 personas, confirma que su conformación contrasta con los niveles de ingresos, lo que en determinado momento son sensibles a cambios económicos de la región.



*Gráfica 10.* Se transporta dentro de la ciudad

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

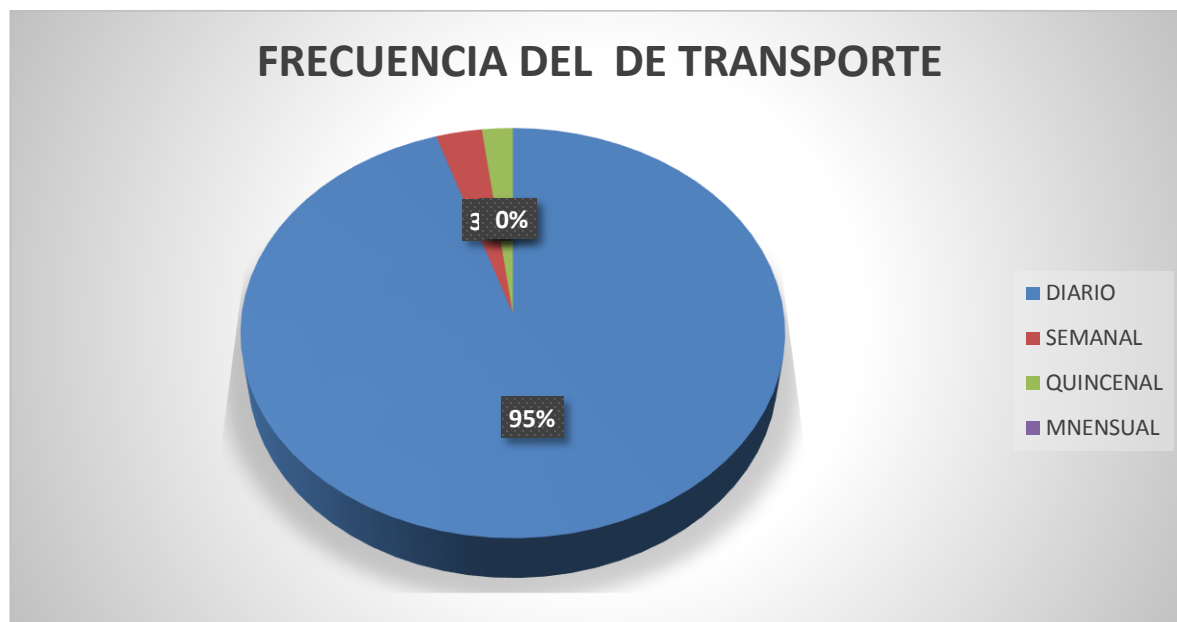
En materia si los encuestados usan transporte dentro la ciudad, la respuesta fue 100% que sí, importante porque esto indica la importancia del transporte para la población.



*Gráfica 11.* Forma del transporte que usa el encuestado.

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

En cuanto al transporte usado por el encuestado, la gráfica no 9, indica que 43% el transporte informal del mototaxi, el 21% lo hacen en su propio carro, el 17% en taxi y el 15% lo hace en bus urbano, esto datos siguen confirmando el fenómeno del motaxismo, que es un transporte ilegal y peligroso en todas su manifestaciones.

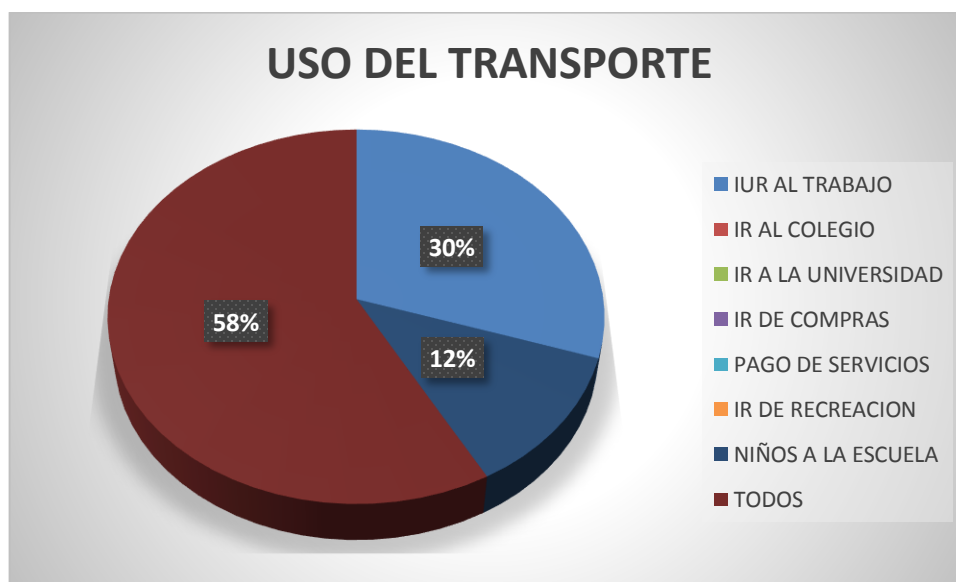


*Gráfica 12.* Frecuencia con que transporta el encuestado

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

En lo relacionado con la frecuencia del uso del transporte, la respuesta es contundente, con un 95% diario, este dato demuestra la importancia del transporte en la vida cotidiana de la población asentado en una ciudad o región. En este caso para el Municipio de Sincelejo.

