

CULTURA

JORGE IVÁN CASTAÑO

Secretario de la Cultura

CONTENIDO

1. PRESENTACIÓN	30
2. ALCANCES	30
3. OBJETIVO	31
4. COMPORTAMIENTO DEL SECTOR	31
4.1 INVENTARIO DE ESPACIOS CULTURALES.....	33
4.2 UBICACIÓN GEOGRÁFICA	33
4.3. IDIOSINCRACIA RELIGIOSA	34
4.4. LA CONFORMACIÓN DE LA FAMILIA	35
4.5. DIVERSIDAD CULTURAL	35
4.6. INVENTARIO DE ENTIDADES Y CORPORACIONES CULTURALES.....	36
4.7. INVENTARIO DE PROGRAMAS.....	37
4.8. INVENTARIO DE GRUPOS CULTURALES.....	38
4.9. EL FACTOR POLÍTICO	38
5. DEBILIDADES DEL SECTOR CULTURAL	39
BIBLIOGRAFÍA.....	42
ANEXO 1	43
PLAN PARA LA JUVENTUD.....	43
ANEXO 2	46
PLAN ESTRATÉGICO	46
PROGRAMA DE EJECUCIÓN	49

1. PRESENTACIÓN

Las relaciones de los hombres entre sí y con la naturaleza dentro del contexto histórico y social, tejen en el transcurso del tiempo la trama de la existencia de los grupos humanos. Allí se producen bienes diversos que entran al patrimonio con el cual cada sociedad se identifica; este patrimonio es portador de la historia, de los valores, de las tradiciones, de las riquezas espirituales que cada generación acumula, la cultura es pues el conjunto de rasgos distintos espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o grupo social.

A través de la realización del presente diagnóstico sobre el sector cultural del Municipio de Marinilla, se pretende tener una visión general del entorno cultural que permita clarificar nuestro sentido de pertenencia hacia la cultura que poseemos.

La revisión de reseñas bibliográficas (sobre la Constitución política de 1886 y otros ensayos, de Alfonso García Isaza, Diagnóstico del Plan Integral de desarrollo 1992, Estudio de localidades Cornare, entre otros), la realización de encuestas, trabajo de campo, entre otras actividades, permiten que nos adentremos en la realidad cultural que vive el Municipio. Trabajo que es necesario realizar por etapas:

- A corto plazo se realizará la revisión bibliográfica y la realización de encuestas.
- A mediano plazo se focalizarán las debilidades para entrar a fortalecerlas.
- A largo plazo se sentarán las bases para el Plan de Desarrollo Cultural del Municipio.

Se llevará a efecto esta labor en la comunidad del Municipio y la región, con la participación de la Administración Municipal, ONGs, el Inderma, El Hospital San Juan de Dios, Secretaría de Educación, Acciones Comunales, entre otros.

2. ALCANCES

La comunidad de Marinilla, como la mayoría de los Municipio del Departamento, ha vivido un proceso de desarrollo cultural lento, como bien se afirma en el Plan de Desarrollo Cultural del Departamento, Antioquia Nos Une 1998 - 2000.

Hoy, la trascendencia e importancia que tienen la institución cultural en Marinilla, se percibe a través de la constante demanda de propuestas culturales por parte de la comunidad, las cuales se han desarrollado, pese a las falencias que a nivel económico, administrativo, técnico y de organización de las Instituciones culturales existen.

En el Municipio se pueden observar una serie de factores que contribuyen en al desarrollo de nuestra cultura, como son:

Espacios físicos
Ubicación Geográfica
Idiosincrasia religiosa
La conformación de la familia
Diversidad en el sector agrícola
Diversidad cultural
Participación comunitaria
El factor político
La comunidad oscila entre todas las edades
Instituciones culturales organizadas.

3. OBJETIVO

Identificar las principales falencias a nivel cultural, para entrar a retroalimentar y clarificar nuestro sentido de pertenencia hacia la cultura que poseemos.

4. COMPORTAMIENTO DEL SECTOR

El cultivo de conocimientos científicos, literarios y artísticos ha sido de gran interés para la comunidad de Marinilla, muestra de ello son las instituciones educativas que desde hace más de un lustro vienen impartiendo enseñanza a nivel de la región y del país, formando hombres íntegros y profesionales que ponen a disposición de la sociedad su formación y día tras días colaboran con el mejoramiento del país. De igual manera se corrobora por la constante demanda de espacios y actividades culturales que solicita la comunidad, para que se brinden diferentes alternativas, buscando el mejoramiento de la calidad de vida de nuestros habitantes.

Lo que la cultura ha significado para Marinilla en el transcurso de su historia, se ha relatado en varios textos (Orígenes Franciscanos de Marinilla y su desarrollo posterior, Luis Carlos Mantilla; La Villa San José de la Marinilla, Doctor Francisco Acevedo Moreno; Sobre la Constitución Política de 1886 y otros Ensayos, Alfonso García Isaza; El Cantón de Marinilla, obras selectas) y se ha comunicado por generaciones, tanto en forma verbal como en las actitudes, comportamientos y preferencias que se han cultivado a través de los años y que la han colocado como paradigma para la región y para el departamento.

“Tradicionalmente se ha considerado a Marinilla y a su antiguo cantón como una de las regiones más importantes del País por su contribución a la colonización que Antioquia llevó a cabo en el siglo pasado y a principios del presente, a la conservación de los valores cristianos, de orden, y en general propios del humanismo Hispano, y porque, en consecuencia ha fraguado un tipo humano, dentro de esa obra y axiología que se distingue claramente del resto de sus compatriotas sin exceptuar al Antioqueño.

Esta región está viviendo actualmente una época de transición de una forma de vida predominante campesina, semicerrada, quieta, a otra de carácter urbano marcadamente actualizada, es decir, con todas las exigencias de la modernidad abierta, emergente, dinámica, sino a plenitud, sí en gran parte con expectativas cada vez más crecientes de cuánto supone un desarrollo altamente técnico, como todo el país, pero aquí con un acento agudo que lo propician, como es bien sabido las hidroeléctricas que en estos últimos lustros se han construido en Oriente, la denominada en Antioquia Autopista Medellín - Bogotá que cruza en Antioquia prácticamente todo el Oriente en su mayor trayecto y un principio importante de industrialización en el cercano oriente.

Transición y cambio que obviamente transforman psicológica, espiritual y culturalmente un concepto de vida tradicionalista de orden, de jerarquías, anquilosada si se quiere, en un desparrame, en una soltura de los parámetros sobre los cuales se afianzaba, posiblemente sin sustitutos mejores o que al menos le conserven una identificación como región y como pueblo, como raza si es permitido decirlo" (Sobre la Constitución Política de 1886 y otros Ensayos, Alfonso García Isaza, Pag 167 - 168).

4.1 INVENTARIO DE ESPACIOS CULTURALES

Espacios Culturales	Número		Estado			Localización		Area		Necesidades o carencias
	Urb	Ru	B	R	M	Adec	Inadec.	Sufic.	Insufic	
Biblioteca	6	1	X			X			X	La biblioteca pública requiere de espacio, dotación.
Casa de la Cultura	1								X	Restauración, segunda parte
Museo	1			X						Reubicación iluminación
Teatro	4	1			X				X	Restauración y adecuación
Centro Cultural Valerio A. J.	1						X		X	Restauración y adecuación
Salones comunales o capillas	7	8		X			X		X	Mantenimiento, dotación y dinamización.
Subtotal										
OTROS										
Placas conmemorativas	30	8		X						
Monumentos	3			X		X				
Casas coloniales	5			X						
Centros culturales	1			X						
Placas Polideportivo	13	30	X			X		X		
Parques y plazoletas	8				X		X		X	Dinamización
TOTAL										

4.2 UBICACIÓN GEOGRÁFICA

“Se puede decir, que el Oriente Antioqueño lo compone el antiguo cantón de Marinilla, lo que posteriormente se llamó provincia de Oriente política y administrativamente. Esta región Antioqueña está compuesta por los Municipios de Marinilla, El Santuario, El Carmen de Viboral, El Peñol, Granada, Cocorná, Guatapé, San Rafael, San Carlos, San Luis, Puerto Triunfo, que hasta hace pocos años conformaron el circuito civil de Marinilla. De una época a esta, se han involucrado a la región del Oriente Antioqueño otros municipios como Rionegro, La Ceja, El Retiro, Abejorral, Nariño, Argelia, entre otros, las que se llamaron antiguamente Las Provincias de Córdoba y Aures.

El Oriente Antioqueño, a pesar de no tener una zona geográfica muy homogénea se identifica marcadamente por su raza, su formación social y económica y su historia. Se puede notar, por ejemplo, cómo los apellidos Raizales de Rionegro, Abejorral y Sonsón, no predominan en el

Oriente; en él sobresalen apellidos como Gómez, Giraldo, Zuluaga, Ramírez, Duque, Ocampo, Aristizabal, Alzate, Hoyos, que han llegado a entroncarse en Rionegro y el sur.

El Oriente puede dividirse como ya es costumbre en cercano y lejano. El Oriente cercano lo conforman lo que fue el núcleo inicial de la región, a saber; Marinilla, El Santuario, El Carmen de Viboral, Granada, El Peñol y Guatapé; estos son la parte más homogénea racial, social y económica de la región. Los demás Municipio forman el lejano o extremo oriente, fundado en gran parte por familias del cercano Oriente con alguna influencia de otras regiones.

Marinilla, madre de la región del oriente cercano fue fundada sin contribuciones económicas. Este Municipio fue un asentamiento humano sin estímulo de riqueza material. Tierra impropia para grandes cultivos, sin minas."

Marinilla era paso en los antiguos viajes comerciales. subsistían las familias del pequeño negocio, de una que otra artesanía, oficios elementales impuestos por las necesidades comunitarias de todo pueblo, de sueldos y prebendas y se ayudaban para sobrevivir malamente del pequeño hato, del corral y de la huerta casera. Algunos restantes andaregueaban de mina en mina fuera de su terruño llevando mercancías y trayendo oro con algún provecho que no llegó a fundar grandes riquezas" (Sobre la Constitución Política de 1886 y otros Ensayos, Alfonso García Isaza).

4.3. IDIOSINCRACIA RELIGIOSA

La visión del mundo más o menos integradora en el oriente ha sido muy específica. El concepto religioso y cristiano más que en otra parte, ha inspirado y conformado la actitud ante la vida. Si en sus comienzos algún resguardo indígena fue catequizado por Fray Miguel de Castro, en el siglo XVII, la realidad fue que el poblamiento de españoles cubrió la totalidad del cercano Oriente y no hubo que cambiar una religión por otra; la Cristiana no tuvo que imponerse a sangre y fuego.

En Marinilla se afianzó tan reciamente la religión católica por dos factores importantes: Un pueblo pobre que dedicaba a los muchachos que no tenían un porvenir económico brillante a consagrarse al servicio de Dios o el Rey, al gobierno; esa fue la orientación del destino Español: La iglesia, la corte y la marina".

Con el transcurrir del tiempo la religión católica se acentúa con más fuerza en nuestro territorio, la institución religiosa en Marinilla es un pilar fuerte en la cultura de la comunidad, porque la agrupa en torno a eventos religiosos y promueve programas comunitarios a nivel urbano y rural con el ánimo de fortalecer la unión de la comunidad.

En Marinilla se desarrollan los siguientes eventos religiosos:
Semana Mayor enmarcada por el Festival de Música Religiosa
Fiesta a María auxiliadora
Fiesta a San José

Fiestas de Santa Ana y San Joaquín
Fiesta del Sagrado Corazón de Jesús
Fiesta de la Virgen del Carmen
Corpus - Cristi
Fiesta a la virgen de la Asunción (Patrona de Marinilla)
Novena Comunitaria

4.4. LA CONFORMACIÓN DE LA FAMILIA

En el Oriente Antioqueño la unidad familiar se ha conservado casi que ejemplarmente y en la inmensa mayoría de los casos con amor con fidelidad a los valores propios del hogar constituido cristianamente. Podría afirmarse, que es el oriente una de las regiones del país y de América donde ha estado más bien constituida la familia. Desde luego, hay que entender que se habla de una trayectoria de 20 a 25 años atrás, hacia la tradición. Esta característica afianza otras como: su respeto a la vida, honra y bienes de sus semejantes (Sobre la Constitución Política de 1886 y otros Ensayos, Alfonso García Isaza), predomina el matrimonio católico. Se están observando algunas modificaciones por condiciones exógenas:

El conjunto familiar de Marinilla se ve afectado en la actualidad por factores determinantes como:

- La violencia intrafamiliar
- El madresolterismo
- Uniones por cumplimiento

Estos afectan el entorno cultural de la comunidad porque son problemas que dejan de ser familiares y se convierten en problemas comunitarios, pues no se asumen con responsabilidad y son terceras partes quienes entran a dar soluciones.

El legado que nos dejaron nuestros abuelos es riquísimo en valores y virtudes humanas. Hoy vivimos la disminución en la práctica de algunos de ellos, principalmente los que tienen que ver con altruismo, civismo y respeto a los demás.

4.5 DIVERSIDAD CULTURAL

“La contribución cultural a nivel de las expresiones artísticas del oriente Antioqueño queda en un grado muy inferior con otras regiones. No resiste una comparación con ellas ni en la plástica, ni en la literatura, ni en la música, ni en el periodismo y mucho menos en el campo del pensamiento trascendental o científico. Sin embargo no puede desconocerse que el oriental es inteligente, posee cualidades con las que ha podido sobresalir visiblemente en música y pintura, pero son en general quienes tienen alguna habilidad para ello, que se han movido en estos hermosos quehaceres como

artesanos que viven de ellos sin vuelo o numen creador”(Sobre la Constitución Política de 1886 y otros Ensayos, Alfonso García Isaza).

En la actualidad la población de Marinilla se orienta hacia la práctica de manifestaciones culturales variadas, entre ellas: danza, teatro, trova, música, poesía, pintura, escultura,

4.6 INVENTARIO DE ENTIDADES Y CORPORACIONES CULTURALES

1. SECRETARÍA DE LA CULTURA: Por Acuerdo No. 17 de 1963 se da forma inicial a al Casa de la Cultura, la que ya había iniciado como Biblioteca Municipal el 16 de diciembre de 1956. La iniciativa de esta creación corresponde al Club “Simona Duque” cuya presidenta era la señorita Berenice Gómez Acevedo, quien estuvo en la Dirección de la Casa de la Cultura hasta 1995. Por Acuerdo 35 de 1995, la Casa de la Cultura fue elevada a Secretaría, con los siguientes cargos: 1 Secretario de la Cultura, 1 Secretaria Ejecutiva, 1 Secretaria Segunda, 2 Auxiliares Casa de la Cultura, 1 Coordinadora Documental y de Archivo, 1 celador Portero.
2. CORPORACIÓN AMIGOS DEL ARTE: Inició labores en el año de 1977 con el dinamismo de personas como el Doctor Fernando Ossa Arbeláez, señor Roberto Salazar, señor Jaime Gómez, y la Señorita Berenice Gómez Acevedo. Son los encargados de planear y desarrollar el Festival de Música Religiosa que se realiza cada año en el Marco de la Semana Mayor. Durante estos 21 años han podido enriquecer la cultura tanto a propios como a extraños. Tienen a su cargo también la Escuela de Artes donde preparan a los cultores en las diferentes manifestaciones artísticas, se les concedió personería jurídica el 5 de abril de 1979 con el número 24123.
3. CORPORACIÓN CULTURAL EXPRESIONES: Inició con un Comité Técnico encargado de liderar el Festival de Conciertos de Música Andina Colombiana, el que nació en el seno del Concejo Municipal, gracias a la iniciativa de los Honorables Concejales Hernando León Jaramillo y Jorge Arturo García. Se creó mediante Decreto Municipal 069 del 21 de mayo de 1995. El objetivo General del evento, es convocar los cultores de la Música Andina Colombiana, en sus diferentes expresiones, a un Festival no competitivo con la modalidad de Concierto, según las bases y la reglamentación establecidas para este evento. Viene funcionando como Corporación desde el 25 de abril de 1998, con el Nit: 811014300-8
4. CENTRO ARTÍSTICO DEL ORIENTE: Se fundó en el año de 1995, bajo la dirección de la Señorita Berenice Gómez Acevedo. Tiene como objetivo este Centro promover las manifestaciones del arte.
5. GIMNASIO CULTURAL: Es una organización de organizaciones. Club de Cine, Club de Ajedrez, club escuela de deportes de Marinilla, que unida a la dinámica de la Administración Pública, a la Empresa Privada desarrolla varios programas. Inició labores en 1998.

6. INDERMA: Por Acuerdo No. 26 de septiembre de 1995 se crea el Instituto Municipal de Deportes y Recreación, su objetivo principal es: El patrocinio, fomento, masificación, divulgación, planificación, coordinación, ejecución y asesoramiento de la practica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre como contribución al desarrollo integral del individuo.
7. CORPORACIÓN ARTÍSTICA CLAVE Y MOVIMIENTO: Se fundó el 23 de marzo de 1996 bajo la dirección del señor Francisco Cuartas. Fue creada con el objetivo de abrir nuevos espacios artísticos y sociales para el desarrollo integral de las personas y la expresión cultural de las comunidades del Oriente Antioqueño.
8. GRUPO TEATRAL MARINÍ: Se fundó el 22 de junio de 1977, bajo la dirección del profesor José Joaquín Castaño, su principal objetivo es el trabajo permanente en el montaje de teatros callejeros, la investigación permanente, la capacitación, basado todo en una eficiente promoción social con el fin de colaborar con el enriquecimiento cultural y desarrollo de la comunidad.
9. TALLER DIO-GENESIS: Se fundó en el año de 1998 iniciando con los talleres de artes, primero con los niveles en talla en madera para continuar con la escultura. Vienen realizando semilleros con el fin de sostener ésta manifestación en los tiempos venideros.

4.7. INVENTARIO DE PROGRAMAS

1. Festival de Música Religiosa (21 años de estar institucionalizado), su Primera Versión fue en el año de 1977, es organizado por la Corporación Amigos del Arte
2. Festival de Teatro Infantil (17 años de estar institucionalizado), su Primera Versión se realizó en el año de 1981, gracias a la iniciativa del señor Josafat Aristizabal. La organización estuvo a cargo de la Casa de la Cultura y el Grupo Teatral Maríní.
3. Festival de Teatro - Modalidad Adultos (12 años de estar institucionalizado), inició en el año de 1987; es organizada y desarrollada por el Grupo Teatral Maríní.
4. Encuentro de Bandas Música Marciales (6 años de estar institucionalizado), inició en el año de 1992, es organizada por el señor Edgar Ramírez Ciro.
5. Encuentro de Bandas Musicales (3 años de estar institucionalizado). Inició en el año de 1995. Es organizado por la Casa de la Cultura y el Comité Municipal de Bandas.
6. Festival de Música Andina Colombiana (4 años de estar institucionalizado). Su Primera Versión se realizó en el año de 1995. Es promovido por la Corporación Cultural Expresiones.
7. Navidad Comunitaria (2 años de estar institucionalizado). Se inició a realizar esta programación en el año de 1996. Es promovido y organizado por varias Instituciones culturales del Municipio.

4.8. INVENTARIO DE GRUPOS CULTURALES

MODALIDAD	NOMBRE	No. INTEGRANTES
Teatro	Mariní	30
	La Cuarta Pared	21
	Los bufones	10
	Renacer	17
Danzas	Clave y Movimiento	
	Grupos de establec. educativos	10
Trovadores	Astromar	18
Artes plásticas		40
Literatura		25
Músicos		30
TOTALES	7	201

4.9 EL FACTOR POLÍTICO

“ En la vida religiosa y política hasta principios del siglo el Oriente tuvo, pues, prestancia histórica. De las regiones de Antioquia La Grande, fue la de mayor empeño colectivo en la gesta emancipadora. A Marinilla la llamó Guillermo Valencia en frase lapidaria el vaticano conservador, calificación que cobija a casi todo el antiguo cantón. La fundación del colegio San José es un hecho de tal trascendencia que le da a la ciudad y a la región toda su consistencia moral y política. Sus prelados, sus letrados, sus maestros fueron legisladores sabios, prudentes en las constituyentes de la época emancipadora, y en los primeros años de la república y su influencia en la conformación y organización jurídica y moral de Antioquia fue manifiesta. (Sobre la Constitución Política de 1886 y otros Ensayos, Alfonso García Isaza)

“La deficiencia cultural y política del oriente puede explicarse por la idiosincrasia de nuestro pueblo. Su historia se hace en la guerra y en la colonización en la preservación y conservación de nuestros valores tradicionales. Se va a la guerra por los fueros de “nuestra santa causa” que comprendía la fe, el hogar, las sanas costumbres. Se colonizaban tierras, se fundaban pueblos como prolongación del nuestro y su tradición. Se anotó anteriormente como esta vocación cristiana, tradicionalista marcó no solo el destino sino la inteligencia del oriental” (Sobre la Constitución Política de 1886 y otros Ensayos, Alfonso García Isaza)

“ Los habitantes del oriente Antioqueño han sido caracterizados a través de su historia como un pueblo patriota, altivo, libre, valiente, culto, rebelde y organizado para emprender luchas colectivas. Sus hijos o pobladores hablan con orgullo de su tierra especialmente los nacidos en Marinilla quienes ven en su patria natal la “Madre de todo el Oriente” .

La orientación político partidista del oriente se inició a mediados del siglo pasado y ha seguido configurándose con el transcurso de los años.

En un principio la formación política tuvo una marcada influencia del clero. Que Marinilla sea considerada como el “vaticano del partido conservador” o la “cuna del conservatismo”, se debe en gran parte al presbítero Jorge Ramón de Posada, quien durante 48 años al frente de la Parroquia de este Municipio y su influencia sobre las demás parroquias cercanas, modeló el carácter de los orientales (Marinillos) no solo en lo religioso, sino en lo cultural y lo político. (ARAMBURO S, Clara y otros. Estudio de Localidades. Marinilla. Cornare - Iner. 1190).

Durante el transcurso del presente siglo se han presentado algunas modificaciones en la estructura partidista conservadora y liberal, tanto en el país como en el Departamento y por ende en el Oriente Antioqueño. En los últimos años han surgido en la región y el Municipio grupos de oposición.

4.10. PARTICIPACIÓN COMUNITARIA: Marinilla, a través de los tiempos ha liderado procesos que han influido en el desarrollo cultural. El diagnóstico nos muestra, que es un reducido grupo el que trabaja en la organización. Es necesario entonces partir del concepto “La Cultura Procede de la Comunidad Entera y a ella debe Regresar”; logrando así una amplia participación de los individuos, no solo como agentes de consumo ávidos de esperar actos culturales, sino propiciándoles el acceso al conocimiento crítico de nuestra cultura y de las demás que la circundan. De esta manera podemos afirmar la identidad cultural sin la cual ningún pueblo puede ser autónomo y libre tal como lo insinúa la UNESCO.