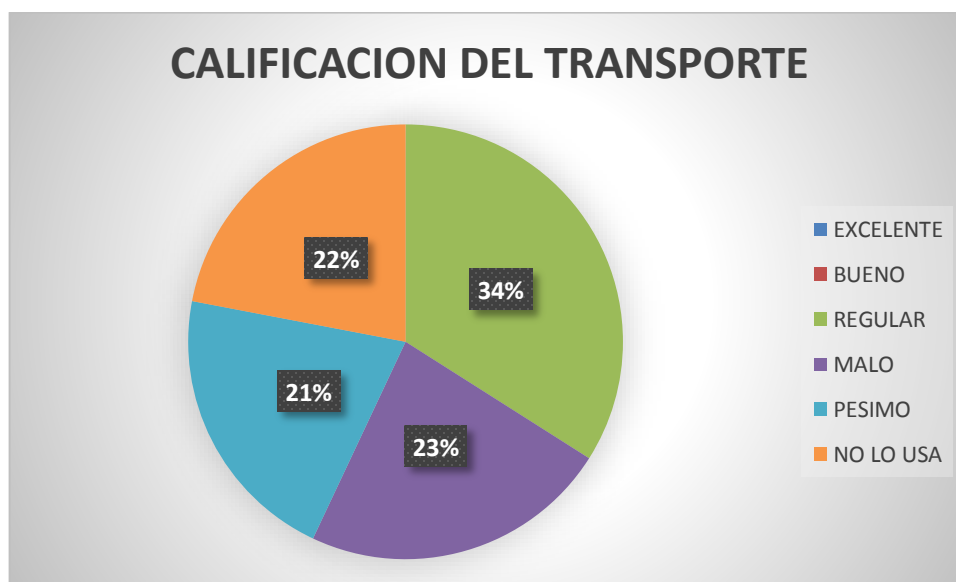




*Gráfica 13.* Actividades o razones por las que usa el transporte

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

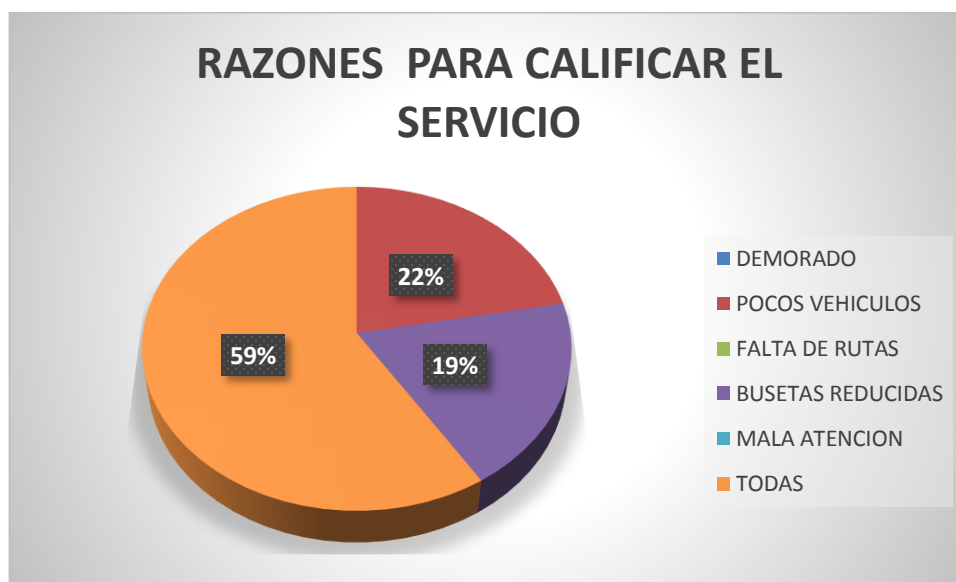
En materia de las razones para el uso del transporte, la gráfica No 11, muestra que el 58% todos los ítem relacionados, el 30% ir al trabajo y el 12% llevar a los niños al colegio, los datos demuestran la importancia del transporte para la población, lo que la vuelve vulnerable en el momento que la situación del transporte cambia.