4.11 POLÍTICA CULTURAL: Es propósito de la Administración no seguir haciendo de la cultura un pasatiempo, que se quede solo en eventos puntuales, sin mayor impacto. A través de las propuestas que se tienen, se quiere lograr que las comunidades no solo produzcan sus propias manifestaciones culturales sino que también tengan acceso al conocimiento, a través de la búsqueda constante de la afirmación cultural, que sirva a la vez para dinamizar las posibilidades de realización de la especie humana y acoger los aportes compatibles con la idiosincrasia para continuar así el proceso de la creación. Es decir un pueblo que busca su identidad cultural debe nutrirse de sus raíces, no enterrarse con ellas.

5. DEBILIDADES DEL SECTOR CULTURAL

- a) Poca Promoción de valores artísticos y divulgación de los programas culturales del Municipio a nivel de la región, el país y el mundo (Un órgano de comunicación permanente). Marinilla posee programas a Nivel Nacional, se hace necesario que a través de los medios de comunicación éstos se socialicen para el conocimiento de todos.
- b) La violencia: A nivel Local y Regional hace que este factor impida el cabal desarrollo de las propuestas artísticas a altas horas de la noche.
- c) No existe sentido de pertenencia: Es notable el poco interés que se ve en las comunidades para liderar o apoyar programas que van a mejorar la calidad de vida.

- d) Población flotante en un 60%. Marinilla es un Municipio con gran riqueza educativa, es por ello que varias familias de Antioquia traen a sus hijos a realizar sus estudios aquí lo que hace que Marinilla tenga una comunidad flotante por conveniencia educativa.
- e) Falta de producción agrícola: Por los múltiples problemas que afrontan los campesinos, en cuanto a plagas y los altos costos de agroquímicos e insumos.
- f) Descuido en la construcción y mantenimiento de viviendas y espacios públicos: No hay una verdadera cultura que permita mantener limpia las casas y los espacios públicos principalmente los históricos, recreativos y culturales.
- g) Cambio en la conformación de núcleos familiares y la dependencia de los hijos del núcleo patriarcal. El tipo de familia que era tradicional en el Municipio ha venido cambiando, ahora se pueden ver otros núcleos diferentes que se unen de acuerdo a las conveniencias, gustos, afectos o por necesidad.
- h) La educación está en manos de gentes de otros lugares: Anteriormente nuestros Marinillos eran los educadores de los Marinillos, hoy en día estamos invadidos por docentes de otros lugares que no conocen ni quieren nuestra cultura.
- i) Falta Institucionalizar Programas educativos (cineforos, Hemeroteca, videoconferencias, entre otros). Aunque se cuenta con programas en manifestaciones artísticas no se cuenta con otros espacios, que también son fuente de conocimiento.
- j) Falta de decisión por parte de los artistas para comercializar su trabajo. Aunque Marinilla históricamente es reconocida por ese bagaje cultural, son muy pocos los artistas que han podido comercializar su producto, debido a su poca gestión y valoración.
- k) Zonificación del Municipio para mayor cobertura del trabajo cultural. No existe una zonificación ni a nivel urbano ni rural que permita la elaboración de programas de acuerdo a las condiciones de cada una de ellas.
- l) Educación para la cultura de: la Paz, ser ciudadano, el servicio, la prevención, protección, el cuidado, recreación y el deporte, utilización del tiempo libre, visión de futuro, planeación. Lo pedagógico no se relaciona con lo cultural de una manera operativa. Es necesario que el PEI potencie la relación educación-cultura, buscando el fortalecimiento de la paz y la tolerancia
- m) Apropiación de espacios públicos. La imposibilidad de realizar programas en los espacios públicos es cada día mayor.
- n) Falta de planificación. No existe unidad de criterios para planear los programas culturales que lideran las instituciones públicas y privadas.

- o) Educación en participación comunitaria. No existen programas que involucren realmente a toda la comunidad donde se puedan gestar unos verdaderos procesos comunitarios.
- p) Desaparición de grupos organizados que contribuían con el mejoramiento de la calidad de vida (educación, vivienda, salud, entre otros).
- q) Desaparición del bachillerato radial y sus programas y el Hogar Juvenil Campesino. Ya no existe esta alternativa, pues permitía a las gentes de escasos recursos hacer su bachillerato.
- r) Desaparición de la Banda Parroquial. Anteriormente la Parroquia patrocinaba en parte la tradicional Banda Musical Santa Cecilia, en la actualidad funcionan independientemente.
- s) Los servicios que ofrecen los centros culturales no llega a todos los ciudadanos del área urbana y rural, por falta de recursos económicos y humanos además por falta de difusión y planificación.
- t) El incremento de espacios alternativos (tabernas para escuchar música rock, Pop, metal, Americana, entre otras) sin sondeos de opinión y técnicas para prestación de este tipo de servicios ha aumentado en los últimos años, lo que contribuye a que la identidad cultural sea menos definida.

Permitir que la comunidad cree, investigue, produzca artística e intelectualmente, de manera individual y grupal, para expresar valores y buscar la identidad cultural municipal. Esto debe planearse; abriendo espacios de participación; estimulando, recreando y fortaleciendo cada uno de los programas que se realicen y a las personas e instituciones que tengan las iniciativas, a través de la actualización del Plan de Desarrollo Cultural.

El Municipio debe definir la visión cultural a futuro, a partir del reconocimiento de su historia, de su identidad, de sus valores patrimoniales, organizacionales, humanos, etc; debe difundirlos en la región, en el país y en el mundo, para que al conocerlos en el exterior, pueda posibilitarse el apoyo y las alianzas para una gestión eficaz y eficiente. Igualmente, debe fomentarse la creación de escuelas o concentraciones artístico - culturales -, educativas, lúdico - recreativas; de empresas prestadoras de servicios; lo mismo que de sitios de interés que fomenten la cultura y que eduque a la comunidad para que se vinculen a actividades que propendan por el desarrollo humano sostenible.

BIBLIOGRAFÍA

Plan de Desarrollo Educativo y Cultural del Municipio, 1994.

Diagnóstico del Plan de Desarrollo. 1992

Plan de Desarrollo Antioquia nos Une 1998 - 2000.

ARAMBURO S, Clara y otros. Estudio de Localidades. Marinilla. Cornare - Iner.

DUQUE GÓMEZ, Luis. Municipalismo y Concordia Nacional. Compilación, Román Gómez. Cámara de Representantes. Bogotá. 1985.

El Cantón de Marinilla. Cámara de representantes. 1984.

PIEDRAHITA E.M., Javier. Biografía del Ilustrísimo señor Valerio Antonio Jiménez Hoyos. Primer obispo de Medellín. 1806 - 1891.

LÓPEZ LÓPEZ, Humberto. El Mundo. Turismo. La semana santa en vivo desde Marinilla. Marzo 25 de 1996

JARAMILLO R, Jaime. El Turismo. 1er. Seminario Taller "cómo impulsar el Desarrollo Turístico del Oriente Antioqueño" Masora, 1997.

ANEXO 1

PLAN PARA LA JUVENTUD

Hace poco tiempo se viene trabajando en la formulación de programas y acciones que redunden en bien de la Juventud, para encararlos en los ámbitos de educación, empleo y capacitación para el empleo, salud, participación e institucionalidad pública de juventud e integración y cooperación regional.

Desde hace más de una década se ha tendido a consolidar la preocupación por la situación de los jóvenes, así como la aceptación de sus especificidades como grupo que debe ser motivo de acciones particulares.

Cada vez se reconoce más del derecho

A través de la realización del presente diagnóstico sobre la juventud del Municipio de Marinilla, se pretende tener una visión general del entorno de nuestros jóvenes que permita clarificar el sentido de pertenencia que ellos tienen hacia la formación de su proyecto de vida y el de la comunidad en general

ALCANCES

La juventud Marinilla, como la de la región y el departamento ha sentido la necesidad de articularse a los planes y programas de desarrollo comunitario que se desarrollan en cada una de las instancias.

En el Municipio se pueden observar una serie de factores determinantes en nuestra juventud como son:

Capacidad de liderazgo valores artísticos

Fraternidad

Buen nivel educativo

Espíritu de búsqueda

Dinamismo y alegría

SISBEN

Niveles 1 y 2

2295 jóvenes entre los 12 a los 25 años

Fuente Sistema de selección de Beneficiarios SISBEN 1998

Educación secundaria 4420

Educación no formal 601

Fuente Secretaría de educación Municipal 1998

OBJETIVO

Desarrollar ambientes adecuados en los cuales los jóvenes puedan descubrir su potencial y tomar control de sus vidas para convertirse en los líderes y el buen ejemplo del mañana.

COMPORTAMIENTO DEL SECTOR

En el Municipio de Marinilla, existen 15.800 jóvenes entre los 10 y los 29 años((DANE, Ajustado por Planeación Municipal) que como la mayoría de los jóvenes tienden a formar sus grupos según sus aficiones y aptitudes, hace 20 años, ellos buscaban trabajar y se iban a otros lugares, como buenos Antioqueños, a buscar que hacer, pues los jóvenes no tenían otras opciones más que terminar máximo su bachillerato, ser agricultor, pararse en las esquinas, buscar trabajo en las fábricas circunvecinas (Colteger y Fabricato) conformar grupos para la diversión y el entretenimiento y uno que otro que tenía o buscaba la posibilidad de hacer estudios superiores.

Hoy los jóvenes de Marinilla, desean estudiar, pero la mayoría debe buscar trabajo paralelamente, ya que por las dificultades económicas no les es posible cursar solamente los estudios universitarios. Pero se nota mayor interés por participar en el trabajo comunitario a través de las actividades culturales recreativas, deportivas entre otras.

**ANEXO 2.
PLAN ESTRATÉGICO**

DIAGNÓSTICO		OBJETIVOS DE DESARROLLO	ESTRATEGIAS	OBJETIVOS DE POLÍTICAS	PROYECTOS ESTRUCTURANTES	ACCIONES PRIORITARIAS
PROBLEMA	CAUSA					
Deficiente planificación en el campo cultural	Poca articulación de las entidades culturales que existen en el Municipio	Articular la comunidad urbana y rural para la planificación del quehacer cultural	<ul style="list-style-type: none"> - Reunir el equipo de personas interesadas en el campo de la cultura - Realizar una campaña de información a la comunidad por el mayor número de medios posibles para sensibilizar a la comunidad en el ámbito cultural. - Hacer una presencia constante en eventos religiosos, patrios y cívicos, para investigarlos y registrarlos. Igualmente valernos de la población estudiantil urbana y rural para conseguir más información. Comprometer realmente las instituciones. - Evaluar permanentemente 	Desplazar los agentes culturales a todas las áreas de la comunidad para detectar las fortalezas y debilidades del campo cultural que servirán para el desarrollo en el proceso de dinamización.	Conformación de grupos de apoyo en los diferentes campos del área cultural	<ul style="list-style-type: none"> - Difusión por los medios de comunicación - Trabajar con mesas de concertación
Falta de identidad cultural	Desconocimiento de nuestro territorio	Recuperar la memoria cultural del Municipio mediante el desarrollo de dicho proyecto	<ul style="list-style-type: none"> Formulación del proyecto Gestionar los recursos necesarios con entidades públicas y privadas Reunir y definir el grupo de personas que comenzará a hacer la recopilación de la información Hacer un acopio del material bibliográfico existente. Evaluación permanente del trabajo 	Establecer en el pènsun académico un área de estudio del municipio	Fortalecimiento de las áreas culturales	<ul style="list-style-type: none"> - Difusión por los medios de comunicación - Trabajar con mesas de concertación

DIAGNÓSTICO		OBJETIVOS DE DESARROLLO	ESTRATEGIAS	OBJETIVOS DE POLÍTICAS	PROYECTOS ESTRUCTURANTES	ACCIONES PRIORITARIAS
PROBLEMA	CAUSA					
Falta de cultura ciudadana	Falta de compromiso	Sensibilizar a la comunidad a través de los medios de comunicación, para que colaboremos en el mejoramiento del nivel de vida del municipio	Permanentes actividades itinerantes Apoyo a la secretaría de planeación para la difusión de los estatutos de planeación	- Rescatar el espacio público Sensibilizar y comprometer realmente el sector educativo	- Difusión de cartilla de conozcamos nuestro terruño -Toures para el reconocimiento del Municipio	- Difusión por los medios de comunicación - Trabajar con mesas de concertación
Poca continuidad en los procesos que se generan para la comunidad	Desarticulación de las instituciones	Establecer normas para los procesos culturales	- Reunión previa con agentes culturales -Retroalimentación constante de los procesos -Focalizar las debilidades y fortalezas en los procesos	Comprometer a la comunidad en el desarrollo y búsqueda permanente del mejoramiento de la calidad de vida	Conferencias Foros Talleres	- Difusión por los medios de comunicación - Trabajar con mesas de concertación
Ausencia de técnicas para el aprendizaje y enseñanza de las artes	Conformarse con lo que se aprende de forma empírica					

ANEXO 3. PROGRAMA DE EJECUCIÓN

PLANES	PROGRAMAS	PROYECTOS	OBJETIVOS	METAS	ACCIONES	\$	RESPONSABLES
Plan de Juventud Plan Educativo Plan Cultural Plan ambiental	Generación de empleo	Capacitación para el trabajo	Implementar programas de capacitación formal y no formal, así como la inserción de componentes laborales en dichos programas educativos Identificar las principales fuentes de empleo de la región (agricultores, industriales, etc) Orientar a la población en lo referente al empleo	Sensibilizar el 20% de la comunidad cada año Capacitar a nivel laboral, 40 jóvenes del área urbana y rural, cada 12 meses.	- Trabajo conjunto y con el mismo objetivo de las dependencias de la Administración a quienes les corresponde e interesa adelantar este programa. (Gobierno, Educación, Cultura, Agricultura, etc) Programar los ciclos de capacitación. Enfocar la capacitación hacia el área laboral que demande la región. Elegir un grupo técnico que se encargue de apoyar el trabajo con jóvenes	50.000.000	Secretaría de Gobierno Secretaría de Educación Secretaría de la Cultura Secretaría de Agricultura Secretaría de Hacienda
Plan de Juventud Plan Cultural Plan de salud	Cultura Ciudadana	Educación Ciudadana	Recuperar valores humanos como el civismo, el ser ciudadano, la solidaridad, el respeto,			<u>60.000.000</u>	<u>Secretaría de la Cultura</u>

PROGRAMA DE EJECUCIÓN

PLANES	PROGRAMAS	PROYECTOS	OBJETIVOS	METAS	ACCIONES	\$	RESPONSABLES
	Apoyo a la actividad recreativa de los jóvenes	Promoción de la recreación y aprovechamiento del tiempo libre			▪	60.000.000	Secretaría de la Cultura
			Promoción de la participación juvenil y su organización como herramienta para el desarrollo Municipal		▪		
		Consolidación de grupos de apoyo juveniles	Desarrollar individual y colectivamente la comunidad				
		Promoción y apoyo a grupos juveniles	Promover el desarrollo juvenil del municipio				
		Fortalecimiento de los sistemas de información juveniles del municipio.	Mejoramiento del sistema de información y documentación ambiental que presta la Biblioteca pública José Duque				
		Formación y capacitación de líderes Juveniles	Formar a los líderes comunitarios en el área administrativa, propiciando el mejoramiento de las actividades juveniles bajo los criterios de sostenibilidad y competitividad	Realizar 60 talleres teóricos prácticos en temas relacionados con la cultura Hacer 30 salidas de campo dentro del Municipio y 6 giras fuera de él para el reconocimiento del entorno y sensibilización.			

EDUCACION

OCTAVIO LEON PEREZ OTALVARO

Secretario de Educación (E)

CONTENIDO

PAG.

DIAGNOSTICO.....	10
ESTUDIANTES GRADO CERO.....	11
GRADO CERO SECTOR PUBLICO URBANO.....	12
GRADO CERO SECTOR PUBLICO RURAL.....	12
GRADO CERO SECTOR PRIVADO URBANO.....	13
POBLACION PROYECTADA GRADO CERO HASTA EL AÑO 2006.....	14
BÁSICA PRIMARIA.....	15
BÁSICA PRIMARIA SECTOR PÚBLICO RURAL.....	17
LOCALIZACIÓN Y NOMBRE DE LAS ESCUELAS RURALES.....	22
POBLACIÓN PROYECTADA BÁSICA PRIMARIA HASTA EL AÑO 2006.....	23
BÁSICA SECUNDARIA.....	23
BÁSICA SECUNDARIA SECTOR PÚBLICO URBANO Y RURAL.....	23
BÁSICA SECUNDARIA SECTOR PRIVADO URBANO Y RURAL.....	25
POBLACIÓN PROYECTADA SECUNDARIA HASTA EL AÑO 2006.....	26
ANEXO 1.....	27
MATRIZ PARA EL ANÁLISIS Y ELABORACIÓN DE PROPUESTAS SECTORIALES.....	27

DIAGNOSTICO

El Municipio de Marinilla se ha destacado por ser un centro piloto en la educación, en la actualidad presenta el siguiente panorama institucional:

En el área urbana contamos con 5 instituciones educativas de básica primaria de carácter público brindando educación a 2710 alumnos y a 334 niños de grado cero; desempeñan esta labor 86 educadores. Además tenemos una institución pública que brinda educación a 112 niños.

En el área rural se tienen 30 escuelas públicas de las cuales algunas ya abrieron sus puertas para grado cero. Brindan educación a 2.400 niños y cuenta con 90 educadores.

En la básica secundaria Marinilla alberga 894 educandos a través de 5 instituciones de carácter privado con 67 educadores, de estos establecimientos 2 están ubicados en el área rural; en el sector público se brinda educación a 3.526 jóvenes con 159 educadores a través de 6 instituciones estando una de ellas ubicada en el área rural.

También contamos con 5 preescolares de carácter privado a los cuales asisten 457 niños siendo atendidos por 23 profesores, una de estas instituciones se dedica a la educación especial.

Falta infraestructura física y equipo para atender a niños en edad preescolar.

Las anteriores instituciones se encuentran repartidas entre dos núcleos educativos; los cuales son responsables de la coordinación y administración de las mismas bajo la orientación de la Secretaría de Educación Municipal.

El Servicio de Aprendizaje Tutorial SAT brinda educación a 328 personas de diferentes edades y sexos con 15 profesores.

Tienen asiento permanente en nuestra municipalidad 2 instituciones de educación superior que son la ESAP y la Universidad Pontificia Bolivariana en las cuales actualmente se capacitan alrededor de 300 personas; también se vinculan a Marinilla otras instituciones de educación superior con postgrados y otras modalidades de enseñanza.

En el campo de la educación no formal Marinilla cuenta con numerosas academias particulares en las áreas de danza, música, modelaje, pintura, informática, talla en madera, artesanías, fibra de vidrio, escultura, mecanografía y otros.

Institucionalmente también se dictan capacitaciones culturales y artísticas a través de la Corporación Amigos del Arte y la Casa de la Cultura del Municipio de Marinilla.

Es bueno anotar que en el grado 5 de básica primaria se encuentran matriculados 912 alumnos, de los cuales 498 son pertenecientes al área urbana y 414 al área rural; en el grado sexto se encuentran matriculados 943 alumnos siendo atendidos 735 alumnos por el sector público y 208 por el sector privado.

El sistema educativo Municipal presenta las siguientes carencias.

1. Insuficiencia en la calidad de la educación
2. Subutilización del Recurso Técnico y Humano
3. Bajo espíritu investigativo en docentes y dicentes
4. Poca aplicación del conocimiento del docente
5. Falta de cobertura en preescolar y Básica Primaria
6. Deficiente capacitación para el trabajo
7. Pocas oportunidades de acceso a la educación superior
8. Los establecimientos educativos requieren de alguna adecuación en sus instalaciones físicas para entregar a la población educacional de Marinilla una formación integral y dinámica que los prepara realmente para satisfacer las expectativas de la educación superior y las exigencias del mercado laboral.

Veremos a continuación en forma más detallada la realidad educativa de nuestro Municipio.

ESTUDIANTES GRADO CERO

En la actualidad el Municipio de Marinilla tiene una población en edad escolar de grado Cero de 1567 alumnos, de los cuales 977 pertenecen al área Urbana y 590 al área Rural, del área Urbana se le brinda educación pública al 34% y privada al 50 %; faltando por escolarizar un 16% de la demanda Teórica, del área rural se le brinda educación al 23% en 5 Instituciones de las 30 existentes, faltando por escolarizar un 77% de la demanda Teórica (Ver cuadros 1,2,3,4).

CUADRO 1
GRADO CERO SECTOR PUBLICO URBANO
ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO Y SEXO

ESTABLECIMIENTO	NUMERO GRUPOS	ALUMNOS MASCULINO	ALUMNOS FEMENINO	TOTAL
E.U. Simona Duque	2		71	71
E:U. Jorge Ramón de Posada	2	78		78
Básica Primaria de la Normal R.M.G	1		37	37
E.U. Pbro. Luis María Arcila	2	32	43	75
E.U. Sabina Muñoz de Bonilla	2	50	23	73
TOTAL	9	160	174	334

FUENTE: SECRETARIA DE EDUCACION 1998

CUADRO 2
GRADO CERO SECTOR PUBLICO RURAL
ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO Y SEXO

ESTABLECIMIENTO	NUMERO GRUPOS	ALUMNOS MASCULINO	ALUMNOS FEMENINO	TOTAL
Francisco Mazueto Giraldo (Belén)	2	24	26	50

Eduviges Gómez (Salto Arriba)	1	9	8	17
Obispo Emilio Botero González (Las Mercedes)	1	6	15	21
Obdulio Duque (Cascajo Abajo)	1	24	12	36
Rosalía Hoyos de R.(Primavera)	1	6	6	12
TOTAL	6	69	67	136

FUENTE: SECRETARIA DE EDUCACION 1998

NOTA: DE LAS 30 ESCUELAS RURALES DE NUESTRO MUNICIPIO, SOLO ESTAS CINCO BRINDAN EDUCACION PARA GRADO CERO.

CUADRO 3

GRADO CERO SECTOR PRIVADO URBANO

ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO Y SEXO

ESTABLECIMIENTO	NUMERO GRUPOS	ALUMNOS MASCULINO	ALUMNOS FEMENINO	TOTAL
La Anunciación (D.M)	1	18	16	34
Centro Educación Integral	6	78	53	131
Centro Educación Caritas Lindas	4	25	31	56
Centro Educativo Disneylandia	6	62	62	124
Hog. Inf. Semillitas	4	64	25	89
Corp. Niños Espec. EL PROGESO	5	28	29	57
TOTAL	26	275	216	491

FUENTE: SECRETARIA DE EDUCACION 1998

NOTA: TODOS LOS ALUMNOS DE LOS PREESCOLARES SON CONSIDERADOS EN GRADO CERO.

CUADRO 4

POBLACION PROYECTADA GRADO CERO HASTA EL AÑO 2006

POBLACION	TASA	AÑO 1998	AÑO 1999	AÑO 2000	AÑO 2001	AÑO 2002	AÑO 2003	AÑO 2004	AÑO 2005	AÑO 2006
URBANA	4.07%	977	1017	1058	1101	1146	1193	1241	1292	1344
RURAL	2.00 %	590	602	614	626	639	651	664	678	691
TOTAL		1567	1619	1672	1727	1785	1844	1905	1970	2035

FUENTE: MASORA- SECRETARIA DE EDUCACION 1998

BÁSICA PRIMARIA

En la actualidad el Municipio de Marinilla tiene una población entre 7 y 12 años considerados aptos para cursar la Básica Primaria de 5062 habitantes perteneciendo 1905 al área rural y 3157 al área urbana.

En el área urbana el estado brinda educación de básica primaria a 2710 alumnos equivaliendo esto a un 86% del total de la demanda teórica urbana mas 112 alumnos que son atendidos por el colegio la Anunciación (hoy Divino Maestro) única institución de carácter privado para básica primaria existente en nuestra localidad quedando cubierta la demanda teórica Urbana en un 90% del total de los 3157 alumnos posibles.

En el área rural tenemos una demanda teórica para básica primaria de 1905 alumnos y atendemos a través de 30 instituciones existentes en nuestra veredas a 2264 niños, lo que significa que estamos brindando educación a un 18.84% de alumnos no registrados como habitantes de Marinilla en la zona rural; consideramos que esta suma es mayor teniendo en cuenta que no toda la población en edad escolar asista a los establecimientos de educación.

Creemos que el exceso esta representado en:

- a. Alumnos que llegan de Municipios vecinos
- b. Alumnos que demandan esta educación antes de los 7 años de edad
- c. Alumnos que demandan esta educación después de los 7 años de edad
- d. Alumnos del área urbana que se desplazan a la zona rural en busca de educación primaria.
(Ver cuadros 5, 6 y 7)

BÁSICA PRIMARIA SECTOR PÚBLICO URBANO

CUADRO 5

ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO, GRADO Y SEXO

ESTABLECIMIENTO	GRADO	No. GRUPOS	No. ALUMNOS MASCULINOS	No. ALUMNOS FEMENINOS	TOTAL ALUMNOS
ESCUELA URBANA SIMONA DUQUE	1	4		139	139
	2	3	4	121	146
	3	3	19	127	146
	4	3	14	109	123
	5	3	18	118	136
SUB TOTAL		16	55	614	669
ESCUELA JORGE RAMON DE POSADA	1	6	198	4	202
	2	5	176	3	179
	3	4	174	1	175
	4	4	132	2	134
	5	4	143		143
SUB TOTAL		23	823	10	833
NORMAL RAFAEL MARIA GIRALDO	1	2		70	70
	2	2		90	90
	3	2		75	75
	4	1		51	51
	5	1		50	50
SUB TOTAL		8		336	336
ESCUELA PBRO LUIS MARIA ARCILA	1	2	54	46	100
	2	2	66	23	89
	3	2	39	44	83
	4	2	46	41	87
	5	2	40	42	82
SUB TOTAL		10	245	196	441
ESC. SABINA MUÑOZ DE BONILLA	1	2	53	38	91
	2	2	55	32	87
	3	2	41	48	89
	4	2	41	48	89
	5	2	42	45	87

SUB TOTAL		10	232	199	431
GRAN TOTAL		67	1355	1355	2710

FUENTE SECRETARIA DE EDUCACIÓN 1998

BÁSICA PRIMARIA SECTOR PÚBLICO RURAL**CUADRO 6****ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO, GRADO Y SEXO**

ESTABLECIMIENTO	GRADO	No. GRUPOS	No. ALUM. MASCULINO	No. ALUM. FEMENINO	TOTAL ALUMNOS
PBRO ISODORO GOMEZ (ROSARIO)	1	1	6	4	10
	2	1	5	6	11
	3	1	7	5	12
	4	1	2	4	6
	5	1	12	4	16
SUB TOTAL		5	32	23	55
PBRO FABIAN S. JIMENEZ (ALTO)	1	1	17	16	33
	2	1	22	16	38
	3	1	15	14	29
	4	1	10	19	29
	5	1	13	11	24
SUB TOTAL		5	77	76	153
SANTA CRUZ (SANTA CRUZ)	1	1	3	3	6
	2	1	4	4	8
	3	1		6	6
	4	1		4	4
	5	1	2	2	4
SUB TOTAL		5	9	19	28
GABRIEL DUQUE G. (MONTAÑITA)	1	1	8	12	20
	2	1	7	9	16
	3	1	15	13	28
	4	1	8	10	18
	5	1	11	11	22
SUB TOTAL		5	49	55	104
DOCTOR JESUS A. HOYOS (LLANADAS)	1	1	8	9	17
	2	1	14	5	19
	3	1	9	8	17

	4	1	2	11	13
	5	1	6	7	13
SUB TOTAL		5	39	40	79
MARCO ANTONIO ALZATE (INMACULADA)	1	1	5	4	9
	2	1	3	2	5
	3	1	3	3	6
	4	1	2		2
	5	1	1	2	3
SUBTOTAL		5	14	11	25

ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO, GRADO Y SEXO

ESTABLECIMIENTO	GRADO	No.GRUPOS	No. AL. MASC.	No .AL. FEM.	TOTAL ALUMNOS
MANUEL TIBERIO SALAZAR (LA ASUNCIÓN)	1	1	9	12	21
	2	1	6	2	8
	3	1	4	9	13
	4	1	3	6	9
	5	1	12	8	20
SUBTOTAL		5	34	37	71
OBISPO VICENTE ARBELAEZ (S. AB	1	1	10	6	16
	2	1	8	6	14
	3	1	5	7	12
	4	1	3	5	8
	5	1	4	6	10
SUBTOTAL		5	30	30	60
MATILDE JIMENEZ (LA PEÑA)	1	1	8	3	11
	2	1	7	2	9
	3	1	10	1	11
	4	1	5	4	9
	5	1	9	2	11
SUBTOTAL		5	39	12	51
JOAQUIN GUILLERMO GONZALEZ (LA MILAGROSA)	1	1	2	6	8
	2	1	9	9	18
	3	1	6	4	10
	4	1	8	3	11
	5	1	3	4	7
SUBTOTAL		5	28	26	54
JOSE MARIA GOMEZ (ALPES)	1	1	9	3	12
	2	1	3	2	5
	3	1	3	1	4
	4	1	6	3	9
	5	1	3	2	5
SUB TOTAL		5	24	11	35
MARÍA DEL ROSARIO OSSA (POZO)	1	1	17	15	32
	2	1	7	11	18

	3	1	6	10	16
	4	1	9	7	16
	5	1	6	3	9
SUB TOTAL		5	45	46	91
MAXIMILIANO GOMEZ (PORVENIR)	1	1	6	2	8
	2	1	6	3	9
	3	1	1	2	3
	4	1	2	3	5
	5	1	4	2	6
SUB TOTAL		5	19	12	31

ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO, GRADO Y SEXO

ESTABLECIMIENTO	GRADO	No. GRUPOS	No. ALUM MASCULINO	No .ALUM. FEMENINO	TOTAL ALUMNOS
MARCOS OSSA (SAN JOSE)	1	1	6	7	13
	2	1	8	5	13
	3	1	7	4	11
	4	1	10	8	18
	5	1	7	5	12
SUB TOTAL		5	38	29	67
ULPIANO RAMIREZ (CHOCHO MAYO)	1	1	12	8	20
	2	1	13	12	25
	3	1	5	6	11
	4	1	4	10	14
	5	1	10	7	17
SUBTOTAL		5	44	43	87
YARUMOS (YARUMOS)	1	1	11	4	15
	2	1	7	5	12
	3	1	1	9	10
	4	1	7	1	8
	5	1	2	2	4
SUBTOTAL		5	28	21	49
EL CHÁGUALO (CHÁGUALO)	1	1	3		3
	2	1	3	2	5
	3	1	9	3	12
	4	1	3	3	6
	5	1	3	4	7
SUBTOTAL		5	21	12	33
VALERIO ANTONIO JIMENEZ (SAN BOSCO)	1	1	12	10	22
	2	1	6	8	14
	3	1	6	13	14
	4	1	5	3	8
	5	1	6	8	14
SUBTOTAL		5	35	42	77
LINO DE JS. ACEVEDO (LA ESMERALDA)	1	1	14	12	26
	2	1	13	7	20
	3	1	10	9	19
	4	1	13	9	22

	5	1	9	9	18
SUBTOTAL		5	59	46	105
MATEO DE JS. TORO (LA ESPERANZA	1	1	9	11	20
	2	1	6	8	14
	3	1	4	4	8
	4	1	5	4	9
	5	1	4	10	14
SUBTOTAL		5	28	37	65

ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO, GRADO Y SEXO

ESTABLECIMIENTO	GRADO	No. GRUPOS	No. ALUM MASCULINO	No .ALUM. FEMENINO	TOTAL ALUMNOS
PBRO MARCOS DUQUE (GAVIRIA)	1	1	16	14	30
	2	1	18	10	18
	3	1	10	12	22
	4	1	11	6	17
	5	1	11	9	20
SUBTOTAL		5	56	51	107
MAURICIO RAMIREZ (EL SOCORRO)	1	1	2	3	5
	2	1	7	3	10
	3	1	2	3	5
	4	1	2	4	6
	5	1	5	1	6
SUBTOTAL		5	18	14	32
RICARDO MARIA GIRALDO (CAS). AR	1	1	12	5	17
	2	1	3	5	8
	3	1	2	2	4
	4	1	3	3	6
	5	1	2	4	6
SUBTOTAL		5	22	19	41
MARGARITA URREA (CAMPO ALEG)	1	1	6	8	14
	2	1	5	5	10
	3	1	6	4	10
	4	1	2	3	5
	5	1	5	6	11
SUBTOTAL		5	24	26	50
JUAN DUQUE DE ESTRADA (CIMARR	1	1	10	9	19
	2	1	6	5	11
	3	1	9	5	14
	4	1	9	9	18
	5	1	10	5	15
SUBTOTAL		5	44	33	77
FRANCISCO MANZUETO GIRALDO (BELÉN)	1	1	27	17	44
	2	1	19	16	35
	3	1	28	17	45
	4	2	25	26	51
	5	2	33	19	52
SUBTOTAL		7	132	95	227

EDUVIGES GÓMEZ (SALTO ARRIBA)	1	1	14	10	24
	2	1	12	9	21
	3	1	8	12	20
	4	1	10	10	20
	5	1	10	8	18
SUBTOTAL		5	54	49	103

ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO, GRADO Y SEXO

ESTABLECIMIENTO	GRADO	No. GRUPOS	No. ALUM MASCULINO	No .ALUM. FEMENINO	TOTAL ALUMNOS
EMILIO BOTERO GONZALEZ (LAS MERCEDES)	1	1	15	16	31
	2	1	17	13	30
	3	1	12	14	26
	4	1	8	13	21
	5	1	15	4	19
SUBTOTAL		5	67	60	127
OBDULIO DUQUE (CASCAJO ABAJO)	1	1	18	18	36
	2	1	16	8	24
	3	1	14	4	18
	4	1	21	9	30
	5	1	9	10	19
SUBTOTAL		5	78	49	127
ROSALIA HOYOS (PRIMAVERA)	1	1	8	5	13
	2	1	4	5	9
	3	1	3	4	7
	4	1	7	5	12
	5	1	7	5	12
SUBTOTAL		5	29	24	53
GRAN TOTAL		152	1216	1048	2264

FUENTE SECRETARIA DE EDUCACIÓN 1998

CUADRO 7

LOCALIZACIÓN Y NOMBRE DE LAS ESCUELAS RURALES

Nº	VEREDA	X=	Y=	ESCUELAS RURALES	TOTAL		
					H	M	TOTAL
1	CASCAJO ARRIBA	862000	1168600	RICARDO MARÍA GIRALDO	22	19	41
2	CASCAJO ABAJO	860900	1170315	GENERAL OBDULIO DUQUE	102	61	163
3	LA ESMERALDA	861930	1169680	LINO DE JESUS ACEVEDO	59	46	105
4	LAS MERCEDES	863200	1170820	OBISPO EMILIO BOTERO G.	73	75	148
5	LA ESPERANZA	862000	1172470	MATEO DE JESUS TORO	28	37	65
6	CAMPO ALEGRE	860900	1171500	MARGARITA URREA DE H.	24	26	50
7	CIMARRONAS	859660	1172620	JUAN DUQUE DE ESTRADA	44	33	77
8	BELEN	859020	1174180	FRANCISCO MANZUETO G.	156	121	277
9	EL HATO						
10	EL CHAGUALO	862140	1173280	EL CHAGUALO	21	12	33
11	TINAJAS						
12	SAN JUAN BOSCO	863920	1172650	OBISPO VALERIO ANTONIO JIMENEZ	35	42	77
13	ALTO DE MERCADO	864310	1175340	PBRO. FABIAN SEBASTIAN JIMENEZ F.	77	76	153
14	GAVIRIA	865940	1173320	PBRO. MARCOS DUQUE SALAZAR	56	51	107
15	SANTA CRUZ	866300	1174690	SANTA CRUZ	9	19	28
16	MONTAÑITAS	868070	1175990	GABRIEL DUQUE GÓMEZ	49	55	104
17	YARUMOS	868960	1176150	YARUMOS	28	21	49
18	SAN JOSÉ	865680	1175610	MARCOS OSSA DE GARCIA	38	29	67
19	CHOCHO MAYO	864950	1177700	ULPIANO RAMIREZ URREA	44	43	87
20	EL SOCORRO	862300	1176680	MAURICIO RAMÍREZ GOMEZ	18	14	32
21	LA PRIMAVERA	860650	1177060	ROSALÍA HOYOS DE RAMÍREZ	35	30	65
22	LA ASUNCIÓN	862630	1177850	MANUEL TIBERIO SALAZAR	34	37	71
23	EL ROSARIO	866920	1179630	PBRO ISIDORO GÓMEZ JIMENEZ	32	23	55
24	LA MILAGROSA	866450	1177840	JOAQUÍN GUILLERMO GONZALEZ B.	28	26	54
25	LA INMACULADA	868510	1178220	MARCO ANTONIO ALZATE	14	11	25
26	POZO	868950	1179670	MARIA DEL ROSARIO OSSA DE G.	45	46	91
27	EL PORVENIR	867560	1181420	MAXIMILIANO GÓMEZ	19	12	31
28	LA PEÑA	864960	1180300	MATILDE JIMENEZ DE D.	39	12	51
29	LLANADAS	862450	1180090	JESUS ANTONIO HOYOS P.	39	40	79
30	SALTO ARRIBA	864090	1181540	EDUVIGES GÓMEZ	63	57	120
31	SALTO ABAJO	866600	1183520	OBISPO VICENTE ARBELAEZ	30	30	60
32	LOS ALPES	870120	1174640	JOSÉ MARÍA GÓMEZ	24	11	35
TOTAL POBLACIÓN ESCOLAR RURAL					1285	1115	2400

CUADRO 8**POBLACIÓN PROYECTADA BÁSICA PRIMARIA HASTA EL AÑO 2006**

POBLACIÓN	TASA	AÑO 1998	AÑO 1999	AÑO 2000	AÑO 2001	AÑO 2002	AÑO 2003	AÑO 2004	AÑO 2005	AÑO 2006
URBANA	407%	3157	3285	3419	3558	3703	3854	4011	4174	4344
RURAL	200%	1905	1943	1982	2022	2062	2103	2145	2188	2232
TOTAL		5062	5228	5401	5580	5765	5957	6156	6362	6576

DATO POBLACIÓN MASORA-SECRETARÍA DE EDUCACIÓN 1998

BASICA SECUNDARIA

Nuestro Municipio tiene una población de 4774 habitantes entre los 13 y 18 años considerados aptos para cursar la educación secundaria de los cuales 2978 pertenecen al área urbana y 1796 al área rural; se le brinda educación pública a 3526 jóvenes y privada a 894 para un total de 4420 quedando cubierta el 93% de la demanda teórica. (Ver cuadros 8, 9 y 10).

BÁSICA SECUNDARIA SECTOR PÚBLICO URBANO Y RURAL**CUADRO No. 8****ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO, GRADO Y SEXO**

ESTABLECIMIENTO	GRADO	No. GRUPOS	No. ALUMNOS MASCULINO	No. ALUMNOS FEMENINO	TOTAL ALUMNOS
INDEM MONSEÑOR EMILO BOTERO	6	1	21	21	42
	7	1	18	23	41
	8	1	14	18	32
	9	1	20	21	41
	10	1	15	21	36
	11	1	15	16	31
SUBTOTAL		6	103	120	223

ESTABLECIMIENTO	GRADO	No. GRUPOS	No. ALUMNOS MASCULINO	No. ALUMNOS FEMENINO	TOTAL ALUMNOS
LICEO ROMAN GÓMEZ	6	3		146	146
	7	3		138	138
	8	3		145	145
	9	3		142	142
	10	3		132	132
	11	3		112	112
SUBTOTAL		18		815	815
NORMAL SUPERIOR RAFAEL MARÍA G	6	2	12	102	114
	7	2	4	101	105
	8	3	12	118	130
	9	3	8	120	128
	10	2	7	84	91
	11	3	7	103	110
	12	1		20	20
SUBTOTAL		16	50	648	698
I.T.I. SIMONA DUQUE	6	4	177	11	188
	7	5	177	4	181
	8	3	133	4	137
	9	4	152	8	160
	10	3	126	6	132
	11	2	71	4	75
SUBTOTAL		21	836	37	873
* INSTITUTO TÉCNICO DE MARINILLA	6	2	39	12	51
	7	2	23	12	35
	8	1	28	13	41
	9	1	19	13	32
	10	1	17	12	29
	11	2	33	13	46
SUBTOTAL		9	159	75	234
COLEGIO NACIONAL SAN JOSÉ	6	4	148	46	194
	8	3	77	23	100
	9	2	76	24	100
	10	2	45	37	82
	11	3	71	25	96

SUBTOTAL		17	495	188	683
GRAN TOTAL		87	1643	1883	3526

* UBICADO EN LA ZONA RURAL
FUENTE SECRETARIA DE EDUCACIÓN 1998

BÁSICA SECUNDARIA SECTOR PRIVADO URBANO Y RURAL

CUADRO 9

ALUMNOS POR ESTABLECIMIENTO, GRADO Y SEXO

ESTABLECIMIENTO	GRADO	No. GRUPOS	No. ALUMNOS MASCULINO	No. ALUMNOS FEMENINO	TOTAL ALUMNOS
* SEMINARIO CORAZONISTAS	6	1	47		47
	7	1	47		47
	8	1	46		46
	9	1	48		48
	10	1	42		42
	11	1	24		24
SUBTOTAL		6	254		254
* COLEGIO PARROQUIAL SAN JOSÉ	6	2	40	44	84
	7	1	25	29	54
	8	1	9	23	32
	9	1	10	18	28
	10	1	5	14	19
	11	1	11	7	18
SUBTOTAL		7	100	135	235
INSTITUTO SAN FERNANDO FERRINI	6	1	11	12	23
	7	1	11	15	26
	8	1	18	17	35
	9	1	24	19	43
	10	1	26	15	41
	11	1	21	16	37
SUBTOTAL		6	111	94	205
INSTIT. DE EDUC. NO FORMAL (COEDORAMA)	6	1	37	17	54
	7	1	28	30	58
	8	1	15	8	23
	9	1	14	9	23
SUBTOTAL		4	94	64	158
SEMINARIO DIOCESANO NUESTRA SEÑORA	10	1	22		22
	11	1	20		20
SUBTOTAL		2	42		42
GRAN TOTAL		25	601	293	894

* UBICADOS EN LA ZONA RURAL
FUENTE SECRETARIA DE EDUCACIÓN

CUADRO 10.

POBLACIÓN PROYECTADA SECUNDARIA HASTA EL AÑO 2006

POBLACIÓN	TASA	AÑO								
		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
URBANA	407%	2978	3099	3225	3357	3493	3635	3783	3937	4098
RURAL	200%	1796	1832	1869	1906	1944	1983	2022	2063	2104
TOTAL		4774	4931	5094	5263	5437	5618	5805	6000	6202

FUENTE SECRETARIA DE EDUCACIÓN

EFICIENCIA ADMINISTRATIVA										
NIVEL	Relación Alumno / docente		Relación alumno/aula		Relación alumno /grupo		Relación Docente/ establecimiento		Relación administración/ Establecimiento	
	urbana	Rural	Urbana	Rural	urbana	rural	Urbana	rural	Urbana	rural
Preescolar	35/1	25/1	35/1	25/1	35/1	25/1	1/1	1/1	1/1	1/1
Básica primaria	50/1	20/1	50/1	20/1	50/1	20/1	12/1	4/1	1/1	1/1
Básica secundaria	45/1	25/1	45/1	25/1	45/1	25/1	30/1	15/1	2/1	2/1
Media vocacional	30/1	15/1	30/1	15/1	30/1	15/1	8/1	4/1	2/1	2/1

Fuente: Secretaria de Educación Municipal. 1998.

En el campo de la educación No formal Marinilla cuenta con numerosas academias particulares en las áreas de danza, música, modelaje, pintura , informática, talla en madera, artesanías, fibra de vidrio, escultura, mecanografía y otros.

Institucionalmente también se dictan capacitaciones culturales y artísticas a través de la corporación amigos del arte y la casa de la cultura del municipio de Marinilla.

**ANEXO 1.
MATRIZ PARA EL ANÁLISIS Y ELABORACIÓN DE PROPUESTAS SECTORIALES
SECTOR EDUCACIÓN**

CAUSA	PROBLEMA	EFECTO
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bajos recursos económicos del Municipio para invertir en infraestructura física. 	FALTA DE ESPACIO PÚBLICO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dificultad para la implementación de la jornada única. ▪ Descentralización del alumno durante medio día diario.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bajos recursos económicos del Municipio para invertir en infraestructura física y para la creación de plazas docentes. ▪ Poca o nula inversión del Departamento y la Nación en la educación. 	FALTA DE CUPOS EN LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Insuficiencia en el nivel de escolaridad ▪ Baja productividad intelectual ▪ Subempleo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Falta de una coordinación central para los proyectos educativos que se desarrollen en el Municipio. 	FALTA INTEGRACIÓN DE LAS DIFERENTES DEPENDENCIAS PARA DESARROLLAR PROGRAMAS EDUCATIVOS.	Varias dependencias inician programas o proyectos educativos similares dispersando el personal demandante de los servicios educativos

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES
Plan. Formula de Recuperación. Intención de Apuntar. Aprovechar Potencia	Formular acciones continuas y prioritarias de gran efecto multiplicador para curar y prevenir - Dirigir	Aplicar el remedio Desarrollar Construir
Propuesta de Intervención de las causas y en los efectos dirigido a un fin deseado, en un horizonte de tiempo acordado.	Propuesta de Mejoramiento de condiciones el corto plazo e instaurar procesos de solución del problema y prevención. Anticipo a la demanda futura	Conjunto de actuaciones para atacar las causas, mitigar los efectos y evitar el Regreso del problema. La enfermedad es latente.
INCREMENTO PROGRESIVO DE LA CAPACIDAD DE GESTION PARA SOLUCIONAR DEFICIT Y DEMANDA FUTURA.		