*Gráfica 14.* Calidad del servicio

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

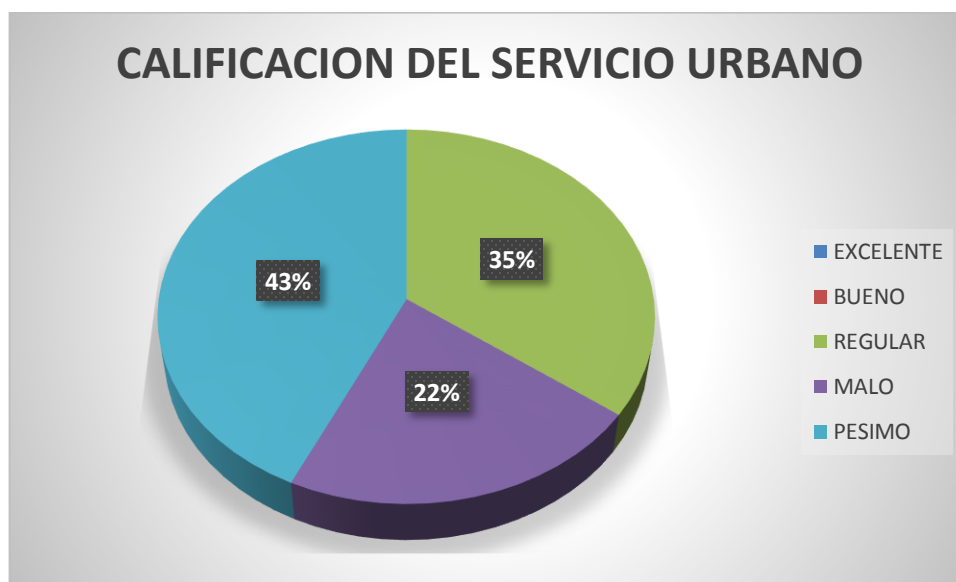
La calificación registrada por los encuestados, el 21% lo califican pésimo, el 23% como malo y el 34% regular los porcentajes sobre salientes, demuestran que el transporte en sentido general está mal calificado, lo que confirma la crítica situación por la que atraviesa.



*Gráfica 15.* Razones para calificar el servicio.

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

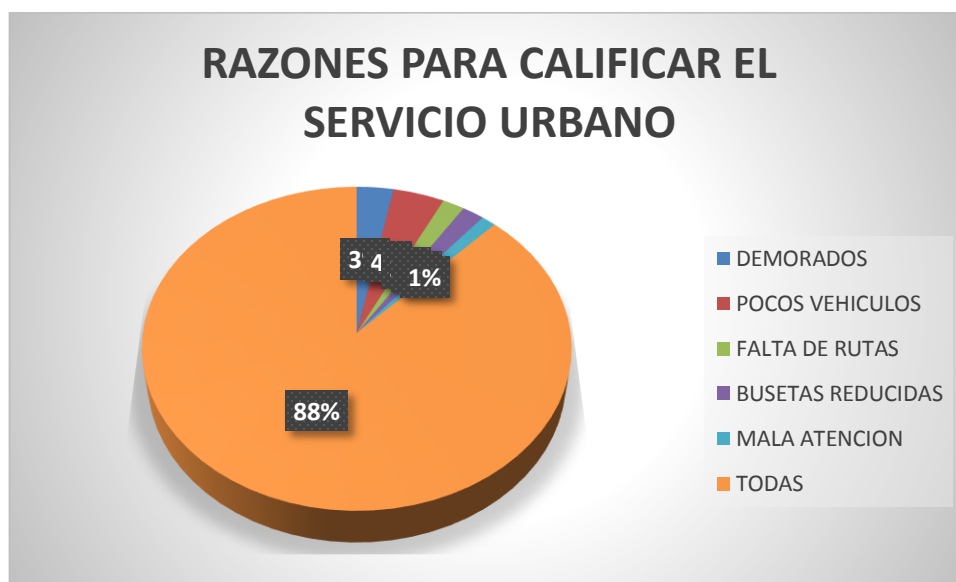
La grafica No 13, muestra la calificación del transporte por parte de los encuestados, calificación que demuestra la crisis de este transporte en Sincelejo, el 59% todos los ítem registrados, el 22% pocos vehículos y el 19% busetas reducidas.



*Gráfica 16.* Calificación del servicio urbano de pasajeros.

Fuente: Construcción de los Gestores de la Investigación

En materia del transporte público urbano de pasajeros, los encuestadores lo calificaron así: El 43% como pésimo, el 22% como malo el 35% como regular, esto demuestra que el transporte urbano en Sincelejo, no está llenando las expectativas de los usuarios, demostrando estos datos la situación crítica de este servicio.