ESPA

**EMPRESA DE SERVICIOS PUBLICOS DE ASEO DE SAN JOSE DE LA
MARINILLA E.S.P.**

DORA ESTELA GIRALDO JIMENEZ
Gerente

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	136
1. DIAGNÓSTICO DEL SERVICIO DE ASEO	138
2. AREAS DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ASEO	146
2.1 AREA OPERATIVA Y DE MANTENIMIENTO.....	146
2.1.1 VIGILANCIA Y CONTROL DE LA PRODUCCIÓN.....	146
2.1.2 SUMINISTRO DE INSUMOS.....	146
2.1.3 TRATAMIENTO DE RESIDUOS	147
2.1.4 CALIDAD, COBERTURA Y CONTINUIDAD.....	147
2.1.5 LIMPIEZA DEL SISTEMA Y MANTENIMIENTO GENERAL.....	147
2.1.6 EQUIPOS Y HERRAMIENTAS	147
2.2 AREA COMERCIAL.....	147
2.2.1 REGISTRO Y CLASIFICACIÓN DE USUARIOS	148
2.2.2 APLICACIÓN TARIFARIA	148
2.2.3 CATASTRO DE SUSCRIPTORES.....	148
2.2.4 LIQUIDACIÓN Y FACTURACIÓN	149
2.2.5 INGRESOS Y EGRESOS	149
2.2.6 MOROSOS	149
2.2.7 PROMOCIÓN DEL SERVICIO.....	149
2.2.8 ATENCIÓN A USUARIOS Y REGISTRO DE RECLAMOS.....	150
2.3 AREA ADMINISTRATIVA	150
2.3.1 RECURSOS MATERIALES	150
2.3.2 PERSONAL ASIGNADO AL SERVICIO	151
2.3.3 REGLAMENTO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS.....	151
2.3.4 CAPACITACIÓN	151
2.3.5 MANUAL DE FUNCIONES Y PROCEDIMIENTOS	151
2.4 AREA FINANCIERA.....	151
2.4.1 SEPARACIÓN DE CONTABILIDADES Y COSTOS ABC.....	152
2.4.2 ESTUDIOS DE COSTOS Y TARIFAS.....	152
2.5 AREA DE PLANEACIÓN Y DIRECCIÓN	152
CONCLUSIONES	154
RECOMENDACIONES	156

INTRODUCCION

Independientemente del tipo de organización que se disponga para la prestación de los servicios públicos, éstos deberán cumplir con dos requisitos básicos para su normal desenvolvimiento: que sea financieramente viable; y que sea operativamente viable.

En cuanto a que sea financieramente viable significa que el municipio como responsable directo de la prestación de los servicios públicos, debe tener disponible en forma oportuna los fondos y posibilidades financieras que aseguren la permanente y oportuna prestación de esos servicios en los mejores niveles de calidad. En cuanto a que sea operativamente viable se entiende la capacidad del ente de servicios públicos para prestar adecuadamente el servicio, bajo el supuesto de la viabilidad financiera, para lo cual se requiere de contar con la organización adecuada, con los medios técnicos, los procedimientos administrativos y el personal capacitado para la prestación de los servicios y su cobro.

Para cumplir con los dos requisitos señalados, deben tenerse en cuenta múltiples factores de carácter social, financiero, técnico, político, etc. y en especial los siguientes:

- ◆ La relación costo/ servicio

El costo de la prestación de los servicios públicos, tanto en lo concerniente a la inversión como en lo que se refiere a la operación no es necesariamente proporcional al número de usuarios, lo que traduce, que a mayor demanda cuantitativa dentro de unos mismos parámetros de diseño iguales costos del servicio y si la demanda desborda esos parámetros de diseño, mayores costos de prestación del servicio.

- ◆ La recuperación de los costos

Este aspecto tiene que ver con la eficiencia ya que el usuario final recibe una señal clara del valor del servicio y así demanda éste en las cantidades que está dispuesto a pagar. Tiene efectos financieros claros como asegurar los recursos suficientes para garantizar la prestación del servicio, dirigir los recursos hacia los procesos claves, orientar la inversión pública no recuperable, entre otros aspectos. La recuperación de los costos es un concepto técnico que no tiene una aceptación generalizada entre los distintos estratos de la población, muy acostumbrada a que se le done, regale o subsidie gran parte de los servicios públicos, cuando no a tomarlos de manera fraudulenta o por vías de hecho.

- ◆ La capacitación del recurso humano

Administrar y prestar los servicios públicos no es tarea sencilla, requiriéndose para ello cierto grado de especialización, particularmente lo relacionado con la operación y el mantenimiento. El municipio, como entidad básica del Estado y encargado constitucionalmente de asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos domiciliarios en su territorio, organizar y coordinar el o los entes prestadores de los servicios públicos locales.

En estos términos, se debe establecer una estrategia para emprender el proceso de modernización de la prestación de los servicios públicos domiciliarios, seleccionando mediante los procedimientos descritos en la ley, la forma empresarial que mejor se adecue a las necesidades locales, teniendo en cuenta que en adelante las entidades prestadoras deberán regirse con criterios de eficiencia empresarial, ser autocosteables y producir un vuelco en términos de cobertura y calidad, dentro de un nuevo esquema tarifario que prohíbe recargar en las tarifas que se cobre a los clientes, las deficiencias en la gestión de los servicios.

El estudio de los aspectos institucionales de los municipios y entes prestadores de servicios públicos domiciliarios, en la actualidad, es un recurso que integrado a la información técnica, social y ambiental de dichos servicios, se constituye en herramienta fundamental para el diseño y alcance de las alternativas de solución a través de programas de expansión, materializado en la ejecución parcial o total de planes de acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica, telefonía y en la definición empresarial que exige la Ley 142 de 1994.

El proceso de transformación que sufren las empresas estatales de servicios públicos domiciliarios, ya desarrollado por Marinilla, lo lleva de ser un monopolio excluyente a participar en un mercado competitivo, lo cual exige cambios sustanciales en la gestión administrativa.

En la Empresa por tanto, para el desarrollo del presente diagnóstico se considera pertinente el abordaje del tema en los siguientes tópicos:

- ◆ **Análisis de gestión y administración empresarial**

El presente estudio tiene por objeto conocer en forma general el organigrama de la Empresa para detectar sus aciertos y fallas, al igual que las tendencias de la capacidad gerencial, para formular recomendaciones relacionadas con la prestación del servicio público domiciliario de aseo.

- ◆ **Análisis de la prestación del servicio público domiciliario de aseo**

Orientado al conocimiento de la estructura funcional de la Empresa como prestadora directa y responsable de garantizar esa prestación en el ente territorial. Desde allí identificar las áreas

funcionales básicas con las respectivas actividades para la prestación, las cuales se clasifican en: operativa, administrativa, comercial, financiera y de planeación, con miras a determinar los problemas o deficiencias que han de superarse para mejorar la actividad productiva, ampliar coberturas y optimizar el manejo.

1. DIAGNÓSTICO DEL SERVICIO DE ASEO

Los diferentes componente del servicio de aseo, recolección, transporte, disposición final y el barrido y limpieza de vías y áreas públicas son prestados por la Empresa de Servicios Públicos de Aseo de San José de la Marinilla (en adelante ESPA), cubriendo los sectores residencial, industrial, comercial y oficial (incluidos la E.S.E., la plaza de mercado y en dos veredas llamadas Belén y El Chágualo).

La cobertura del servicio asciende al 100%.

1.1 INFORMACIÓN ESPECÍFICA SOBRE EL SERVICIO DE ASEO

- Frecuencia de Recolección (días/semana) Residencial: 2
- Frecuencia de Recolección (días/semana) Comercial : 6
- Volumen de basura recolectada (M³/año) : 6697
- Número de vehículos (Volqueta) : 1
- Capacidad : 5.35 Y³
- Frecuencia de barrido (días/semana) Residencial : 2
- Frecuencia de barrido (días/semana) Comercial : 7
- Sistema de disposición final : Relleno Mecánico

1.2 PERSONAL ASOCIADO A LA PRESTACION

➤ Administración

- Una Gerente; con una dedicación del 100%.
- Una Asistente de Gerencia; con una dedicación del 100%.

➤ Operación y mantenimiento.

- Un (1) conductor;
- Cuatro (4) obreros rasos para recolección;

1.3 RECOLECCION Y TRANSPORTE

La recolección se realiza en los horarios establecidos con un carro compactador con capacidad para 5.35 Y³ del que se destaca su aceptable estado de funcionamiento.

En el vehículo labora una cuadrilla compuesta por cuatro obreros y el conductor, los cuales poseen los diferentes implementos de seguridad, lo cual permite a su vez que la contaminación por esparcimiento de residuos sea bien controlada.

Existen dificultades con algunos sectores de la población, principalmente con el sector comercial, para la culturización del horario de recolección y su cumplimiento. La educación e información a los diferentes sectores ha sido suficiente para el cumplimiento de sus obligaciones legales, sin embargo la desobediencia esta generando conflictos innecesarios que deben ser corregidos radicalmente desde la dirección del servicio.

En la recolección no existe un manejo adecuado de los residuos hospitalarios, desde su misma generación, lo cual implica riesgos en el manejo de estos desechos sólidos al ser clasificados como peligrosos y entrar en contacto con los residuos provenientes de los sectores residenciales, institucionales y plaza de mercado. Si viene trabajando en la definición de una recolección programada y un tratamiento especial a estos residuos.

1.3.1 Producción de Residuos Sólidos

La producción de residuos es aforada a los grandes productores en forma periódica de acuerdo a la programación de prestación del servicio. Para efectos de permitir una clasificación de los pequeños productores se realiza un aforo trimestral a principio de año que permita conocer las condiciones de producción de cada uno de ellos.

El siguiente cuadro presenta los volúmenes aproximados de producción de residuos sólidos de los grandes productores en el municipio y cuyas características de cálculo son:

Semanas del Mes de prestación	: 4
Porcentaje de corrección	: 50%, asumido como disminución al cobrar por m ³ .
EQ. M ³ según	: Es la equivalencia en metros cúbicos de residuos, el recipiente (Unidad) utilizado para depositarla.

**VOLÚMENES APROXIMADOS DE PRODUCCIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS
DE LOS GRANDES PRODUCTORES EN EL MUNICIPIO (1/3)**

ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES	PRODUCCION SEMANAL		PRODUCCION MENSUAL		TOTAL M ³		
	CANTIDAD	UNIDAD	TOTAL	EQ. M ³	TOTAL M ³	CORREGIDO	
1. FABRICAS							
Vestimundo	60	Caneca	240	5	48	24,0	
Grifith de Colombia	76	Caneca	304	5	61	30,4	
Tintoriente	20	Caneca	80	5	16	8,0	
Dora Gas	12	Caneca	48	5	10	4,8	
Ande Gas	12	Caneca	48	5	10	4,8	
Leonisa (Incomar)	10	Caneca	40	5	8	4,0	
Leonisa (El Chagualo)	7,5	Caneca	30	5	6	3,0	
Cosmopolita	12	Caneca	48	5	10	4,8	
Abonos Vigor	6	Caneca	24	5	5	2,4	
					TOTAL M³	172	86,2
2. PARQUEDEROS							
Los Gomez	2	Caneca	8	5	2	0,8	
Las Vegas	11	Caneca	44	5	9	4,4	
El Corboves	10	Caneca	40	5	8	4,0	
La Ramada	10	Caneca	40	5	8	4,0	
					TOTAL M³	26	13,2
3. BOMBAS DE GASOLINA							
El cordoves	12	Caneca	48	5	10	4,8	
Los Gomez	10	Caneca	40	5	8	4,0	
					TOTAL M³	18	8,8
4. COLEGIOS							
Comercial	14	Caneca	56	5	11	5,6	
Industrial	19	Caneca	76	5	15	7,6	
Seminario Corazonistas	16	Caneca	64	5	13	6,4	
Seminario Nuestra Señora	10	Caneca	40	5	8	4,0	
					TOTAL M³	47	23,6
5. FLORISTERIAS							
Charly	3	Caneca	12	5	2	1,2	
Jhon	4	Caneca	16	5	3	1,6	
6. SUPERMERCADOS							
Confama	18	Caneca	72	5	14	7,2	
Zorba	16	Caneca	64	5	13	6,4	
Economía	25	Bolsa	100	20	5	2,5	
Monterrey	18	Costal	72	12	6	3,0	
María Auxiliadora	3	Caneca	12	5	2	1,2	
La Abundancia	4	Caneca	16	5	3	1,6	
					TOTAL M³	44	21,9

**VOLÚMENES APROXIMADOS DE PRODUCCIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS
DE LOS GRANDES PRODUCTORES EN EL MUNICIPIO (2/3)**

ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES	PRODUCCION SEMANAL		PRODUCCION MENSUAL		TOTAL M ³	
	CANTIDAD	UNIDAD	TOTAL	EQ. M ³	TOTAL M ³	CORREGIDO
7. RESTAURANTES Y CAFETERIAS						
Miramar Uno	12	Bolsa	48	20	2	1,2
Miramar Dos	30	Bolsa	120	20	6	3,0
Cafetería Acodema	24	Bolsa	96	20	5	2,4
Fonda Don Pacho	4	Caneca	16	5	3	1,6
Estadero los industriales	6	Caneca	24	5	5	2,4
Parasoles	6	Caneca	24	5	5	2,4
			TOTAL M ³		26	13,0
8. GRANEROS Y LEGUMBRERIAS						
Granero Cuatro Esquinas	6	Caneca	24	5	5	2,4
Tienda las Mercedes	3	Caneca	12	5	2	1,2
Legumbrería el Platanal	6	Caneca	24	5	5	2,4
Legumbrería Central	6	Caneca	24	5	5	2,4
			TOTAL M ³		17	8,4
9. OTROS						
Mililo Urrea	6	Caneca	24	5	5	2,4
El Gran Confort	3	Caneca	12	5	2	1,2
Colchonería super	5	Pacas	20	4	5	2,5
			TOTAL M ³		12	6,1
			GRAN TOTAL MES		368	
			GRAN TOTAL MES CORREGIDO			184,0
ESTABLECIMIENTOS OFICIALES						
1. COLEGIOS						
Normal Superior	18	Caneca	72	5	14	7,2
Colegio Nacional	15	Caneca	60	5	12	6,0
			TOTAL M ³		26	13,2
2. ESCUELAS						
Jorge Ramón Simona Duque	12	Caneca	48	5	10	4,8
Sabina Luis María	8	Caneca	32	5	6	3,2
Niños Especiales	2	Caneca	8	5	2	0,8
			TOTAL M ³		18	8,8

**VOLÚMENES APROXIMADOS DE PRODUCCIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS
DE LOS GRANDES PRODUCTORES EN EL MUNICIPIO (3/3)**

ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES	PRODUCCION SEMANAL		PRODUCCION MENSUAL			TOTAL M ³
3. OTROS						
Municipio Bloque 1 y 2	7	Caneca	28	5	6	2,8
Casa de la Cultura	4	Caneca	16	5	3	1,6
Inderma	4	Caneca	16	5	3	1,6
Matadero	3	Caneca	12	5	2	1,2
Registraduría	4	Caneca	16	5	3	1,6
Juzgados	3	Caneca	12	5	2	1,2
Plaza de Mercado	30	Caneca	120	5	24	12,0
	36	Bolsa	144	20	7	3,6
Comando	2	Caneca	8	5	2	0,8
Umata	2	Caneca	8	5	2	0,8
Batallon	78	Caneca	312	5	62	31,2
			TOTAL M ³		117	58,4
			GRAN TOTAL MES		161	
			GRAN TOTAL MES CORREGIDO			80,4

RESUMEN DE PRODUCCIÓN CORREGIDA POR USO

GRAN PRODUCTOR	USUARIOS	Vol. M ³
		CORREGIDO
A. COMERCIAL E INDUSTRIAL		
1. FABRICAS	9	86,2
2. PARQUEADEROS	4	13,2
3. BOMBAS	2	8,8
4. COLEGIOS	4	23,6
5. FLORISTERIAS	2	2,8
6. SUPERMERCADOS	6	21,9
7. RESTAURANTES Y CAFETERIAS	6	13
8. GRANEROS Y LEGUMBRERIAS	4	8,4
9. OTROS	3	6,1
Subtotal comercial		184,0
B. OFICIAL		
1. COLEGIOS	2	13,2
2. ESCUELAS	3	8,8
3. OTROS	10	58,4
Subtotal oficial		80,4
TOTAL	55	264,4

1.4 DISPOSICION FINAL Y TRATAMIENTO

La disposición final, es realizada en un amplio lote de baja pendiente (contiguo a la cárcel municipal), ubicado aproximadamente a 2,5 kms. del casco urbano sobre el costado derecho de la vía que conduce a los municipios de El Peñol y Guatapé.

Se ubica en un sistema colinado con una interesante cobertura de bosque primario al fondo de su área de cubrimiento, el cual casi se puede catalogar como una pequeña reserva ecológica. Ello aminora considerablemente la expansión de olores a la comunidad al actuar como barrera natural rompevientos; igualmente se trabaja en el perímetro frontal la siembra especies que cumplan la misma función.

Las características de crecimiento continuo del área industrial, han generado grandes dificultades en el manejo adecuado del Relleno al aminorar considerablemente su vida útil y más al considerar que no recibieron durante muchos años un aceptable manejo técnico.

El Relleno desde la contratación de la Cooperativa Agua Marina y apoyado incondicionalmente por la dirección profesional de la ESPA, cuenta con vigilancia, control y tratamiento permanente, los volúmenes de basura que anteriormente eran manejados manualmente, son ahora trabajados mecánicamente.

Lo deteriorados filtros de gases y canales perimetrales de lixiviados que estaban definidos han sido acondicionados para un manejo técnico adecuado, de hecho, estudios de contaminación de los lixiviados realizados por CORNARE arrojan bajos grados de contaminación. Para su tratamiento se instalaron dos filtros en material plástico.

La recuperación del relleno ha sido un gran esfuerzo, de hecho es uno de los pocos municipios menores que cuenta con dos profesionales de tiempo permanente apoyando las labores de disposición y tratamiento (uno por la Cooperativa y otro por la ESPA). Se han adelantado igualmente trabajos de adecuación de caseta para mantenimiento, producción de compost, manejo de lombricultivo y definición de celda especial para residuos peligrosos y hospitalarios.

El criterio de celdas para el tratamiento de disposición, expansión, apisonado y cobertura de ellas ha sido revaluado y son trabajadas mecánicamente; garantizando así disminución en la proliferación de vectores, artrópodos y roedores.

Los grandes esfuerzos realizados, no logran unas condiciones que permitan una vida útil superior al año y medio en el relleno, sin embargo para la ESPA, en vez de convertirse en un desaire se convierte en un reto de continuar un trabajo técnico en las condiciones adecuadas por la salud y

calidad de vida de los marinillos. CORNARE exige que desde ahora sea definida la continuidad de una adecuada prestación en este componente para cuando el relleno actual deba ser clausurado y la ESPA viene igualmente trabajando en ello.

1.5 BARRIDO Y LIMPIEZA DE VIAS Y AREAS PUBLICAS

Es realizado por la Cooperativa AGUA MARINA, cuyo contrato posee vigencia hasta enero del año 2000. El barrido de vías y áreas públicas se realiza en las calles pavimentadas y susceptibles de barrido y en aquellas calles no susceptibles de barrido se realiza la recolección manual de grandes residuos.

La cobertura es del 96%

Igualmente se realiza la limpieza de áreas públicas, como la plaza de mercado y el parque principal.

1.6 APROVECHAMIENTO

El aprovechamiento de residuos sólidos realizado en el municipio de Marinilla se centra básicamente en el reciclaje, el cual es desarrollado principalmente en fuente por la Cooperativa AGUA MARINA.

Dicha cooperativa surgió en desarrollo del programa TIERRA LIMPIA, con participación de los municipios de Rionegro, La Ceja, El Carmen de Viboral y San José de la Marinilla y cuya conformación estaba encaminada al fomento del reciclaje; la evaluación del desempeño actual de la cooperativa es aceptable.

Actualmente en el relleno se realiza un plan piloto de producción de compost, como un aspecto adicional en el aprovechamiento. Los volúmenes trabajados no son representativos dentro del contexto de aprovechamiento.

En síntesis, al relleno llega un gran volumen de residuos que pueden ser recuperados y comercializados; para ello es necesario fortalecer los procesos educativos de producción limpia y separación en fuente por los actores beneficiados.

2. AREAS DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE ASEO

Es importante clarificar que las diferentes áreas de funcionamiento de los respectivos componentes del servicio público domiciliario de aseo, si bien pueden estar distribuida entre la ESPA y contratistas, siempre será la Empresa la responsable de la prestación dentro de su territorio y bajo esta perspectiva deberá garantizar las mejores oportunidades de cobertura y calidad a la comunidad.

En cada área se clarificará el encargado de su aplicación directa y las aplicaciones generales de control y vigilancia.

2.1 AREA OPERATIVA Y DE MANTENIMIENTO

El área operativa comprende el conjunto de actividades correspondientes a la operación y mantenimiento del sistema aseo.

Esta área es la responsable directa en la prestación de los componentes del servicio para garantizar el suministro continuo y la calidad de los mismos.

MANEJO

Componente	Encargado Actual
Recolección y Transporte	ESPA
Disposición Final y Tratamiento	AGUA MARINA
Limpieza de vías y áreas públicas	AGUA MARINA
Aprovechamiento	AGUA MARINA

El componente de aprovechamiento, básicamente desarrollado por la Cooperativa en el ámbito de reciclaje, es desarrollado bajo los parámetros establecidos por sus propias directrices.

2.1.1 Vigilancia y control de la producción

Se han realizado sondeos que permiten identificar la producción de residuos sólidos en los pequeños y grandes productores, con especial énfasis en los últimos, al realizarse cada vez que le son recogidos los residuos. Sin embargo no existe una caracterización de los residuos en ningún tipo de uso que permita conocer las condiciones de los residuos manipulados desde su recolección.

2.1.2 Suministro de insumos

Los diferentes insumos, desde el combustible y los lubricantes para el vehículo, hasta el material de cobertura son plenamente suministrados para evitar contratiempos en la prestación del servicio. Es indispensable controlar la utilización de dichos insumos y registrar la utilización diaria de los mismos.

2.1.3 Tratamiento de residuos

Actualmente el tratamiento es realizado por medios mecánicos y con dos profesionales al frente de su manejo técnico. Se requiere realizar un estudio que satisfaga las necesidades de tratamiento dentro de un año y medio aproximadamente.

2.1.4 Calidad, cobertura y continuidad

El servicio posee una gran aceptabilidad en sus coberturas, al igual que la excelente continuidad en la prestación. Ambos parámetros se traducen en una aceptable calidad del mismo.

2.1.5 Limpieza del sistema y mantenimiento general

En general la infraestructura para la prestación del servicio de aseo esta sujeta a una limpieza periódica, enfocada a la prevención y vida útil del sistema. Visualizado por tanto el mantenimiento preventivo y no correctivo.

Aunque las condiciones del relleno sanitario han obligado a un mantenimiento correctivo, no se ha concebido su manejo desde este parámetro, la razón es que la actual administración recibió dicho relleno en las peores condiciones de salubridad e impacto ambiental.

En la actualidad las dependencias de planeación de los servicios que incluye el soporte técnico de redes, cuenta con un inventario que permite proyectar las necesidades actuales y futuras.

2.1.6 Equipos y herramientas

Se cuenta con un stock de herramientas menores para el mantenimiento y operación de los componentes del servicio, lo cual garantiza a la comunidad la calidad y continuidad de su prestación.

2.2 AREA COMERCIAL

Comprende un conjunto de acciones encaminadas a la promoción y venta del servicio, así como a la recuperación de los costos de prestación del mismo entre los usuarios beneficiados, tendiente a lograr la autosuficiencia económica. Igualmente se ocupa de la frecuencia del suministro del servicio, el recaudo y atención a los usuarios.

MANEJO

Procesos	Encargado Actual
Liquidación, facturación y recaudo	ESPA, CONHYDRA Y CORBELEN
Ingresos y egresos	ESPA, CONHYDRA Y CORBELEN
Atención al usuario	ESPA
Promoción del servicio	ESPA

Con el objeto de generar un mayor porcentaje de recaudo los procesos de liquidación, facturación y recaudo se encuentran distribuidos entre otras dos entidades fuera de la ESPA. Lo anterior es positivo por que ello permite una continuidad mayor al usuario al poder cancelar varios servicios en una misma factura de venta.

El proceso se complica frente a los ingresos y egresos, que hasta la fecha no han sido fuertemente controlados para que ellos ingresen en el menor tiempo posible (un día hábil) al manejo financiero de la ESPA.

2.2.1 Registro y clasificación de usuarios

Actividad relacionada directamente con el inventario de los suscriptores y su respectiva clasificación. En la actualidad se encuentra perfectamente definida y aplicada la estratificación socioeconómica y el total por sector de prestación en el servicio.

Debe propender la ESPA, por recapitular la comercialización de su producto a los usuarios actuales y potenciales, y la reconquista de usuarios comerciales e industriales grandes generadores de residuos sólidos. Igualmente la proyección del manejo de residuos especiales.

2.2.2 Aplicación tarifaria

Comprende el proceso mediante el cual la ESPA recupera los costos asociados con el sistema. En la actualidad las tarifas están calculadas de acuerdo a la normatividad vigente.

Ello satisface las necesidades en el cubrimiento económico de las actividades de comerciales y de promoción al usuario.

2.2.3 Catastro de suscriptores

La ESPA maneja su propio listado de suscriptores (a los cuales factura directamente) y de CONHYDRA y CORBELEN (encargados mayor parte de la facturación del servicio) recibe un listado de usuarios sistematizado el cual presenta las siguientes características:

- ✓ Identificación de usuarios a través de nombre, código, dirección, uso (estrato o categoría).

Sin embargo la ESPA no recibe de los respectivos facturadores, un listado soporte que identifique los siguientes conceptos:

- ✓ Los valores cobrados por concepto del servicio, deuda anterior, recargos por mora, cuentas vencidas, estado de suspensión del inmueble y total de la factura.

2.2.4 Liquidación y facturación

Los datos generalmente permanecen cargados en el sistema de información y simplemente son alimentados por cambios tarifarios y cobros adicionales, posteriormente se procede a la liquidación y facturación respectiva de acuerdo a las programaciones establecidas, por cada uno de los encargados. Solamente la ESPA en su facturación alimenta mensualmente el aforo realizado a cada uno de los grandes productores.

Las facturas son entregadas con suficiente plazo a los usuarios para la cancelación sin recargo y donde el usuario determina su pago con o sin recargo.

2.2.5 Ingresos y egresos

El recaudo es realizado por cada una de las entidades con posibilidades de pagos en su respectiva oficina o en entidades bancarias.

La consignación de los recaudos realizados por las dos entidades contratadas por la ESPA, es realizada aproximadamente entre cinco y ocho días después de vencidas las fechas de pago.

El no pago oportuno genera los intereses máximos permitidos por la Ley en las tres entidades.

2.2.6 Morosos

Se encuentran plenamente identificados, pero no adecuadamente reportados a la ESPA. Sin embargo los usuarios morosos en los registros más actualizados se encuentran sujetos a la recuperación de cartera que para tales efectos realice CONHYDRA y CORBELEN y que directamente afecta la recuperación de cartera del Municipio en los servicios de su competencia.

2.2.7 Promoción del servicio

La promoción del servicio ha sido desarrollada dentro de las posibilidades de la ESPA, al considerar que la estructura tarifaria aun no alcanza su punto de equilibrio; sin embargo es un soporte hacia la satisfacción de las necesidades de los clientes.

El trabajo se ha efectuado desde programas de educación al usuario, para la separación en fuente, uso adecuado de los residuos, todo a través de reuniones, visitas, volantes, plegables, facturación, entre otros.

2.2.8 Atención a usuarios y registro de reclamos

Existe un montaje de quejas y reclamos que cumple medianamente con la Ley. Las solicitudes, quejas y reclamos realizados son oportunamente tramitados y solucionados tratando de llegar a verdaderas soluciones de carácter individual y afectación colectiva.

Las solicitudes, quejas y reclamos son registradas y clasificadas, sin estar sujetas a un análisis de impacto y procedencia.

2.3 AREA ADMINISTRATIVA

Comprende el conjunto de actividades relacionadas con el manejo de los recursos materiales, de personal, y de manuales que hagan referencia a los procedimientos, normas y funciones establecidas.

MANEJO

Componente	Encargado Actual
Recolección y Transporte	ESPA
Disposición Final y Tratamiento	AGUA MARINA
Limpieza de vías y áreas públicas	AGUA MARINA
Aprovechamiento	AGUA MARINA

Aunque los tres últimos componentes son actualmente prestados desde las funciones administrativas de la Cooperativa AGUA MARINA, la ESPA como responsable de la prestación integral ejerce sobre la Cooperativa claras políticas administrativas en la ejecución de los alcances de los componentes de Disposición final, tratamiento y limpieza de vías y áreas

públicas. El aporte de la ESPA frente al Aprovechamiento, es más de carácter de apoyo que de obligación.

2.3.1 Recursos materiales

La programación del uso, compra y recepción de los recursos materiales se da de acuerdo a las necesidades en cada uno de los componentes, tratando de prever el agotamiento de los mismos.

La Cooperativa AGUA MARINA responde por el objeto de su contrato en los componentes de Disposición final, tratamiento y limpieza de vías y áreas públicas, adquiriendo los recursos materiales necesarios que apunten a criterios de calidad en el servicio.

La ESPA hace lo propio para sus responsabilidades integrales del servicio y de interventoría.

2.3.2 Personal asignado al servicio

El personal vinculado al servicio es el necesario y se encuentra devengando salarios acorde a la escala salarial definida por la ESPA y la Cooperativa.

2.3.3 Reglamento de prestación de servicios

No existe el elemento contractual entre el usuario y le ESPA, denominado Contrato de Condiciones Uniformes.

2.3.4 Capacitación

El personal vinculado a la ESPA no esta sujeto a una capacitación periódica que se centre en políticas de productividad y beneficio social. La no proyección de una política educativa, impide a los funcionarios involucrados en la prestación del servicio un proceso de capacitación que los motive hacia el mejoramiento de sus labores en beneficio de los usuarios finales.

2.3.5 Manual de funciones y procedimientos

No existen en el funcionamiento del servicio, manuales que propenden por una estandarización de procesos de calidad total, rigiéndose básicamente por el quehacer diario y lo que el medio exija.

2.4 AREA FINANCIERA

Comprende el conjunto de actividades y procesos relacionados con la obtención, utilización y análisis de los recursos financieros.

MANEJO

Componente	Encargado Actual
Recolección y Transporte	ESPA
Disposición Final y Tratamiento	ESPA
Limpieza de vías y áreas públicas	ESPA
Aprovechamiento	AGUA MARINA

Aquí, donde se proyecta y define el futuro del sistema se han asumido políticas de economía de escala que propenda por un buen servicio a costos racionales.

Exceptuando el componente de Aprovechamiento, los recursos son obtenidos, utilizados y analizados de acuerdo a las proyecciones de la ESPA. Por tanto no debe confundirse los recursos manejados por la Cooperativa, ya que son producto de un contrato realizado con la ESPA y dicho manejo obedece a la cancelación por cumplimiento de sus obligaciones.

2.4.1 Separación de contabilidades y costos ABC

Para la ESPA en el manejo integral del servicio de aseo, la contabilidad no se encontraba debidamente separada. En el desarrollo de este trabajo se realiza tanto la separación contable, como la implementación del sistema de costos ABC.

2.4.2 Estudios de costos y tarifas

Existen para el servicio los estudios correspondientes que soportan los costos asociados a la prestación del servicio y cada uno de los componentes.

Financieramente las tarifas no están diseñadas para producir utilidades, solamente para ser autocosteables.

2.5 AREA DE PLANEACIÓN Y DIRECCION

El área de planeación comprende la formulación de políticas, planes y proyectos tendientes a garantizar el servicio en el presente y en el futuro.

MANEJO

Componente	Encargado Actual
Recolección y Transporte	ESPA
Disposición Final y Tratamiento	ESPA
Limpieza de vías y áreas públicas	ESPA
Aprovechamiento	TIERRA LIMPIA - AGUA MARINA

Tanto el proceso directivo como el control en todos los componentes del servicio, excepto Aprovechamiento, es realizado por la ESPA. Como mínimo la ESPA debe aunar esfuerzos para participar en la planeación, control y vigilancia de dicho componente.

Las condiciones reales deben estar perfectamente claras en el sentido de que es la ESPA quien debe planear el futuro del servicio integral de aseo en el municipio de Marinilla.

La planeación concebida por la ESPA en el Municipio debe estar acorde con las políticas sectoriales, departamentales y nacionales; igualmente debe propender por la efectiva participación comunitaria, principalmente en la formulación de planes y programas.

CONCLUSIONES

- En resumen y como complemento del diagnóstico y la evaluación de la prestación actual del servicio de aseo en el Municipio de Marinilla, se enfatiza que en cada una de las áreas de gestión consideradas, los problemas más relevantes han de superarse mediante reformas institucionales que se adecuen a las necesidades locales, teniendo en cuenta que en adelante la ESPA deberá regirse con criterios de eficiencia y eficacia empresarial, ser autocosteable y producir un vuelco en términos de cobertura y calidad, dentro de ese nuevo esquema tarifario que prohíbe recargar sobrecostos al usuario por la ineficiencia en la gestión del servicio, según lo estipula la Ley 142 de 1994.
- La problemática identificada en el servicio tiene como posibles causas:
 - La falta de aplicación la Ley 142 de 1994, Decreto 605 y demás normas que regulan el servicio;
 - La falta capacitación de todo el personal;
 - El ancestral esquema organizacional donde el servicio no es debidamente priorizado,
 - La restricción de mercados.
- El servicio público domiciliario de aseo es prestado directamente por una Empresa Industrial y Comercial del Estado.
- El servicio ofrece en la cabecera municipal una excelente cobertura, con una continuidad aceptable. La calidad garantiza a la comunidad un verdadero cumplimiento del objeto social y una preocupación menos en el primer nivel de salud.
- El servicio no cuenta con programas y manuales de funcionamiento que definan en forma desagregada las actividades que se deben realizar para prevenir fallas o problemas en los componentes del sistema. Siendo necesario ahondar en labores correctivas ya que la prevención no es una prioridad.
- No existen formatos y mecanismos estadísticos que permiten llevar registros de quejas, reclamos y daños en una forma sistematizada hacia la búsqueda de historiales de los componentes del sistema.
- Los procesos de liquidación, facturación y recaudo son básicamente contratados por la ESPA, con el objeto de mejorar el índice de ingresos al sistema.
- Se cuenta con un catastro de suscriptores sistematizado y actualizado para facturación. Sin embargo quienes lo manejan no reportan oportunamente el estado de morosos a la ESPA.

- El Municipio posee el estudio y ha realizado la aplicación de la estratificación socioeconómica.
- Se manejan los indicadores cuantitativos de gestión que permiten visualizar el estado de prestación del servicio, y que deben ser la base para fijar las políticas y metas que aseguren el cumplimiento de la ley 142 de 1994 y el Decreto 605 y que propendan por el bienestar de la comunidad. Sin embargo su aplicación amerita una revisión.
- La contabilidad se encuentra debidamente separada y soportada por el sistema de costos ABC.
- El personal que labora en la prestación del servicio no cuenta con una capacitación continua para mejorar los indicadores de eficiencia.
- Existe un plan programático que orienta el mejoramiento continuo en la prestación del servicio integral de aseo.

RECOMENDACIONES

• DE CARACTER FINANCIERO

Con el objetivo de optimizar la gestión financiera del municipio de Marinilla en la proyección de la Empresa para canalizar las responsabilidades frente al servicio público domiciliario de aseo, involucrando el desarrollo de la planeación en las diferentes áreas, el fortalecimiento fiscal y la vinculación de la comunidad, para posibilitar el logro de los fines planteados a mediano y corto plazo, nos permitimos plantear las siguientes recomendaciones y acciones.

- Hacer seguimiento y control frecuente al comportamiento del recaudo realizado por CONHYDRA y CORBELEN, exigiendo su consignación el día hábil siguiente a la fecha del recaudo.
- El proceso de elaboración del presupuesto debe obedecer a una planificación y seguir los lineamientos establecidos en el Decreto 111 de 1996 (*Estatuto Orgánico del Presupuesto*); aplicando y adoptando el sistema e instrumentos de las finanzas, que integran el presupuesto al plan de la administración, tales como: el plan financiero, plan anual de inversiones, instrumentos estos que deben ser aplicados por el ente definido. La ejecución debe ser mediante la adopción del plan mensualizado de caja, el cual debe ser aprobado al inicio del año fiscal por la junta directiva y constituirse en las autorizaciones para efectuar giros y pagos en la vigencia.
- Adoptar los manuales de procedimiento e introducir nuevos sistemas y formas de hacer las cosas para eliminar prácticas ineficientes e incorporar métodos de trabajo para hacer posible la producción de información válida, práctica, concreta y oportuna, y así, tener un control del proceso contable, presupuestal, de tesorería, de planeación y de rentas.
- Hacer énfasis en la inversión social.
- Diseñar una política financiera que mantenga una relación estable entre los niveles de endeudamiento y la capacidad de pago.
- Implementar y/o fortalecer el sistema de control interno que garantice la protección, conservación y mantenimiento de la estructura administrativa, fiscal y financiera, bajo un esquema que permita un control efectivo del activo y pasivo de la Empresa, así como de sus ingresos y gastos mediante la clara asignación de responsabilidades a los respectivos funcionarios, el establecimiento de procedimientos precisos y el mantenimiento adecuado y actualizado de la documentación, de los archivos y de los registros contables y tributarios.

Para el logro de todo lo anterior es necesario, entre otras, las siguientes acciones:

- Sistematizar la administración y ejecución del presupuesto, la elaboración y control de las nóminas y cuentas de cobro.
- Capacitar y formar los funcionarios responsables del área financiera y presupuestal.
- Aplicar la definición empresarial para la modernización de la prestación y vigilancia del servicio.
- Abordar la formulación de un programa de promoción de los servicios de competencia, donde se comprometa a la comunidad en actividades y procesos de manera que se vaya construyendo un sentido de pertenencia frente al uso racional del recurso hídrico y energético y al aprovechamiento de los residuos sólidos.
- Velar por el manejo consciente de la contabilidad y el sistema de costos ABC suministrado para el servicio de aseo.
- Propender por la capacitación y actualización, en forma continua y sistemática del personal encargado de la prestación del servicio.

ESTRATIFICACION SOCIOECONOMICA

JUAN EFREN CASTANO CEBALLOS

Jefe de la Division de Proyectos

Secretaria de Planeacion

CONTENIDO

PRESENTACION	120
1. LA METODOLOGÍA DE LA ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA	120
2. ASPECTOS METODOLOGICOS GENERALES Y CONCEPTO BASICOS	121
QUE ES UNA ESTRATIFICACION SOCIOECONOMICA?	121
UNIDAD DE ESTRATIFICACION	121
VIVIENDA	121
FACTORES Y VARIABLES DE ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA	122
3. ESTRATIFICACIÓN ACTUAL EN EL MUNICIPIO DE MARINILLA.....	123
3.1. VARIABLES DE LA ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL MUNICIPIO.....	124
3.1.1. Estratificación Urbana	124
3.1.2. Estratificación rural.....	126
3.2. RESULTADOS DE LA ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL MUNICIPIO	127
3.2.1 Estratificación urbana.....	127
3.2.2. Estratificación rural.....	127
3.3. COMITÉ DE ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL MUNICIPIO.....	128
4. NIVEL DE DESARROLLO ALCANZADO EN LA ESTRATIFICACIÓN (MATRIZ DOFA)	129
5. NIVEL DE SERVICIO PRESTADO EN LA ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL MUNICIPIO	130
5.1. Estratificación urbana.....	130
5.2. Estratificación rural.....	130

ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL MUNICIPIO DE MARINILLA

PRESENTACION

El nuevo proceso de estratificación socioeconómica se inició en el país a partir de la ley 142 de 1994 "Régimen de los Servicios Públicos Domiciliarios", ha sido la transferencia de la responsabilidad del proceso, que antes permanecía exclusivamente de las empresas prestadoras de los servicios públicos domiciliarios, a los Alcaldes Municipales. Este evento dado en el marco del proceso de descentralización ha tenido una gran discusión e importancia para los habitantes de cada Municipio.

Las metodologías para realizar la estratificación fueron diseñadas y elaboradas por el Departamento Nacional de Planeación, ésta se encuentra reglamentada en el artículo 101 de la ley 142/94 y es deber de cada Municipio elaborar el estudio, aplicarlo y mantenerlo actualizado, tanto la estratificación urbana como la rural.

Esta estratificación es única, es decir, se utilizará para la fijación de tarifas por la prestación de los servicios públicos básicos y para la asignación de subsidios sociales, según lo establecido por el Gobierno Nacional.

1. LA METODOLOGÍA DE LA ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA

Se entiende por Metodología de estratificación socioeconómica el conjunto de normas técnicas y procedimientos requeridos para realizar dicha estratificación adecuadamente. Contiene conceptos básicos, aspectos operativos e instrumentos censales y estadísticos.

El Departamento Nacional de Planeación diseño tres metodologías de estratificación urbana y una para fincas y viviendas dispersas en la zona rural, estas metodologías son las siguientes:

Para cabeceras de hasta 7.000 habitantes, 100 manzanas y con indicadores económicos bajos, se aplicara la tipo 3. Con normas especiales para realizar estratificación por vivienda individual.

Para cabeceras con población de alrededor de 20.000 habitantes, 200 manzanas, indicadores económicos bajos y necesidades insatisfechas. Deberán estratificarse por lados de manzana principalmente y tomando en cuenta las particularidades de su desarrollo urbanístico, se denominan cabeceras municipales de tipo 2.

Para las demás cabeceras municipales y distritales (capitales y ciudades), denominadas de tipo 1, deberán estratificarse por lados de manzana.

2. ASPECTOS METODOLOGICOS GENERALES Y CONCEPTO BASICOS

QUE ES UNA ESTRATIFICACION SOCIOECONOMICA?

Es un estudio técnico orientado a clasificar la población de una localidad en grupos socioeconómicos diferentes o Estratos.

Para llevarlo a cabo, generalmente se investigan las características físicas externas de las viviendas, su entorno inmediato y su contexto urbanístico mediante un Censo de estratificación. Se considera que estas características son una aproximación a la calidad de vida de las personas que habitan dichas viviendas.

Una vez obtenidos los datos, se aplica un método estadístico que permite clasificar las viviendas y obtener grupos (Estratos) con características similares.

UNIDAD DE ESTRATIFICACION

La vivienda es la unidad de Estratificación socioeconómica para servicios públicos y para otorgar subsidios sociales. Todas las viviendas deben tener su respectivo estrato, así se investiguen individualmente, por cuadras o manzanas.

No constituyen objeto de estratificación, edificaciones tales como fabricas, bodegas, casas o edificios para uso exclusivo de oficinas, parqueaderos, talleres, clubes, etc., en las cuales habitan o no hogares o personas que se encargan de la vigilancia.

VIVIENDA

Se considera vivienda toda edificación independiente, con acceso desde la calle y destinada a la habitación de los hogares. Este concepto se refiere únicamente a las viviendas destinadas a la residencia de hogares particulares, sean casas independientes de tipo rancho, mansión, etc. o edificios de apartamentos.

NÚMERO DE ESTRATOS QUE DEBEN TENER LOS MUNICIPIOS:

Los Municipios y Distritos, según las normas, pueden tener entre uno y seis estratos, dependiendo de la heterogeneidad social y económica de sus viviendas. Se denominan así:

Estrato UNO (I)	Bajo – Bajo
Estrato DON (II)	Bajo
Estrato TRES (III)	Medio – Bajo
Estrato CUATRO (IV)	Medio
Estrato CINCO (V)	Medio – Alto
Estrato SEIS (VI)	Alto

Las cabeceras Municipales y Distritales no siempre tienen los seis estratos. El número y la clase de estratos depende de las condiciones socioeconómicas particulares de la localidad.

En las áreas rurales es posible encontrar viviendas en los seis estratos.

FACTORES Y VARIABLES DE ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA

Las estratificaciones se hacen investigando aspectos relacionados con las viviendas. Dichos aspectos se denominan “Variables de Estratificación” y se agrupan en dos factores o grupos de variables:

Factor Uno: Características físicas de la vivienda: Se refiere a variables como materiales de fachadas, puertas y ventanas, antejardín y garaje de las viviendas. En las zonas rurales puede incluir características físicas internas como piso, baño, cocina etc.

Factor Dos: Entorno inmediato y Contexto Urbanístico de las viviendas (para zonas urbanas): Toma en cuenta la zona en donde están ubicadas las viviendas y sus servicios públicos, el andén, las vías de acceso y características del paisaje urbano.