*Gráfica 17.* Razones de la calificación del servicio urbano

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

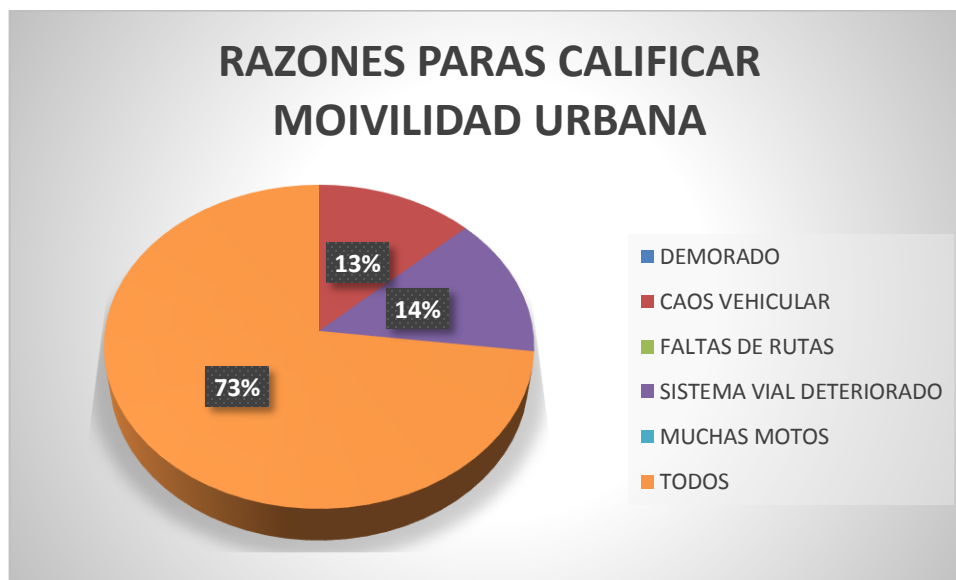
En cuanto a las razones para calificar el transporte urbano de pasajeros, los encuestados en un 88% confirman todos los ítems, una vez más se reafirma el grado el grado crítico en que se encuentra el servicio de transporte



*Gráfica 18.* Calificación de la movilidad del servicio urbano de pasajeros

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

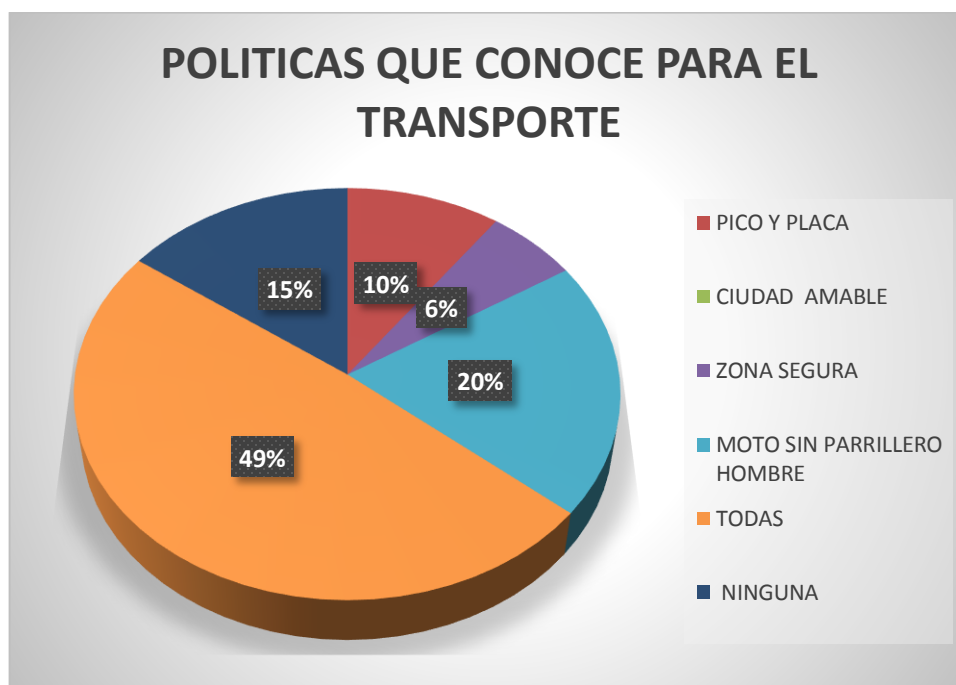
En materia de la calificación de la movilidad del transporte urbano en Sincelejo, la población encuestada fue contundente, el 91% lo califican pésimo, esto reafirma más la crítica situación de la movilidad del transporte urbano de Sincelejo.



*Gráfica 19.* Razones para calificar la movilidad del transporte urbano.

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

En lo relacionado con las razones para calificar la movilidad del transporte urbano de pasajeros, los encuestados afirmaron en un 73%, que todo el ítem como lo muestra la gráfica No. 17, de tal manera que esta situación, es crítica, lo cual pone de manifiesto que la política debe implementarse lo más urgente.

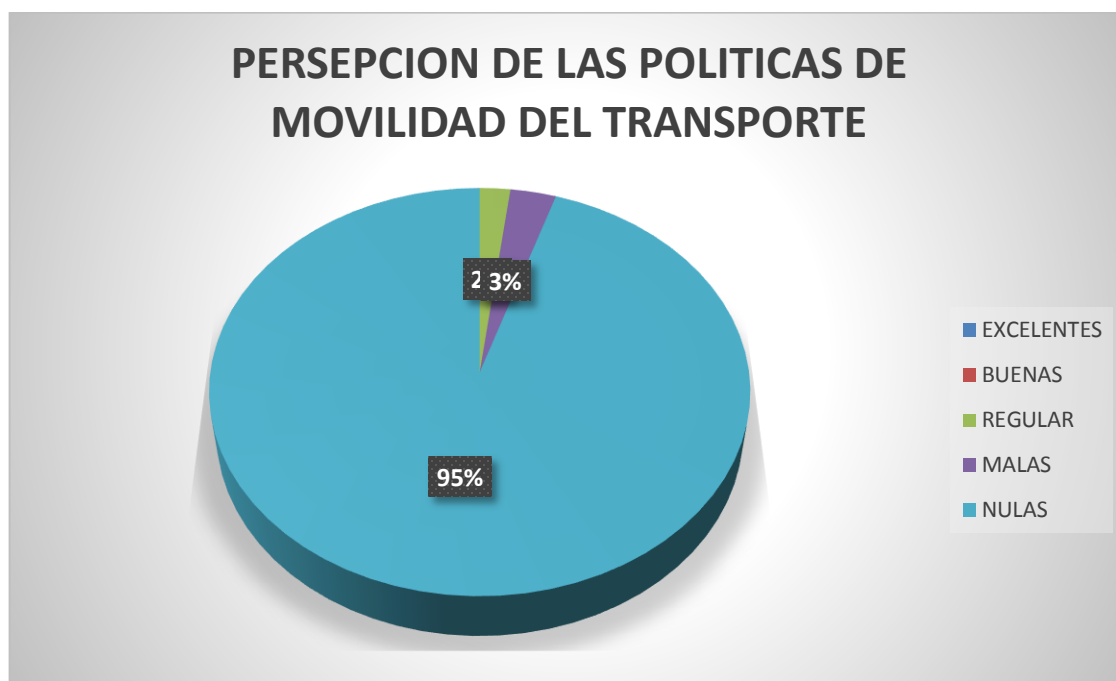


Gráfica 20. Políticas de movilidad y transporte

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

Analizando las políticas de movilidad y transporte, que el encuestado conoce, se destaca el 49% con todas, las demás en forma particular con porcentajes relativamente bajos, pero sobre sale el 15% con ninguna, lo cual dice mucho de lo que realmente está haciendo el ente territorial en este caso la alcaldía de Sincelejo.

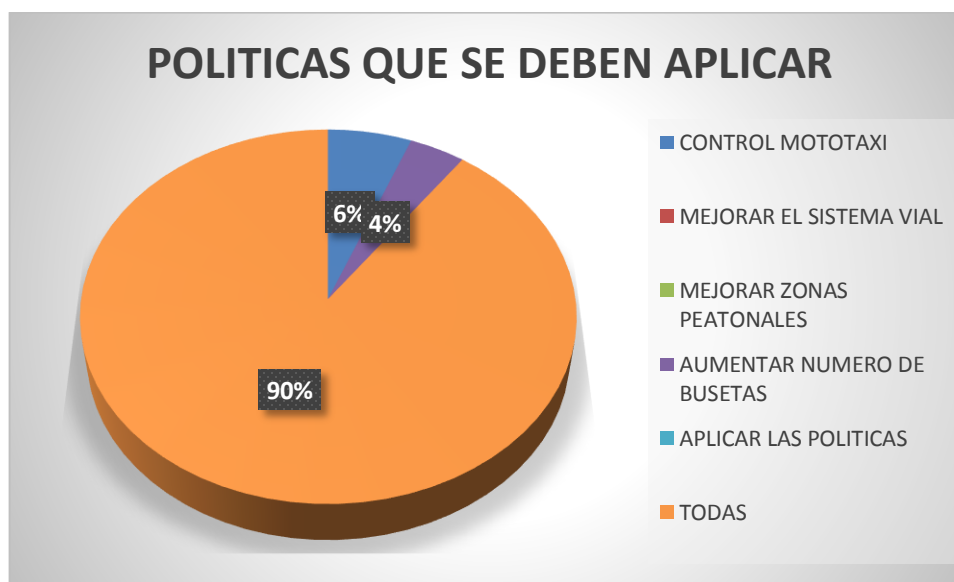




*Gráfica 21.* La persecución de las políticas de movilidad y transporte.