CALIDAD DE VIDA

El concepto de Calidad de Vida es relacionable con el de contexto urbanístico. Por calidad de vida se entiende el conjunto de condiciones económicas, sociales y culturales que caracterizan históricamente los distintos grupos humanos. Se refiere, por lo tanto, a aspectos tales como la posesión de bienes materiales (Viviendas, por ejemplo), Educación, Salud, Seguridad, Clase social, el disfrute de las posibilidades que ofrece su sociedad etc.

VIVIENDA ATÍPICA

El concepto de atipicidad esta relacionado con el de predominio o mayoría. Lo atípico es lo que aparece como irregular, en un contexto de características homogéneas o predominantes.

Se consideran viviendas atípicas las que sobresalen claramente, indiscutiblemente, por presentar en su estado exterior características completamente diferentes a las corrientes o predominantes en las viviendas del lado de la manzana. Estas características pueden ser muy superiores o muy inferiores, por lo tanto, harán que la vivienda en cuestión pertenezca a un estrato inferior o superior al que obtenga el lado de la manzana.

En las cabeceras municipales muy pequeñas (menos de 3000 habitantes) y en las zonas rurales, no hay lugar a viviendas atípicas. La razón de esta inexistencia es que se investigan y estratifican individualmente cada una de las viviendas.

3. ESTRATIFICACIÓN ACTUAL EN EL MUNICIPIO DE MARINILLA

La única estratificación válida legalmente, es la elaborada con las metodologías del Departamento Nacional de Planeación, a partir de 1996 el Municipio que no tenga la estratificación elaborada con las metodologías antes mencionadas, las debe contratar, pues la estratificación s que habían elaborado las empresas prestadoras de servicios (como Empresas Públicas de Medellín) y con las que venían operando, perdieron toda validez, como lo contempla la Ley 142 de 1994.

La estratificación urbana vigente fue aprobada mediante Decreto N° 146 de octubre de 1997, esta se clasifica en los estratos 2 y 3 con casos atípicos en los estratos 1 y 4, la evaluación de la estratificación en la zona urbana, se hace por lados de manzana, por lo tanto es difícil aproximar cuántas unidades de vivienda hay en cada estrato, no obstante las empresas prestadoras de los servicios públicos de la localidad, sí saben cuantas unidades de vivienda hay en cada estrato, por la contabilidad en la facturación que éstas llevan. La empresa de mayor cobertura en el servicio publico a las viviendas, es la Empresa Antioqueña de Energía (EADE), ésta aplicó la nueva estratificación en la zona urbana y mostró los siguientes resultados:

DISTRIBUCIÓN DE ESTRATOS EN LAS VIVIENDAS DE LA ZONA URBANA DE MARINILLA		
ESTRATOS	Nº VIVIENDAS	PORCENTAJE%
1	38	0.6
2	847	13.9
3	5212	85.4
4	7	0.1
TOTAL	6104	100

Fuente: Planeación Municipal y EADE. Marinilla 1998

CANTIDAD DE MATRICULAS DE SERVICIOS PUBLICOS DIFERENTES AL USO DE VIVIENDA EN LA ZONA URBANA EN MARINILLA		
USOS	Nº MATRICULAS	PORCENTAJE%
COMERCIALES	471	87
OFICIALES	62	11.4
RELIGIOSOS	4	0.74
INDUSTRIALES	4	0.74
TOTAL	541	100

Fuente: Planeación Municipal y EADE. Marinilla 1998

3.1. VARIABLES DE LA ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL MUNICIPIO

Las metodologías de estratificación investigan de manera diferente las características de las viviendas y su entorno, dependiendo del tipo de asentamiento.

La evaluación de los resultados en las estratificaciones (urbana y Rural), corresponde a la comparación de resultados arrojados con las condiciones de las viviendas, en este sentido, mediante trabajo de observación en campo y contando con la cartografía actualizada, se analizan los sectores, lados de manzana, barrios y viviendas como quedaron estratificados.

3.1.1. Estratificación Urbana

El formulario para la elaboración de la estratificación urbana para el Municipio de Marinilla, es el aplicable a cabeceras Municipales con más de 3000 habitantes o sea tipo 2. Dicho formulario se divide en cinco partes, conteniendo cada una de ellas la siguiente información:

I. Identificación: Se encuentra en esta parte del formulario, el nombre del Departamento, Municipio, sector, sección, manzana, dirección, (calles y carreras), código municipal de la manzana y nombre del barrio, todas estas variables con la correspondiente codificación del DANE.

II. Características de la vivienda y su entorno: Corresponde a las variables que determinan las características de las viviendas del lado de manzana (A, B, C, D, etc.) que se este evaluando y su entorno, así:

1. En el lado de la manzana hay viviendas con entrada principal: Sí ó No.
2. Vía de acceso: La calle o vía del lado de la manzana es: Sendero o camino, peatonal pavimentada, vehicular sin pavimentar y vehicular pavimentada.
3. Focos de contaminación: Existe en el lado de la manzana o al frente de ella: Sí (aguas negras a la vista, botaderos de basura, matadero, plaza de mercado y ferias, talleres, fábricas, billares, canchas de tejo etc), No existen focos de contaminación.
4. Anden: En la vivienda del lado de la manzana del anden: No existe, existe pero no predomina, predomina.
5. Antejardín: En las viviendas del lado de la manzana el antejardín: No existe, existe pero no predomina, predomina.
6. Garaje o parqueadero: En las viviendas del lado de la manzana los garajes: No existe, existen pero no predominan, predominan.
7. Tamaño del frente: El tamaño predominante del frente de la vivienda es: Menos de 8 mts, entre 8 y 12 mts, más de 12 mts.
8. Material de la fachada: Predominan en el lado de la manzana viviendas con fachadas: En guadua – caña – tabla, sin cubrimiento (adobe, bahareque, tapia pisada, ladrillo común), en revoque sin pintura, en revoque con pintura, con enchapes (en ladrillo pulido, madera fina).
9. Material de la puerta principal: Predominan en el lado de la manzana viviendas con puerta principal en: Tabla (guadua, esterilla), madera pulida (lámina metálica, aluminio), madera fina, tallada o en vidrio.
10. Ventanas con vidrio: En el lado de la manzana, las viviendas con ventanas con vidrio: No existen, existen pero no predominan, predominan.

III. Zona y servicios públicos: Este capítulo del formulario consigna en qué zona de acuerdo a catastro se encuentra el lado de la manzana, en el Municipio existen 16 zonas y se diferencian una de otras, por el valor por mt² de la tierra, dependiendo de la zona, también aparece en esta parte de la encuesta si las viviendas tienen o no los siguientes servicios públicos en cada lado de la manzana: Alcantarillado, acueducto y alumbrado público.

IV. Listado de viviendas atípicas: Corresponde a las viviendas que sobresalen aun lado de manzana por tener características muy superiores o muy inferiores con respecto a las demás. Se clasifican en viviendas atípicas positivas (+), las viviendas que poseen características superiores a las de su entorno y viviendas atípicas negativas (-), aquellas que poseen características inferiores a las de su entorno.

V. Datos sobre recolección: En esta última parte del formulario, consignamos las observaciones y novedades vistas en el terreno y que no aparezcan en algunas de las variables del formulario, igualmente el nombre del recolector, supervisor, fecha de recolección, codificador y crítico.

3.1.2. Estratificación rural

El formulario para la elaboración del estudio de estratificación en el área rural, es el correspondiente a fincas y viviendas dispersas en esta zona. Este formulario se divide en seis partes con la siguiente información:

I. Identificación: Se encuentra en esta parte del formulario, el nombre del Departamento, Municipio, N° predial, nombre del propietario y la dirección o identificación del predio.

II. Estructura: Corresponde a las variables que componen la estructura de la vivienda.

1. El armazón de la vivienda es de: Madera, prefabricado, ladrillo, concreto hasta tres pisos, concreto de cuatro o más pisos.
2. Los Muros de la vivienda son de: Materiales de desecho, vahareque, tapia, adobe, madera, concreto prefabricado, bloque ladrillo.
3. La cubierta de la vivienda es: De materiales de desecho (telas asfálticas), de tejas rústicas, sencilla, placa de entrepiso, azotea (placa sencilla con tejas de barro o asbesto cemento), lujosa u ornamental.
4. En qué estado de conservación está la estructura?: Malo, regular, bueno, excelente .

III. Acabados principales: Corresponde a las variables que tienen relación a los acabados principales de la vivienda.

1. La fachada de la vivienda es: pobre, sencilla, regular, buena, lujosa.
3. El acabado exterior de los muros está: Sin cubrimiento, pañete (papel común, ladrillo prensado), estuco (cerámica, papel fino), madera (piedra ornamental), mármol.
4. El acabado de los pisos de la vivienda es: Tierra pisada, cemento (madera burda), baldosa común, listón machimbrado, tableta (caucho o baldosa fina), alfombra (retal de mármol).
5. En qué estado de conservación están los acabados?: Malo, regular, bueno, excelente.

IV. Baño

1. El tamaño del baño es: Sin baño, pequeño, mediano, grande.

2. El enchape del baño es: Sin cubrimiento, pañete (baldosa común de cemento), baldosín unicolor, baldosín decorado, cerámica y mármol (enchapes lujosos).
3. El Mobiliario del baño es: Pobre, sencillo, regular, bueno, lujoso.
4. En qué estado de conservación está el baño: Malo, regular, bueno, excelente.

V. Cocina

1. El tamaño de la cocina es: Sin cocina, pequeña, mediana, grande.
2. El enchape de la cocina es: Sin cubrimiento, pañete, baldosín unicolor, baldosín decorado, cerámica (granito), mármol o enchape lujoso.
3. El mobiliario de la cocina es: Pobre, sencillo, regular, bueno, lujoso.
4. En qué estado de conservación está la cocina: Malo, regular, bueno, excelente.

VI. Información básica

Las fincas de un Municipio que no posean información catastral con actualización posterior a 1983 no pueden estratificarse.

Se toman en este último capítulo del formulario, los datos que suministra la oficina de Catastro del Municipio y estos comprenden: puntaje de la vivienda, zona homogénea geoeconómica, área del predio (ha), área de la vivienda (mt²), observaciones y nombre del recolector.

3.2. RESULTADOS DE LA ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL MUNICIPIO

3.2.1 Estratificación urbana

La población de la zona urbana, no ha asimilado en su totalidad la diferencia y aplicabilidad de la estratificación socioeconómica, en primer lugar tenemos que diferenciar la estratificación económica del nivel económico, debido a que la primera se aplica a bienes inmuebles (viviendas, por ejemplo) y la segunda a las personas, además la estratificación como se observa en las variables, solo analiza la fachada de la vivienda, vías de acceso, servicios con que cuenta, entorno urbanístico y la zonificación, descartando de esta manera la parte socioeconómica o formas de supervivencia de las personas que la habitan. Los resultados pueden observarse en el estudio que arroja el software de estratificación y en un plano de la zona urbana donde se demarcan en los lados de manzana cada uno de los estratos que se aplican para diferenciar el cobro en la tarifa de servicios públicos y destinación de subsidios sociales.

El estudio de estratificación se actualiza con la construcción de nuevas urbanizaciones, desarrollo de manzanas incompletas y toda construcción nueva que tenga características inferiores o superiores a las de su entorno.

3.2.2. Estratificación rural

Los estudios de estratificación rural, fueron publicados para que posteriormente se aplicaran por cada una de las empresas prestadoras de servicios públicos de la localidad, no obstante, ante la inconformidad por la metodología diseñada por Planeación Nacional por parte de muchas Administraciones Municipales en todo el país, el Congreso de la República elaboró un proyecto de Ley con el ánimo de que esta metodología fuera evaluada y no se aplicara de igual forma en todas las regiones y municipios del país debido a que los resultados que arroja para nuestro caso, se salen de la realidad de nuestro Municipio, de esta manera podemos encontrar en la aplicabilidad de la estratificación de fincas con la metodología del D.N.P. que muchas viviendas campesinas que actualmente se encuentran en los estratos dos y tres, fácilmente pasan a los estratos cuatro, cinco y seis, en caso contrario tenemos las fincas de recreo y campestres que actualmente están en los estratos cuatro, cinco y seis, varias de estas pasan a los estratos tres y cuatro. De esta manera vemos como el gobierno Nacional a través de la implementación de las nuevas metodologías de estratificación socio económica y en especial la de fincas y viviendas dispersas en la zona rural, no se favorecen ni se subsidian a los agricultores y primeros potenciales en el desarrollo del sector primario del País debido a que en su mayoría a sus viviendas se les aumenta de estrato, pues una de las principales variables en la estratificación rural es el tamaño del predio (cantidad de hectáreas), afectando la clase social campesina, debido a que gran cantidad de fincas ya no las cultivan por los altos costos de los insumos y los altibajos en los precios de los productos agrícolas, a ello se le suma la inseguridad social y la poca o nada ayuda por parte del gobierno Nacional al sector campesino. Como consecuencia a este fenómeno, los propietarios de grandes fincas, han decidido muchos de ellos abandonar la tierra ya que no encuentran rentable su explotación y han decidido subsistir de la parcelación de la misma, ocasionando con esto problemas de alta densidad, vías de acceso, servicios públicos, aguas residuales, seguridad, etc.

3.3. COMITÉ DE ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL MUNICIPIO

El comité permanente de estratificación es conformado por iniciativa del Alcalde y esta integrado por: El secretario de Planeación o su delegado, el Personero Municipal, dos representantes de la comunidad (en lo posible uno de la zona urbana y otro de la zona rural), un representante de cada una de las empresas prestadoras de servicios públicos de la localidad y el Alcalde o su delegado.

La función principal del comité es la de asesorar al Alcalde en todo lo pertinente a la estratificación de los inmuebles residenciales, acompañar la realización de los estudios,

aconsejar que se adopten o no los resultados, sugerir los mecanismos más eficientes de difusión, atender reclamos de los usuarios, explicar a la ciudadanía el porqué del estrato asignado, todo lo cual requiere que los integrantes del comité conozcan las metodologías de estratificación y la realidad socioeconómica del municipio. Por otra parte el comité permanente de estratificación debe garantizar la actualización de la estratificación, cuando se construyan nuevas viviendas o sucedan eventos que ameriten modificaciones a los estratos inicialmente establecidos.

Actualmente el Comité atiende en promedio 10 reclamos al mes, los cuales son atendidos y visitados mediante trabajo de campo para evaluar y revisar el formulario de la Manzana donde este ubicado el reclamo, se actualiza en el software de Estratificación urbana y se le contesta al usuario si es o no favorable su reclamo de acuerdo al resultado obtenido de dicha revisión.

4. NIVEL DE DESARROLLO ALCANZADO EN LA ESTRATIFICACIÓN (MATRIZ DOFA)

DEBILIDADES

- No existe un manual de procedimientos para el manejo de la estratificación.
- Es insuficiente el recurso humano por la multiplicidad de funciones del responsable de la estratificación.
- Capacitación insuficiente para el manejo y actualización de la estratificación
- Poco apoyo del comité permanente de estratificación, la responsabilidad radica en todo el grupo y no en el funcionario de Planeación.
- Cartografía desactualizada, lo cual dificulta demarcar en los planos los nuevos estratos.
- Sujetarnos a una metodología de estratificación muy técnica que no nos permita valorar la parte social de la población.

FORTALEZAS

- Se cuenta con los estudios de estratificación de la zona urbana y la zona rural (viviendas dispersas).
- Reuniones permanentes del comité de estratificación.
- Atención, solución y actualización a los reclamos sobre estratificación de los usuarios.
- Apoyo tecnológico apropiado para fortalecer la estratificación
- Nos permite identificar los sectores del Municipio que cuentan con viviendas de bajas condiciones económicas o viceversa.
- La estratificación nos permite unificar los estratos en todos los servicios públicos que tienen las viviendas.

- Es una herramienta de control del Municipio hacia las empresas prestadoras de servicios públicos.
- Se cuenta con los Decretos de adopción de la estratificación tanto urbana como rural.
- Apoyo administrativo en la aplicación de la estratificación.
- Fortalecimiento del sistema de información Municipal.

OPORTUNIDADES

- Asesoría por parte de la Superintendencia de Servicios Públicos en el proceso de estratificación.
- La Ley 142/94 como herramienta de aplicación.
- Decreto 1538/96.
- Derecho de los usuarios a la reclamación ante el inconformismo de su correspondiente estrato.
- Clasificación mediante los estratos socioeconómicos a la población y viviendas del territorio.

AMENAZAS

- omisión por parte de las empresas prestadoras de servicios, para aplicar la estratificación.
- Diseño de las metodologías de estratificación tanto en la zona urbana como la rural, lo cual en la práctica no muestra la realidad socioeconómica del Municipio.
- Las metodologías deberían contemplar variables que midieran la capacidad económica de las personas que habitan las viviendas y la calidad interna de la construcción.
- Discriminación de las zonas y territorios.

5. NIVEL DE SERVICIO PRESTADO EN LA ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA EN EL MUNICIPIO

5.1. Estratificación urbana

En la actualidad las empresas prestadoras de servicios públicos del Municipio como son: Empresa Antioqueña de Energía EADE, CONHYDRA, Empresas Públicas de Medellín EE.PP., CORBELEN y Empresa de Aseo San José de la Marinilla, se encuentran aplicando la estratificación vigente y avalada por la superintendencia de servicios públicos domiciliarios. La facturación en cada uno de los servicios públicos que tienen las viviendas en la zona urbana, deben tener un estrato único, de lo contrario los usuarios pueden hacer el reclamo correspondiente ante el comité permanente de estratificación.

Por parte del Comité de Estratificación, se viene haciendo un trabajo de salida de campo, donde se han detectado algunas inconsistencias en el estudio de estratificación al igual que varios casos de viviendas atípicas tanto negativas como positivas, de esta manera se realizan los ajustes correspondientes a la estratificación urbana en el Municipio.

5.2. Estratificación rural

Actualmente las empresas prestadoras de servicios públicos en la zona rural, no están aplicando la estratificación con las metodologías del Departamento Nacional de Planeación, debido a que el comité permanente de estratificación, al evaluar el estudio y la metodología diseñada por el D.N.P, encontró que esta no se ajustaba a la realidad del Municipio y observó cómo mediante la aplicación del estudio de estratificación, algunas de las viviendas campesinas pasaban del estrato dos al estrato cinco y seis, y en el otro extremo, algunas fincas de recreo donde sus propietarios en su mayoría son de capacidad económica alta, las viviendas bajaban de los estratos cuatro, cinco y seis al estrato tres.

De esta manera se decidió unánimemente por parte del comité, aplazar la aplicación de la estratificación rural hasta junio de 1999, a la espera de la decisión del Congreso de la República en la revisión del proyecto de Ley 049 (mediante el cual se revisa la metodología de estratificación de fincas y viviendas dispersas en la zona rural).

**ANEXO 1.
MATRIZ PARA EL ANALISIS Y ELABORACION DE PROPUESTAS SECTORIALES**

ESTRATIFICACION SOCIOECONOMICA

CAUSA	PROBLEMA	EFECTO
Alto costo de los materiales de construcción.	6.059 (99%) de las viviendas de la zona urbana, están en el estrato 2 y 3	Bajo recaudo para subsidiar los estratos mas bajos.
Bajos ingresos de la población.	Estandarización a nivel nacional de la metodología de estatificación socioeconómica.	Bajos ingresos de recaudo en las tarifas de servicios públicos.
Mal mantenimiento de fachadas	La metodología de la estratificación no mide la capacidad económica de las personas que habitan las viviendas.	Bajos ingresos en el recaudo de impuesto predial (futuro-mediano plazo).
Deterioro en la construcción	Los altos costos en los servicios públicos, frenan la armonía y características superiores en las viviendas.	Evasión de impuestos.
Alta división de la tierra		Se frena la armonía y calidad en la construcción de viviendas.

CAUSA	PROBLEMA	EFEECTO
Altos costos de los servicios públicos		El Municipio no se puede comparar con otras ciudades y Municipios del País, por lo tanto la metodología debería ser por Regiones.
Deficiencias en el estudio de estratificación, no se ajusta a la realidad del Municipio.		
Falta de capacitación técnica en el manejo de la estratificación	Ausencia de un manual de procedimientos para el manejo de la estratificación.	Conflictos y mal manejo de la estratificación.
Falta de gestión y recursos para obtener la cartografía digitalizada.	Inexistencia de cartografía digitalizada y actualizada de la zona urbana y rural del Municipio.	No permite registrar las actualizaciones y observaciones.
Falta de capacitación y manejo del sistema de información geográfica.	Desconocimiento del programa del Sistema de Información Geográfica.	Imposibilita combinar y cruzar información con otras bases de datos.
No se tienen las herramientas ni el recurso humano suficiente, para realizar un control eficiente a las empresas de servicios públicos.	Poco control a las empresas prestadoras de servicios públicos para la aplicación de la estratificación	Incumplimiento ante los reclamos de los usuarios, disparidad y falta de equidad en la estratificación.

INDERMA

Instituto Municipal
de Deporte y Recreación

ERASMO MUÑOZ
Gerente

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION.....	83
1. ANTECEDENTES	85
2. DIAGNÓSTICO.....	86
2.1. MATRIZ DOFA.....	87
2.1.1. Educación, Física, Deporte Escolar, Deporte Municipal y Deporte Rural.....	87
2.1.2. Capacitación.....	88
2.1.3. Recreación.....	88
2.1.4. DEPORTE COMUNITARIO Y SOCIAL	89
2.2. EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA.....	90
2.3. RECURSOS HUMANOS	92
3. PROPUESTA	96
3.1. POLITICAS	96
3.2.PROGRAMAS	97
3.2.1. Tenis De Mesa.....	97
3.2.2. Ciclismo	97
3.2.3. CEDEM (Escuela Deportiva de Marinilla).....	98
3.2.4. Baloncesto.....	98
3.2.5. Fútbol.....	98
3.2.6. CLUFUSAM (Fútbol de salón o Microfútbol).....	98
3.2.7. Voleibol.....	99
3.2.8. ESFUDESAM (Escuela de Fundamentación Deportiva de Santa Ana).....	99
3.2.9. Ajedrez.....	99
3.2.10. ATLETISMO.....	99
ANEXO 1	101
DIAGNOSTICO Y SOLUCION A LOS PROBLEMAS DEL MUNICIPIO.....	101
ANEXO 2.....	102
PROYECTOS.....	102

INTRODUCCION

El proceso de consolidación que están afrontando los entes deportivos se ha visto en serias dificultades debido a diferentes circunstancias entre ellas, la falta de voluntad política de algunos municipios para darles herramientas de autonomía a los nuevos establecimientos, además de las dificultades presupuestales que se viven en todos los municipios y en especial cuando del sector deporte se trata.

En esta perspectiva consideramos que la formulación de un plan de desarrollo para el sector deportivo de Marinilla debe ir enmarcado dentro de las prioridades a nivel nacional y los objetivos del Instituto de Deportes y Recreación de Marinilla (INDERMA).