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

En cuanto a las bondades de la aplicación de las políticas y movilidad en Sincelejo, los encuestados en un 95 la calificaron nulas, dato que reafirma una vez más la crítica situación materia de movilidad y transporte público urbano de pasajeros, los otros porcentajes también son negativos.



*Gráfica 22.* Como mejora la movilidad y el transporte urbano

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

Analizando las repuestas sobre que políticas se deben aplicar el mejoramiento de la movilidad y la calidad del transporte urbano de pasajeros, los encuestados en un 90% afirmaron que todas la relacionadas, eso indica que el sistema estratégico del servicio urbano de pasajeros muestra una gran debilidad en materia de aplicación de políticas para el transporte.



*Gráfica 23.* Afección de la movilidad en el bienestar.

Fuente Construcción de los Gestores de la Investigación

En cuanto a la afección del comportamiento de la movilidad y el transporte en el bienestar de la población la respuesta fue el 45% alta el 29% media, esto dice la importancia del transporte en la vida de los habitantes de una ciudad.

## 9. Diagnóstico General Encontrado

Para la información sobre la movilidad y el comportamiento de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Sincelejo se tiene el siguiente diagnóstico.

Se encuestaron 165 personas, los cuales se tomaron al azar y desprevénidos en varias zonas del Municipio de Sincelejo, cuyos resultados se resumen a continuación.

En materia de encuestados el 58% del sexo femenino siendo el mayor porcentaje, en cuanto a la edad hay una distribución en todos los rangos que tomaron entre los 18 años y más de 65, la formación académica se resalta la universitaria con el 32%, se encontraron que si están trabajando el 55% y el 45% no lo hacen, el trabajo de mayor presentación es el empleado público, en materia de propiedad de la vivienda el 43% es alquilado y solo el 33% es propia, los porcentajes en las otras modalidades, en materia de ingresos el 45% dos salarios mínimos y el 41% un salario mínimo, es una situación preocupante desde el punto de vista de ingresos, a esto se le agrega el número de personas, que se encuentra conformadas con 3 y 4, en un porcentaje de 58%, en materia del uso del transporte el 100% afirma usar y en mayor porcentaje diariamente, la modalidad de mayor uso el transporte informal del mototaxi, en su orden carro propio, seguidamente taxi y en última instancia están las busetas. Las razones del uso del transporte relacionan todos los ítem, al mismo tiempo lo califican mal, por todas las razones preguntadas, lo mismo es la calificación de la movilidad del transporte, siendo la mayor calificación como pésimo, en cuanto las razones confirman todos los ítem preguntados, se particularizo la calificación para el transporte urbano de pasajeros, al cual también lo calificaron como pésimo, con todas las razones preguntadas, en relación al conocimiento de las políticas públicas implementadas, el 49% las conoce todas las anotadas, las cuales las califican como nulas, pues no aportan un mínimo de solución de las soluciones al problema del transporte urbano de pasajeros y movilidad en el Municipio de Sincelejo.

En materia del diagnóstico, la situación del transporte urbano de pasajeros y su movilidad es crítica, la cual está permeada por el fenómeno del motaxismo, que hoy hay estadísticas que nos

muestran 45.000 mototaxistas prestando el servicio en solo Sincelejo, ello muestra que la economía en forma general está dependiendo de esta actividad.

## Conclusiones

Realizada la investigación sobre el comportamiento de la movilidad del transporte urbano de pasajeros en el Municipio de Sincelejo, se plantean las siguientes conclusiones.

Se realizó la revisión del documento Plan de Desarrollo del actual alcalde, sobre cuál es la política pública aplicada al municipio relacionada con la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y la movilidad del transporte, encontrándose que no hay un grupo de políticas estructuradas que dimensionen que se logren metas de la mejor prestación del servicio, mejor movilidad y por mejor calidad de vida de sus habitantes, lo encontrado se reduce a lo siguiente

La inclusión de la ciudad en el programa de Ciudades amables, programa direccionado por el Departamento Nacional de Planeación, el cual consiste que con aporte de la nación y municipales debe construirse ciudades amables donde muestre una organización integral de la ciudad, lo cual apenas están arreglando unas calles con unas características que le den la oportunidad a todos los ciudadanos en toda condición de poder realizar todas sus actividades con tranquilidad y segura.

Se encuentra con el fenómeno del mototaxismo, que somete al servicio de transporte urbano de pasajeros que ha probado en los últimos 10 años con dos empresas, pero la competencia del mototaxi quebró la primera y la existente tiene dificultades de sostenerse, en el sentido que está generando pérdidas, lo que tienen en incertidumbre tanto los empresarios del transporte como a la alcaldía municipal.

Frente a al fenómeno del mototaxismo se aplican decretos de control, con el objeto de disminuir las consecuencias de ese transporte informal, que tienen la ciudad en un caos de movilidad alto, de inseguridad pues se camuflan delincuentes y sicarios y a eso hay que sumarle

la racha de accidentes que deja muertos, heridos y lisiados, aumentando así las difíciles características socioeconómicas de la población., para ello implementa medidas, como: El día sin moto, El día sin carro, La delimitación de la zona verde y segura, que es al redor del centro de la ciudad, que no pueden entrar motos al centro de la ciudad, Las vis especiales donde no pueden transitar las motos con parrilleros hombres.

En conclusión no hay unas políticas claras que permitan visualizar el caos de la ciudad en materia de servicio de pasajero y movilidad

En cuanto a la información recolectad a través del instrumento encuesta se encontró lo siguiente.

Una población con muchas dificultades para tener una calidad de vida óptima.

La población encuestada confirma la situación de caos y desorden en que esta la ciudad en materia de transporte público urbano de pasajero y de movilidad

Confirman que no hay políticas claras para solucionar el problema ni a largo plazo.

Confirma que las políticas aplicadas son nulas, pues no se aplican consistentemente.

Conforma que hay problemas de inseguridad y tanto económica como social, problemas de delincuencia, problemas de ocupación de los espacios públicos por vendedores informales y los que es pero es una ciudad que no garantiza trabajo a la población, y si a ello se la suma que es una ciudad receptora de desplazados por toda índole.

En forma definitiva la problemática es de grandes envergaduras, hasta tal punto que no hay forma de solucionarla por estos tiempos.

---

### **Recomendaciones**

En el análisis de toda esta problemática, es crítica en forma integral; se plantea las siguientes recomendaciones.

Para enfrentar la situación se debe emplear una política integral, donde este el gobierno Municipal, Departamental y Nacional, de tal manera que se pueda solucionar con la participación real del gobierno en forma general.

En esta Solución se debe involucrar la población para que se dé una conciencia ciudadana en la búsqueda participativa de la solución al problema de la ciudad de Sincelejo.

El diseño de las políticas debe ser también integral, que involucre la zona urbana y la rural, pues con una política paralela al campo seria, los campesinos pueden regresar al campo a hacer lo que saben hacer.



### Referencias Bibliográficas

Gómez, C. (2011). Políticas de transporte urbano, el caso del transporte masivo en el área metropolitana de Cali, Revista económica y administración volumen 8 No. 1 Santiago de Cali. Recuperado de: <http://www.uao.edu.co/sites/default/files/GOMEZ.PDF>

Documento COMPES No 3637, sistema estratégico de transporte público de pasajeros, Ministerio de hacienda y crédito público- Bogotá DC-2010. Recuperado de: [www.metrosabanas.gov.co/?dw=3cd978bbe689df3cfda13180b8dde523p2y203](http://www.metrosabanas.gov.co/?dw=3cd978bbe689df3cfda13180b8dde523p2y203)

Desarrollo urbano y movilidad en América latina, Banco de desarrollo de América Latina CAF, Ciudad de Panamá- 2011. Recuperado de: [https://www.caf.com/media/4203/desarrollourbano\\_y\\_movilidad\\_americalatina.pdf](https://www.caf.com/media/4203/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf)

DNP, Estructuración financiera y el plan de implementación del SETP, movilidad sostenida Ltda., Bogotá D.C- 2009. Recuperado de: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/419>

Movilidad urbana, moverse por la ciudad, PSE (Grupo socialista en el parlamento europeo) Unión Europea-2009. Recuperado de: [http://www.socialistsanddemocrats.eu/sites/default/files/2880\\_ES\\_A5\\_urban\\_mobility\\_E\\_S\\_web\\_1.pdf](http://www.socialistsanddemocrats.eu/sites/default/files/2880_ES_A5_urban_mobility_E_S_web_1.pdf)

Revisión y actualización de la caracterización de la demanda del transporte público colectivo urbano del municipio de Sincelejo, insumo para la operación e implementación del sistema estratégico del transporte público, METRO-SABANAS SAS, SAIP SA, movilidad sostenible Ltda., Sincelejo Sucre-2013. Recuperado de: [metrosabanas.gov.co/?bannerid=38](http://metrosabanas.gov.co/?bannerid=38)

Sánchez Jabba Andrés, *La economía del mototaxismo el caso de Sincelejo*, Centro de estudios regionales CEER, Banco de la Republica, Cartagena Bolivar-2011. Recuperado de: [http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura\\_finanzas/pdf/DTSER-140.pdf](http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-140.pdf)

Suarez de Vivero, *Ordenación y gestión del desarrollo territorial y local*, Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla, España. Recuperado de: <http://titulaciongeografia-sevilla.es/master/index.php?opc=383>

## Anexos

### Anexo No. 1: Encuesta aplicada a usuarios

**Corporación Universitaria Del Caribe Cecar**  
**Facultad de ciencias económicas y administrativas**  
**Programa de administración pública.**

Encuesta para tomar información de los usuarios del transporte público urbano de pasajeros en el municipio de Sincelejo, que permite conocer cuál es el grado de movilidad y su importancia en la situación socioeconómica de la población.