Las ventajas que se pueden dar, además del plan como producto concreto, es el hecho de avanzar en la unificación de criterios, lenguajes, conceptos, no con la idea de homogeneizar los planes, los programas o las personas, sino más bien de darle identidad al sector, con las particularidades que se pueden dar en el municipio.

La diversidad de conceptos métodos y procedimientos, se asumen como una fortaleza que conduzca al enriquecimiento del sector.

El plan en sus contenidos formales parte del análisis de unos antecedentes del sector y las normas o leyes que lo rigen, el diagnóstico general a partir del cual se diseña y posteriormente describe características, principios, estrategias, objetivos y programas que vayan conectados al plan de desarrollo municipal.

1. ANTECEDENTES

Con la expedición de la ley 181 de enero de 1995 o ley del deporte, esta actividad adquiere una gran dimensión social que demanda de cada uno de los estamentos compromisos claros y objetivos comunes.

La ley 181 compromete al gobierno a garantizar el derecho ciudadano de acceder libremente a la práctica del deporte la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre.

Se destaca de la ley el espíritu descentralista que permitió a los entes deportivos adoptar estructuras organizativas acorde con sus necesidades, interés y capacidad económica. Gracias a ello en Marinilla se crea por acuerdo municipal #026 de septiembre de 1995 el Instituto de Deportes y Recreación de Marinilla (INDERMA) y con modificación parcial por acuerdo 62 de septiembre de 1999.

Con ello el municipio entró en una nueva fase en la administración del deporte y la recreación. La reestructuración ha sido dolorosa pero está en un proceso de consolidarse gracias al apoyo brindado por las administraciones.

Tal vez el problema de siempre de la descentralización es que se realiza sin recursos, pero ello es sólo reflejo de la propia situación del país, que conlleva a que las empresas privadas tampoco ofrezcan suficientes recursos al apoyo de la recreación y el deporte, haciendo que algunas veces el instituto sólo se limite a distribuir los pocos recursos provenientes del gobierno.

El deporte se ha llevado generalmente de manera paternalista, convirtiéndose para el común de las personas en una obligación del gobierno y no una necesidad en la formación de las personas. Eso hace que el obtener recursos de la gente se haga muy difícil pues el comprar servicios deportivos no hace parte de las necesidades de nuestros habitantes.

Todo ello no excluye que se deba seguir asumiendo la responsabilidad y la seriedad que el asunto requiere, y que por el contrario, se mire con perspectiva de futuro ya que el deporte y la recreación nunca irán por fuera de la formación personal.

2. DIAGNÓSTICO

El diagnóstico para planear el futuro deportivo parte de definir los distintos elementos constitutivos del Instituto de Deportes y Recreación de Marinilla. Se identificarán algunas tendencias generales del municipio y problemas que se presentan además de posibles soluciones proyectos y programas a realizar para el cumplimiento de los objetivos planteados desde la ley del deporte y los acuerdos municipales.

La situación actual que algunos llaman transformación, otros crisis, igualmente afecta el deporte y la recreación, puesto que están inmersos dentro de la realidad política y social del país. En este contexto el deporte y la recreación deberían propiciar el desarrollo del individuo de forma integral o sea física y mentalmente.

La dinámica de transformación igualmente nos ha planteado una relación con el conocimiento, la acelerada producción de nuevas tecnologías, en ocasiones con serias implicaciones éticas en su uso; la sobreespecialización del conocimiento, el Internet, la consolidación de una industria del entretenimiento virtual y la televisión, plantean igualmente retos al deporte y la recreación por el hecho de cambiar en algunos momentos el uso del tiempo libre a estas actividades.

Así mismo problemas como los que enfrentamos de violencia, pobreza, consumo de sustancias, calidad de educación, calidad y equidad en los servicios de salud, impunidad, injusticia, son el marco de referencia para el que hacer de deporte y la recreación.

El municipio de Marinilla no es ajeno a todas estas circunstancias y es así como vemos que cada una de estas condiciones han llevado a que el deporte haya perdido cada vez más calidad, pérdida de motivación, desinterés en los establecimientos educativos a impulsar el deporte, sumado a las dificultades económicas afrontadas por el país y los municipios y que ha afectado a su vez

el sector privado que ha sido gran impulsor también del deporte y la recreación a través de la publicidad.

A pesar del panorama sombrío, en muchos aspectos, es de destacar que Marinilla es un municipio con grandes calidades humanas y deportivas, con respeto por los valores humanos y con un núcleo familiar todavía muy marcado. Todo ello unido a una gran cantidad de personas preparándose en universidades en el área del deporte la educación física y la recreación y con algunos profesionales

ejerciendo. El gran potencial deportivo derivado de que el municipio hay un gran porcentaje de población joven complementado con una importante dotación de escenarios deportivos, (Ver Cuadro 1) y en espera de ser utilizados de manera efectiva, hace que podamos plantear problemas y soluciones con mayor optimismo por un futuro con bastantes actividades por realizar.

2.1. MATRIZ DOFA

2.1.1. Educación, Física, Deporte Escolar, Deporte Municipal y Deporte Rural

Fortalezas

- Hay Recurso Humano capacitado
- Hay Interés de los niños
- Hay Proyección hacia la comunidad
- Hay Recursos físicos
- Existe un Centro de Educación física, como Centro de Apoyo.

Debilidades

- Hay poco interés de los establecimientos de Educación.
- Falta conocimiento de la importancia de estos programas en la comunidad en general
- Faltan recursos económicos y dotación suficiente para llevar a cabo estos programas.
- Falta aprender a utilizar el espacio y el tiempo libre.
- Falta interés y compromiso del personal capacitado para enseñar a sus alumnos a cargo.
- Falta personal capacitado en las escuelas urbanas y rurales de educación primaria en el área de Educación física.

Oportunidades

- Existen programas de centros de educación física por parte de Coldeportes, Indeportes y Secretarías de educación, tanto Municipales como Departamentales.

Amenazas

- Falta apoyo Nacional, Departamental y Municipal.

2.1.2. Capacitación.

Fortalezas

- Contamos con Recurso humano
- La capacitación hace parte del plan de desarrollo
- Existen buenos escenarios deportivos

Debilidades

- Falta asesoría
- Falta presupuesto
- Hay poco material didáctico
- No se utiliza los medios de comunicación.
- Falta de asesoría técnica
- No hay material Bibliográfico
- Hay baja remuneración al personal

Oportunidades

- Hay facilidades de la ley 115 de la educación para la capacitación y la ley 181.
- Hay colaboración de las instituciones existentes en el Municipio.
- Hay programas de capacitación de todo tipo a través de las instituciones Nacionales, Internacionales y Departamentales.

Amenazas

- Se hace una utilización inadecuada del tiempo libre
- Hay poca participación a nivel educativo en el área del deporte.

2.1.3. Recreación

Fortalezas

- Hay buen recurso humano
- Se cuenta con escenarios suficientes para la práctica de las diferentes disciplinas, con las medidas reglamentarias, y algunos con el piso en regular estado, pero a la vez con buena implementación deportiva.

- Esta conformado el club de gimnasia.

Debilidades

- Falta planeación de las actividades
- Hay poco material didáctico
- Faltan ciclovías para poder realizar actividades con la comunidad.

Oportunidades

- Existe apoyo de la Administración Municipal
- Hay coordinación inter-institucional con la casa de la juventud y de la cultura.

Amenazas

- Falta difusión
- Hay poca conciencia de la buena utilización del tiempo libre

2.1.4. DEPORTE COMUNITARIO Y SOCIAL

Fortalezas

- Contamos con buen recurso humano
- Hay calidad en los deportistas
- Hay calidad y cantidad de escenarios, los cuales cumplen con las medidas reglamentarias para la práctica del deporte en conjunto, pero que requieren de algunas mejoras en el piso.
- Contamos con una buena ubicación geográfica del Municipio.

Debilidades

- Existe disparidad de criterios de los entes deportivos
- Falta programación
- Falta conciencia y de educación de la comunidad de la importancia del deporte.

Oportunidades

- Hay canales de comunicación
- Hay fomento de la Ley del Deporte
- Hay apoyo de entidades privadas y públicas
- Hay programas deportivos de coldeportes

Amenazas

- La no utilización del tiempo libre adecuadamente
- Falta concientización de los beneficios que trae la práctica deportiva.
- Hay problemas de drogadicción, alcoholismo, violencia.

2.2. EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA

A nivel estructural se cuenta con 8 placas polideportivas en la zona urbana, así:

- **SAN JUAN DE DIOS:** pintura en buen estado, tableros y aros en buen estado, las porterías de fútbol de salón, en buen estado, cuenta con iluminación y tiene las medidas reglamentarias, no tiene cancha de Voleibol.
- **VILLAS DE MARINILLA:** pintura en buen estado, tableros y aros en buen estado, porterías de fútbol de salón en buen estado, faltando la maya metálica con las medidas reglamentarias no posee iluminación, ni cancha para Voleibol.
- **PARQUE CAROLINA:** pintura en buen estado, tableros y aros en buen estado, porterías de fútbol de salón en buen estado, buena iluminación, no posee cancha para Voleibol, esta placa requiere de ampliación y esta posee el espacio para ampliar en un metro y medio.
- **AUXILIAR UNIDAD DEPORTIVA:** Pintura en buen estado, tableros y aros en buen estado, no tiene cancha de Voleibol, ni de fútbol de salón, falta seguridad a los deportistas en el momento de estar practicando cualquier disciplina deportiva o en algún torneo.
- **PARQUE INFANTIL:** Pintura en buen estado, tableros y aros requieren de ajuste, no tiene iluminación, no tiene cancha de fútbol de salón, ni de Voleibol, solo se puede practicar el baloncesto aunque no posee las medidas reglamentarias, requiere de una ampliación y de resanar las grietas que esta tiene, el piso está en mal estado.

- **CIUDADELA:** La placa está en regular estado, pero la Junta de este sector esta trabajando, gestionando fondos para adecuarla en varios deportes, el terreno no cumple con las medidas reglamentarias, ni físicas, ya que es un terreno inclinado y no sirve para formar la placa.
- **LA RAMADA:** fue destruida para la construcción de la terminal de transporte, pero será reubicada, por lo que no cuenta con una área recreativa ni deportiva.
- **ALTO DE SAN JOSE:** pintura en buen estado, tableros y aros en buen estado, las porterías de fútbol de salón en buen estado, no posee iluminación, ni cancha para Voleibol, tiene todas las medidas reglamentarias, buen piso para la practica del deporte.
- A nivel de la zona rural, encontramos 28 placas a las cuales se les ha venido haciendo mantenimiento periódicamente ; en cuanto a pintura de tableros y aros, porterías de fútbol de salón, están en buen y no todas poseen maya metálica, no poseen cancha para Voleibol, las medidas en algunas de ellas no son reglamentarias, el piso se encuentra en mal estado lo cual puede ocasionar lesiones a los practicantes del deporte, poseen obstáculos peligrosos para la competición.
- Se cuenta con un coliseo cubierto en el área urbana al cual se le dan varios usos, se le han hecho adecuaciones como el embaldosado de la placa, se cambiaron las estructuras para baloncesto, se pintó y se empezaron a realizar unas nuevas oficinas ubicadas en las esquinas.
- Se cuenta con una unidad deportiva, la cual tiene cancha principal engramada y dos canchas auxiliares en buen estado; allí también se encuentra ubicada la cancha para voley playa en buen estado, con sus estructuras y elementos necesarios para la practica de este deporte.

CUADRO 1. ESENAARIOS DEPORTIVOS Y RECREATIVOS DEL MUNICIPIO DE MARNILLA

TIPO ESCENARIO	NO. DE ESCENARIOS		ESTADO		
	URBANO	RURAL	B	R	M
PARQUES INFANTILES.	8	28	20%	30%	50%
PLACAS POLIDEPORTIVAS ABIERTAS.	8	28	80%	20%	
PLACAS POLIDEPORTIVAS EN ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS.	6		80%	20%	
CANCHA DE FUTBOL.	3	4	60%	40%	
ESTADIO.	1		90%	10%	
COLISEO CUBIERTO.	1		100%		
PISTA DE BICICROS.	1		90%	10%	
PISTA ATLETISMO.	1		90%	10%	
CANCHA DE VOLEYPLAYA.	1		100%		
UNIDAD DE DEPORTIVA.	1		90%	10%	
PISCINA.	1		En construcción		
CANCHAS DE TEJO.	4		100%		
PARQUE ECOLOGICO LINEAL.	1		100%		

Fuente: INDERMA

2.3. RECURSOS HUMANOS

Se cuenta con un gerente, una secretaria, tres celadores.

Se tienen monitores en las siguientes disciplinas : Atletismo, Tenis de Mesa, Ajedrez, Ciclismo, Voleibol, Baloncesto, Fútbol de Salón, Fútbol, Pony fútbol, Karate-do, y un monitor que trabaja en la zona rural y un coordinador deportivo.

CUADRO 2.

ACTIVIDADES DEPORTIVAS

ACTIVIDAD DEPORTIVA	PRACTICANTES COMPETITIVOS	PRACTICANTES RECREATIVOS	TOTAL
FUTBOL	Aproximadamente 140 personas los cuales se encuentran en los Seleccionados del Municipio, como : Ponny Fútbol, Prejuvenil, Mayores Departamentales, Veredales, etc.	2.180 personas entre las categorías menores y mayores.	2.320
FUTSALON	Aproximadamente 50 personas quienes integran los seleccionados que representan nuestro municipio en los torneos, de : Liga, dos mil veredas, Veredal, Departamentales.	510 personas entre todas las categorías que practican recreativamente este deporte.	560
BALONCESTO MASCULINO FEMENINO	60 Deportistas quienes integran las diferentes selecciones que representan al municipio en diferentes torneos.	300 personas que practican en las diferentes categorías	360
VOLEIBOL MASCULINO FEMENINO	60 Deportistas quienes integran las selecciones que compiten en diferentes torneos.	120 personas que practican en las diferentes categorías	180
AJEDREZ MASCULINO FEMENINO	10 jóvenes que participan constantemente en torneos de liga, Nacionales y Departamentales.	40 Personas que practican este deporte en todas las categorías	50
TENIS DE MESA MASCULINO FEMENINO	11 jóvenes que compiten en torneos departamentales, en las diferentes categorías.	30 personas que practican este deporte en todas las categorías	41
CICLISMO	4 jóvenes que compiten en torneos departamentales.	15 personas que practican en esta disciplina	19
ATLETISMO	Se esta trabajando en semillero con un total de 10 niños.	20 personas que practican este deporte	30
KARATE-DO MASCULINO FEMENINO	15 jóvenes que compiten en torneos Departamentales y Nacionales.	25 personas que practican este deporte	40
TOTAL	360 El porcentaje a nivel competitivo es muy bajo con respecto a los habitantes del municipio, alcanzando solamente 0.89%.	3240	3600 El 8.95% de la totalidad del municipio practican deporte, muy bajo nivel para los habitantes que tiene el Municipio.

Fuente: INDERMA

CUADRO 3. SEGUIMIENTO ALQUILER DE PELICULAS EN MARINILLA

SEMANA CON FESTIVO

FECHA			CLASIFICACION DE PELICULAS								USUARIOS	
dd	mm	aa	Acción	Comedia	drama	Suspense	infantil	adultos	otras	total	HOMBRES	MUJERES
15	03	98	25	6	13	6	3	12	5	70	34	6
16	03	98	15	3	10	7	1	6	11	53	29	7
17	03	98	11	6	8	4	1	2	0	32	12	7
18	03	98	16	3	11	4	1	1	8	44	24	6
19	03	98	17	3	11	4	0	1	5	41	21	6
20	03	98	15	6	11	5	2	10	11	60	24	8
21	03	98	18	3	15	3	4	7	2	52	23	6
22	03	98	32	11	20	6	5	10	5	89	34	13
23	03	98	27	10	16	7	4	9	2	75	27	19
24	03	98	24	5	7	3	0	5	3	47	21	7
TOTAL			200	56	122	49	21	63	52	563	249	85

SEMANA SANTA

05	04	98	21	1	15	1	4	6	3	51	24	5
06	04	98	21	4	17	3	2	6	4	57	21	11
07	04	98	18	2	14	2	1	5	5	47	20	7
08	04	98	28	11	28	6	3	4	6	86	38	17
09	04	98	27	5	10	6	1	6	2	57	24	6
10	04	98	33	5	15	4	2	4	8	71	31	9
11	04	98	18	9	16	1	5	3	4	56	29	3
TOTAL			166	37	115	23	18	34	32	425	187	58

Marzo 15 domingo
 Marzo 16 a 22 Con festivo
 Marzo 23 Lunes Festivo
 SINTESIS

Abril 5 Domingo de ramos
 Abril 9 Jueves Santo
 Abril 10 Viernes Santo

Cont. CUADRO 3. SEGUIMIENTO ALQUILER DE PELICULAS EN MARINILLA

RELACION DE ACTIVIDAD SEGUN TIEMPO	PROMEDIO DE USUARIO SEGUN TIPO DE PELICULA Y SEXO															USUARIOS			
	A	%	C	%	D	%	5	%	I	%	X	%	0	%	TOTAL	Hombres	%	Mujer	%
Semana Corriente	161	36.92	46	10.55	85	19.4	31	7.1	8	1.8	57	13.0	48	11.0	436	235	81%	55	19%
Semana Santa	166	39.09	37	8.70	115	27.0	23	5.4	18	4.3	34	8	32	7.5	425	187	76.3	58	23.67
Semana con festivo	200	35.52	56	9.95	122	21.6	49	8.7	21	3.8	63	11.2	52	9.2	563	249	74.5	85	25.45
Vacaciones	255	36.64	71	10.2	120	17.2	55	7.9	40	5.8	88	12.6	67	9.7	696	308	73.16	113	26.84
TOTAL	782	36.89	210	9.91	442	20.8	158	7.4	87	4.1	242	11.4	199	9.4	2120	979	75.9	311	24.1
Promedio Día	18	36.52	5	10.15	10	20.9	3.7	7.5	2	4.1	5.6	11.3	4.6	9.3	49.3	22.8	76	7.2	24
Promedio mes	540		150		300		111		60		168		138		1479	684	76	216	24
Promedio año	6570		1825		3650		1350		730		2040		1679		17994	8322	76	2628	24

RELACION DE PELICULAS ALQUILADAS EN UNA SEMANA (PERIODO DE VACACIONES)

FECHA			TIPO DE PELICULA								USUARIOS	
Dd	mm	aa	ACC.	COMED	DRAMA	SUSP.	INFANTIL	ADULTOS	OTRAS	TOTAL	Hombres	Mujeres
01	01	98	22	9	5	6	5	4	0	51	24	5
02	01	98	19	9	10	2	1	3	3	47	22	10
03	Sabado		16	5	12	4	3	7	3	50	25	9
04	Domingo		18	6	4	2	3	6	7	46	24	5
05	Lunes		29	6	9	10	1	8	16	79	28	18
06	Martes		30	3	15	7	1	8	10	74	27	10
07	Miercoles		20	8	15	5	6	7	7	68	29	14
08	Jueves		13	4	11	6	4	11	4	53	33	8
09	Viernes		19	1	11	3	4	5	2	45	17	7
10	Sabado		21	3	11	6	2	14	11	68	31	5
11	Domigno		25	9	10	4	3	4	2	57	27	10
12	Lunes		23	8	7	0	7	11	2	58	21	12
TOTAL			255	71	120	55	40	88	67	696	308	113
											73.2	26.8

Cont. CUADRO 3. SEGUIMIENTO ALQUILER DE PELICULAS EN MARINILLA

TIEMPO ORDINARIO

FECHA			CLASIFICACION DE PELICULAS								USUARIOS	
dd	mm	aa	ACCIÓN	COMED.	DRAMA	SUSPEN.	INFANT.	ADULT.	OTRAS	TOTAL	Hombres	Mujeres
13	02	98	11	0	4	0	0	3	6	24	12	5
14	02	98	17	3	6	3	0	5	3	37	23	2
15	02	98	16	9	9	4	3	3	2	46	26	4
16	02	98	7	3	2	2	1	2	2	19	11	5
17	02	98	13	7	8	0	2	5	5	40	26	7
18	02	98	13	3	8	0	0	4	8	36	18	0
19	02	98	11	3	8	2	0	6	5	35	17	4
20	02	98	5	6	9	4	0	4	7	35	18	2
21	02	98	16	7	5	5	0	9	1	43	22	5
22	02	98	16	0	7	3	1	1	2	30	18	4
23	02	98	10	1	9	1	0	4	1	26	14	4
24	02	98	10	2	2	2	0	3	2	21	7	4
25	02	98	6	1	7	4	1	4	3	26	14	4
26	02	98	10	1	1	1	0	4	1	18	9	5
TOTAL			161	46	85	31	8	57	48	436	235	55
											81%	19%

3. PROPUESTA

En este punto consideramos importante transcribir los principios del plan, pues los mismos proponen unos mínimos sobre los cuales actuar colectivamente en el sector.

Estos son:

- . Que el deporte y la recreación promuevan el desarrollo humano coherente, equilibrado y armónico, en todas las dimensiones del ser humano –física, social y psíquica- y se articule a todos sus ámbitos de actividad en sus espacios y tiempos.
- . La equidad como principio en la oferta y provisión de servicios y programas de deporte y recreación.
- . Que las alternativas deportivas y recreativas se implementen con un criterio de racionalidad en la utilización de los recursos y elementos deportivos y recreativos procurando la obtención de máximos resultados cuantitativos y cualitativos con los recursos disponibles, priorizando las alianzas institucionales y la colaboración de los clubes y personas voluntarias.
- . La sostenibilidad de los programas de manera que sean factor de desarrollo social para el municipio.
- . La no - discriminación de las personas sea por su edad, sexo, raza, credo, convicción política o situación económica, en el derecho de acceder a los programas que se ejecuten.

3.1. POLITICAS

- . El Municipio de Marinilla, promoverá el deporte como elemento fundamental para mejorar la calidad de vida de la población, comenzando con la formación deportiva de los niños y pasando por todas las etapas del desarrollo humano, se fomentará el deporte representativo, competitivo y recreativo.

- Considerando que la recreación es un factor indispensable para lograr la salud mental y el equilibrio emocional de las personas en todas las etapas de su desarrollo, se tendrá especial atención y cuidado para fomentar las prácticas lúdicas y el sano esparcimiento que integren a la población con el territorio y con la naturaleza.

3.2. PROGRAMAS

3.2.1. Tenis De Mesa

En convenio con las escuelas y los profesores de educación física, se promoverá este deporte a través de la oferta de clases.

Se les complementará la enseñanza con exhibiciones instructivas, videos y otras ayudas didácticas.

3.2.2. Ciclismo

Se trabajará con las categorías juvenil y prejuvenil, en intercolegiados con competencias de bicicros a nivel local.