#### PERFIL DEL ENCUESTADO

Edad En Años							Sexo	
18-25	26-33	34-41	42-48	49-57	58-64	65-Mas	M	F

#### NIVEL DE FORMACION DEL ENCUESTADO

Primaria	Secundaria	Técnico	Tecnológico	Universitaria	Ninguna

#### Trabajo Y Tipo De Trabajo

Trabajo		Trabaja		Empleado Publico	Empleado Privado	Independiente	
No	Estu	Si	No			Formal	Informal

#### Forma De Propiedad De La Vivienda

Propia	Alquilada	Familiar	En Comodatato

#### Nivel De Ingresos De La Familia

1smlv	2smlv	3smlv	4smlv	5mlv	6ymas -Smlv

#### Número De Personas Que Conforman La Familia

Entre 1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	11 Y Mas

**INFORMACION BASICA SOBRE LA MOVILIDAD DEL TRANSPORTE URBANO.**

<b>Se Transporta Y Forma De Transportarse En La Ciudad</b>							
<b>Se Transporta</b>		<b>Forma De Transportarse Dentro De La Ciudad</b>					
<b>Si</b>	<b>No</b>	<b>Carro Propio</b>	<b>Taxi</b>	<b>Urbano</b>	<b>Mototaxi</b>	<b>A Pie</b>	<b>Bicicleta</b>

<b>Frecuencia Que Se Transporta</b>			
<b>Diario</b>	<b>Semanal</b>	<b>Quincenal</b>	<b>Mensual</b>

<b>Actividades Por Las Que Se Transporta Dentro La Ciudad</b>							
<b>Ir Al trabajo</b>	<b>Ir Al Colegio</b>	<b>Ir A Universidad</b>	<b>Ir De Compras</b>	<b>Pago Servicios</b>	<b>Ir Recreación</b>	<b>Niños A La Escuela</b>	<b>Todos</b>

<b>Como Considera La Calidad Del Servicio Urbano De Pasajeros</b>					
<b>Excelente</b>	<b>Bueno</b>	<b>Regular</b>	<b>Malo</b>	<b>Pésimo</b>	<b>No Usa</b>

<b>Las razones para considerar el transporte urbano de pasajeros</b>					
<b>Demorado</b>	<b>Pocos vehículos</b>	<b>Falta de rutas</b>	<b>Busetas reducidas</b>	<b>Mala atención</b>	<b>Todas</b>

<b>Como Considera La Movilidad Del Servicio Urbano De Pasajeros</b>				
<b>Excelente</b>	<b>Bueno</b>	<b>Regular</b>	<b>Malo</b>	<b>Pésimo</b>

<b>Las Razones Para Considerarla Movilidad Transporte Urbano De Pasajeros</b>					
<b>Demorado</b>	<b>Caos Vehicular</b>	<b>Falta De Rutas</b>	<b>Sistema Vial Deteriorado</b>	<b>Muchas Motos</b>	<b>Todos</b>

<b>Que Políticas Para Mejor Movilidad Y Transporte Urbano Conoce</b>					
<b>Pico Y Placa</b>	<b>Ciudad Amable</b>	<b>Zona Segura</b>	<b>Moto Sin Parrillero Hombre</b>	<b>Todas</b>	<b>Ninguna</b>

<b>Como Considera Las Políticas Relacionadas Con La Movilidad Y Transporte</b>				
<b>Excelente</b>	<b>Buenas</b>	<b>Regular</b>	<b>Malas</b>	<b>Nulas</b>

<b>Que Se Hace Necesario Para Mejorar La Movilidad Y El Transporte</b>					
<b>Control Mototaxi</b>	<b>Mejorar Sistema Vial</b>	<b>Mejorar Zonas Peatonales</b>	<b>Aumentar Numero De Busetas</b>	<b>Aplicar Realmente Las Políticas</b>	<b>Todas</b>

<b>Tiene Afección La Actual Situación Del Transporte Urbano En Su Bienestar En Forma</b>				
<b>Alta</b>	<b>Media</b>	<b>Baja</b>	<b>Nula</b>	<b>Indiferente</b>

<b>Encuestador</b>		
<b>Firma</b>	<b>C.C</b>	