A nivel Departamental, se participará en los chequeos dominicales, y se participará en varias clásicas.

Se realizará la clásica Nacional Ramón Emilio Arcila Ciudad de Marinilla, en el mes de septiembre.

A nivel rural se realizarán competencias entre veredas, una vez por mes.

Se reactivará un plan de socios voluntarios para aportes económicos y de buenas ideas, lo cual contribuirá al mejoramiento del club, además, se procurará impulsar y no dejar acabar esta disciplina organizando ciclopaseos y competencias cada quince días.

3.2.3. CEDEM (Escuela Deportiva de Marinilla)

Se realizará un plan de entrenamiento en las categorías infantil, menores, juvenil, mayores., en preparación general, preparación de desarrollo general, preparación competitiva, período transitorio precompetitivo, período de preparación competitivo ; fundamentación y desarrollo deportivo a los niños que luego serán seleccionados para integrar una selección de fútbol la cual participará en la Liga todo el año.

3.2.4. Baloncesto

Se creará la escuela de iniciación de baloncesto, y se conseguirá una oficina con el fin de poder prestarle una mejor colaboración a los que practican este deporte en Marinilla. Se buscarán los medios para participar en la copa elite el próximo año, y se conformará el comité veredal exclusivo del baloncesto, para que se trabaje en todas las categorías.

Se realizarán juegos intergrupos, veredales, festivales de minibasquet, y se participará en torneos intermunicipales y los programados por Indeportes, impulsando este deporte organizando tomos, desde semilleros hasta recreativos y de veredas todos estos en ambas ramas, para así, fortalecer y mejorar el surgimiento de nuevos talentos en esta disciplina.

3.2.5. Fútbol

Se realizará convocatoria para elegir el seleccionado que representará al municipio, se iniciarán los trabajos tácticos, físicos, técnicos, partidos amistosos, se complementarán los dos grupos y se participará en competencias.

3.2.6. CLUFUSAM (Fútbol de salón o Microfútbol)

Se realizarán torneos de fútbol de salón en todas la categorías, desde semilleros hasta recreativa y veredal, se colaborará con la dirección y conformación que trabaja con distintas selecciones, se masificará este deporte.

3.2.7. Voleibol

Se dirigirán y organizarán los torneos de esta disciplina en las categorías menores y mayores para darle una participación general a la comunidad, e ir masificando e impulsando este deporte.

3.2.8. ESFUDESAM (Escuela de Fundamentación Deportiva de Santa Ana)

Se formar niños y niñas en las disciplinas de fútbol, baloncesto y fútbol de salón, para que participen en los diferentes torneos internos que se realizan en el municipio.

3.2.9. Ajedrez

Se coordinará dentro del marco competitivo organizado, un "trabajo integral" tanto de Masificación como de tratamiento especial encaminado a mejorar el nivel existente.

Se ofrecerá a la comunidad una enseñanza básica en el juego del ajedrez, llevándolas a un grado tal donde puedan lograr el conocimiento y la práctica de este deporte, creando interés y disfrute de la práctica, logrando un contacto placentero, donde serán revocadas las ideas equivocadas contra el ajedrez.

Se incentivará esta disciplina, organizando y llevando los deportistas a torneos Municipales, Departamentales y Nacionales.

3.2.10. ATLETISMO

Se promoverá e impulsará este deporte, empezando con semilleros, con los deportistas que integran las diferentes selecciones, ya que es un deporte clave para el mejoramiento físico de la población.

El anexo 1 muestra algunos de los principales problemas planteados y socializados en el municipio en el sector de recreación y deporte, con exposición de algunas causas y posibles soluciones.

Luego se enumerarán algunos de los principales proyectos a desarrollar en el sector deporte y recreación, divididos en programas de formación y en proyectos de infraestructura, formulados priorizando los planteados en el plan de desarrollo. Ver anexo 2.

ANEXO 1

DIAGNOSTICO Y SOLUCION A LOS PROBLEMAS DEL MUNICIPIO

SECTOR: RECREACION Y DEPORTE

NO	PROBLEMA	CAUSA	SOLUCION PROYECTOS
1	Mala educación en la utilización del tiempo libre.	<ul style="list-style-type: none"> La mayoría de niños y jóvenes o no están en nada o están en muchas cosas. Falta de espacios para la utilización del tiempo libre y mala utilización de espacios deportivos. 	Talleres y capacitaciones de familia y alumno para orientarlos.
2	Carencia de una escuela de iniciación deportiva.	<ul style="list-style-type: none"> No se creó la necesidad y no hubo interés de los directamente encargados de crearla. 	<ul style="list-style-type: none"> Realizar un estudio de necesidades y conformar grupos de monitores o profesores comprometidos.
3	Inexistencia de escenarios deportivos para practicar otras disciplinas (Tenis de Mesa, de campo, patinaje , etc.).	<ul style="list-style-type: none"> Falta de propuestas de inversión para estos escenarios. Se piensa solo en deportes como el fútbol y el baloncesto. 	<ul style="list-style-type: none"> Destinar recursos para la habilitación de otras disciplinas.
4	No existe continuidad de trabajo en las disciplinas deportivas por lo tanto hay poca calidad deportiva tanto sociológica como físicamente.	<ul style="list-style-type: none"> Falta de motivación NO hay proyección deportiva. Una orientación física orientada inadecuadamente. 	<ul style="list-style-type: none"> Que exista una responsabilidad por parte del Inderma en darle la continuidad. Conformar grupos de educadores comprometidos.
5	Falta de motivación y apoyo en recreación y deporte en el área rural.	<ul style="list-style-type: none"> Sólo se piensa en el área urbana Falta de gestión de los habitantes de las veredas con la administración municipal. 	<ul style="list-style-type: none"> Asesoría y capacitación permanente a deportistas del área rural. Organizar semilleros en formación deportiva.
6	Falta de unidad de criterios y/o intereses	<ul style="list-style-type: none"> Cada deporte, cada sector, cada colegio quiere todo por sí. Rivalidad entre colegios e instituciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Buscar una integración y unidad alrededor de los diferentes deportes.
7	Falta de presupuesto y apoyo económico.	<ul style="list-style-type: none"> La crisis económica que se viene dando en todos los niveles 	<ul style="list-style-type: none"> Hacer una buena distribución de lo poco que hay pero con justicia y buen sentido común. No siempre el que más pide es el que más necesita.
8	Ausencia de seguridad social en salud de los deportistas.	<ul style="list-style-type: none"> Descuido del jugador para estar afiliado a una EPS. 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilizar a los deportistas en la importancia de afiliarse a una EPS.
9	Mala educación para el uso de parques infantiles(recreación).	<ul style="list-style-type: none"> Personas adultas utilizan, estos parqueos y los deterioran. 	<ul style="list-style-type: none"> Culturizar la población en el buen uso de estos espacios

ANEXO 2

PROYECTOS

PROGRAMAS DE FORMACION	CIFRAS EN MILES		
	2000	2001	2002
• Consolidación Escuela de iniciación deportiva	15'000	15'000	5'000
• Escuela de desarrollo deportivo	5.000	7.000	8.000
• Ejecución de torneos en diferentes deportes	2.000	3.000	4.000
• Semana del deporte semestral	2.000	2.000	3.000
• Olimpiadas Campesinas	3.000	4.000	5.000
• Capacitaciones	1.000	2.000	3.000
• Promoción de la gimnasia y las caminatas	2.000	3.000	4.000
• Campeonatos interclases	1.000	2.000	4.000
• Promoción de la recreación y el deporte por medio de tomas barriales y veredales	2.000	3.000	4.000
• Creación de clubes y fortalecimiento de los existentes.	5.000	7.000	10.000
SUBTOTAL	38'000	48.000	60.000
INFRAESTRUCTURA			
• Graderías unidad deportiva	3.000	30.000	50.000
• Cubrimiento e iluminación placas polideportivas, unidad deportiva y San Juan de Dios.	5.000	15.000	20.000
• Adecuación pista de bicicros (enmallado, servicios sanitarios, cafetería, cabina de transmisión).	2.000	5.000	2.000
• Calefacción piscina semiolímpica	2.000	8.000	10.000
• Cercamiento unidad deportiva	1.954	2.000	5.000
• Mantenimiento torre de iluminación cancha auxiliar No. 1	3.000	2.000	2.000
• Construcción pista de patinaje	1.000	5.000	5.000
• Mantenimiento de escenarios deportivos	14.650	17.000	20.000
SUBTOTAL	31.244	84.000	114.000
TOTAL	69.244	132.000	174.000

TRANSITO Y TRANSPORTE

JOSE EDGAR ESPINOSA RODRIGUEZ
Inspector Tránsito Municipal

TABLA DE CONTENIDO

	PÁG.
INTRODUCCIÓN	196
I. DIAGNÓSTICO	197
1. RESEÑA HISTÓRICA.....	197
2. JUSTIFICACIÓN	199
3. DIAGNÓSTICO GENERAL	201
3.1. CONFLICTOS EXISTENTES.....	201
3.2. RESTRICCIONES	202
3.3. TAMAÑO DEL CONFLICTO	202
3.4. COMPORTAMIENTO DEL SECTOR.....	204
4. ESPACIO PUBLICO	205
4.1. PROBLEMÁTICA EXISTENTE	206
4.2. VÍAS URBANAS	208
4.3. ESTADO ACTUAL.....	208
4.4. BARRIO LAS MERCEDES:	208
5. TRANSPORTE MUNICIPAL.....	210
5.1. REGLAMENTACION.....	210
5.2. NORMATIVIDAD	210
5.3. ESTATUTO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL COLECTIVO DE PASAJEROS Y MIXTO.	211
5.4. ESTATUTO DE TRANSPORTE PUBLICO MUNICIPAL DE PASAJEROS EN VEHICULOS TIPO AUTOMOVIL O TAXI.....	213
5.5. ADOPCIÓN DEL ESTATUTO DE TRANSPORTE (Ley 336 de 1996).....	214
5.6. CODIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE	214
5.7. DIFICULTADES PARA LA APLICACIÓN Y DESARROLLO DE LA NORMATIVIDAD EXISTENTE	215
5.8. EMPRESAS DE TRANSPORTE	215
5.8.1. Situación Actual del Servicio	216
5.8.4. Cooperativa de Transportes de Marinilla	219
5.8.5. Cooperativa de Transporte Individual Cootraindividual.....	221
5.8.6. Sociedad Transportadora de El Peñol.....	222
II. LAS PROPUESTAS	224
1. PROSPECTIVA	224
2. JUSTIFICACION. MARINILLA EN EL PROXIMO MILENIO	225
3. OBJETIVOS.....	226
3.1. OBJETIVO GENERAL	226
3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS	226
4. MISION	227
5. VISION	227

6. ESTRATEGIAS	227
7. PLANES.....	227
8. PROGRAMAS.....	228
9. ACCIONES PRIORITARIAS.....	228
10. PROYECTOS.....	229
11. METAS.....	229
12. ACCIONES	229
13. COSTOS	230
14. RESPONSABLES.....	230
ANEXOS	

INTRODUCCIÓN

La apropiación del parque principal por parte de las empresas prestadoras del servicio público de pasajeros, por carreteras como área de parqueo, maniobras, ascenso y descenso de pasajeros por deterioro de las vías de ingreso y salida de los espacios públicos, la cantidad elevada de vehículos de diferentes dimensiones y diseños; son factores que han generado un problema que afecta a toda la población ocasionando una congestión vehicular y peatonal en el área de nuestro municipio, situaciones que, acumuladas, han convertido el servicio de transporte público de pasajeros, en un factor de riesgo, donde la población está siendo afectada. Ante esta compleja situación funcional, operativa, comercial, industrial y económica, es indispensable buscar una solución en forma integral a estas dificultades.

La falta de un espacio adecuado para atender este servicio en forma satisfactoria, los riesgos y deterioro del centro histórico, la congestión vehicular permanente, la alta frecuencia de la operación del transporte público son factores que exigen una solución inmediata a fin de alcanzar el desarrollo urbanístico y preservar el centro histórico ofreciendo un conjunto digno de alta calidad de vida de la población.

Marinilla, como el lugar obligado de paso y parada de la ruta turística del Oriente Antioqueño, zona de embalse y de los diferentes recorridos tanto urbanos como intermunicipales que tienen como origen y destino la parte céntrica de nuestra municipalidad, exige tener un orden y control efectivo sobre las distintas modalidades de prestación de este servicio a través de un centro de características específicas para la regulación de esta actividad.

El mejoramiento de las especificaciones de la autopista, las buenas condiciones de la ruta turística de oriente, el número elevado de visitantes, la red vial en proceso de consolidación paralela a la quebrada la Marinilla, son aspectos que confluyen a la construcción de la terminal que actúe como reguladora de las operaciones, lográndose un trazado, ampliación y tratamiento integral del amoblamiento urbano.

I. DIAGNÓSTICO

1. RESEÑA HISTÓRICA

En el marco general de las normas que dieron origen a La Inspección Municipal de Tránsito, se encuentran los Decretos, Ley 1147 de 1.971 y el Decreto 1344 de 1970, en los que se fundamentó el Concejo Municipal de Marinilla, mediante Acuerdo Nro. 014 de Mayo de 1.983, y que dio vida a ésta dependencia, empezando labores a finales del año de 1.988, en el sector de la Dalia, con un Inspector de tránsito, el cuál fue elegido por el señor Director Departamental de Transito, señor FILIBERTO RESTREPO, mediante terna remitida por la Administración Local y posesionado posteriormente por el señor Alcalde de ese entonces Doctor JORGE MIGUEL GIRALDO, nombrándose un Secretario para el despacho y dos agentes de circulación.

La primer labor después de crear la Inspección de tránsito fue el montaje de la oficina como tal diseñándose y elaborándose un manual de procedimientos para las diferentes actuaciones relacionadas a las actividades competentes a la dependencia, así mismo como la elaboración y diseño de la documentación correspondiente a los diferentes procesos que se adelantaban.

En el primer año de funcionamiento de la Inspección se inició la Jerarquización de las principales vías y señalización de las mismas con sus correspondientes sentidos viales. Anteriormente existía un caos vial por falta de un orden en la Circulación; así mismo demarcando zonas de pasajeros, zona Oficial, zona de parqueo de motos y de vehículos de servicio público a nivel urbano e intermunicipal, reglamentando zonas de cargue y descargue, erradicando gran cantidad de postes de alumbrado y luz pública existentes sobre las vías, fuera de las actividades normales al interior de la oficina como lo era el montaje de la misma oficina y la elaboración de los diferentes procesos contravencionales que se adelantaban.

En el año de 1989 dada la organización anterior se procedió a realizar capacitación, culturización y seguridad vial a transportadores y usuarios de las vías, así mismo sobre normatividad en tránsito y transportes a conductores; se realizó actualización a los señores agentes de circulación y tránsito acerca de los diferentes procedimientos, control a vehículos en general sobre el estado mecánico y de seguridad, reposición de vehículos de servicio público que se encontraban en precarias condiciones, por vehículos en mejores condiciones, a fin de brindar comodidad y seguridad a los usuarios, erradicación de vehículos de carga que se parqueaban en la plaza principal y los cuales fueron trasladados a la plaza del mercado, erradicación y parqueo de vehículos de alto tonelaje en la plaza principal en las horas nocturnas.

A principios del año de 1990 se inicia el proceso de reorganización de las diferentes rutas en el ámbito rural, las cuales eran prestadas por vehículos de servicio particular como eran escaleras, camperos, camionetas etc. Fundamentándose en el Decreto Ley 080 de 1987 el cual le asigna funciones a los Alcaldes Municipales en materia de transporte municipal, es como a finales del mismo año surge la primera Empresa de Transporte público de pasajeros con cuatro rutas, dos a escala urbana y dos rural, dado el proceso de legalización de las diferentes rutas a nivel

Municipal, ya que se prestaban en forma de tolerancia, y ante el recelo por parte de los transportadores sobre los resultados positivos en el trámite de alcanzar una verdadera cobertura y optimización, en el mismo, se inicia un proceso de culturización y Educación a las comunidades de Marinilla, sobre las ventajas que ofrece ley en la utilización de un transporte legalizado y prestado con empresas constituidas, una vez cumplidos los requisitos de ley, y es la misma comunidad que se involucra de lleno a este desarrollo, exigiendo tanto a transportadores, como a la administración, frecuencias de despacho, modalidades y rutas a todas sus respectivas veredas, cubriéndose en la actualidad el 99% del Municipio de Marinilla con transporte urbano y veredal previas reuniones de la Administración en las respectivas veredas acordando conjuntamente Comunidad, Administración y transportadores las necesidades del servicio, las cuales fueron plasmadas mediante acto Administrativo, alcanzándose a solucionar de una forma radical los problemas de transporte que existían en el pasado.

Como consecuencia del desarrollo urbanístico no planificado, Marinilla, ante la necesidad de desplazamientos rápidos y oportunos de usuarios, toma fortaleza el transporte informal, lo cual afectaba considerablemente a las empresas legalmente constituidas y es así como emprende la Administración Municipal una campaña para que los transportadores informales se sometieran a ley, naciendo así una nueva empresa de transportes a nivel individual (la tercera), la cual va a solucionar necesidades a usuarios, facilitando un servicio rápido, eficaz y oportuno hacia diferentes sectores del municipio y fuera de este, servicio que poco a poco se fue perfeccionando hasta lograr un servicio personalizado como lo es el servicio residencial o a domicilio.

El desarrollo del transporte Municipal de Marinilla y el establecimiento de una cobertura total del Municipio, trajo como consecuencia la saturación de la plaza principal por parte de vehículos automotores, creando la necesidad de la construcción de una terminal del transporte, proyecto este que en la actualidad se ejecuta, para recuperar el espacio público que se encuentra invadido por automotores y que generan conflictos vehículo – peatón. Con la construcción y adecuación de la terminal se da origen a una reorganización, diseño, ampliación y elaboración de la malla vial existente a fin de alcanzar un uso racional de nuestras vías.

Lentamente, y a medida que se va fortaleciendo la Inspección, se observa la necesidad de ampliar aún más los servicios que en la actualidad presta la Inspección de Tránsito y Transporte, como es la expedición de licencias de conducción y matrículas de vehículos automotores, para brindar un servicio integral a los usuarios. Conscientes de esto, esta administración reanuda el proceso de recategorización de la Inspección para brindar y solucionar las necesidades de la comunidad.

Como podemos ver, el proceso de desarrollo y fortalecimiento a la Inspección ha sido titánico y amplio, y se ha tenido que luchar contra aspectos tradicionales negativos de los habitantes de Marinilla, como lo es su modo de vida, por no poseer un servicio de transporte óptimo, el de concientizar a las Empresas de transporte sobre sus verdaderos objetivos como Empresas y no como simple afiliadoras de vehículos, creando una verdadera conciencia en el desarrollo de esta actividad. Es así, como poco a poco las actividades y servicios se han ido incrementando,

desarrollándolas en un local pequeño, donde el hacinamiento influye negativamente para desempeñar una labor eficiente y armónica. A medida que se incrementa el desarrollo de nuestro municipio también se va aumentando la necesidad de ampliar un pie de fuerza tanto a nivel de patrulleros como a nivel de oficina, para obtener un verdadero control vehicular y evacuación de los diferentes procesos que se llevan a nivel interno, dotándolos de medios técnicos y recursos propios para el desarrollo de estas actividades.

2. JUSTIFICACIÓN

La ciudad de Marinilla, desde el punto de vista planimétrico, altimétrico (topografía), y del desarrollo urbanístico no planificado; presenta vías extremadamente estrechas sin especificaciones adecuadas para una doble circulación e intersecciones de muy pobre geometría (típica en la zona céntrica y en la periferia), que unido a las pendientes excesivas para el transporte urbano colectivo ofrecen una deficiente infraestructura de transporte.

El área central requiere ciertas modificaciones viales dado que en este sector se ha desarrollado altamente la actividad comercial y social, y ha sido invadido de depósitos de materiales de construcción de bodegas, de heladerías, de discotecas, de cantinas etc., sin contar con una distribución racional y ordenada del uso del suelo, donde entra en conflictos vehículo – peatón. Se debe definir una política de accesibilidad del automotor al área central, que ofrezca las mejores facilidades peatonales, por ejemplo; la calle San José desde la carrera 33 hasta la carrera 31, Calle 32 entre carrera 30B y carrera 30, habilitándola en un solo sentido. Intercalando paralelamente la circulación del 98% de nuestras vías, se puede alcanzar fluidez y agilidad vehicular, superando conflictos como los existentes en la Carrera 30B hasta la calle 33, en carrera 32 hasta la carrera 28, (sector detrás de la iglesia), la calle 32 con la carrera 32, la carrera 34 entre las calles 29 y 30, la calle 29 desde la carrera 34 hasta la carrera 36, la calle 30 desde la carrera 27 hasta la carrera 25, adecuación y pavimentación de la calle 30 frente a la escuela Simona Duque, reordenar la circulación vial en toda el área histórica, con diseño acorde al desarrollo de Marinilla, entre otros.

Las vías angostas, establecimiento de aceras y andenes deficientes no unificados y no definidos plenamente, la invasión de venteros sobre las vías peatonales y vehiculares, la proliferación de depósitos en las principales vías, la ausencia de construcción de vías canalizadoras con especificaciones y diseños que crucen a Marinilla en Sentido Oriente – Occidente y Viceversa, las vías de sentido Norte- Sur y viceversa en forma directa en la periferia de la parte céntrica de nuestro municipio, la no exigencia de planeación Municipal a los constructores y urbanizadores de nuestro municipio de zonas de parqueo, áreas recreacionales, vías amplias que se unan a verdaderas vías primarias, la construcción de vías que sirven de comunicación al interior de la

urbanización y no con el exterior o entorno, contribuyen, progresivamente al caos y al conflicto vial, a medida que se desarrolla y expande nuestro municipio.

El incremento poblacional en la zona urbana ha ido generando, paralelamente, un aumento del parque automotor, especialmente de vehículos tipo microbús, lo que exige la conformación y diseño de una red vial; que facilite la maniobrabilidad para estos automotores, y no de vehículos de transporte masivo de pasajeros como los Buses. A lo anterior se suma la necesidad de construcción de una verdadera terminal de transportes y desaparecer el depósito de vehículos, que es en lo que se ha convertido la plaza principal: **El parqueadero Municipal más grande que posee Marinilla.**

El fenómeno de la exagerada cantidad de vehículos pequeños dedicados al servicio de transporte público tiene varias razones, una de las más importantes es el bajo impacto de oferta que actualmente tiene la mano de obra en el costo de operación y alternativas laborales. Esto permite fomentar exageradamente esta deficiencia. En resumen, estamos en mora del salto en tecnología, administración y de un eficaz sistema de transporte, donde adolece de un verdadero manejo empresarial, creando grandes y verdaderos incentivos de orden municipal que puedan devolver realmente el atractivo a nuestro municipio.

La circulación vehicular en las rutas municipales, tanto a nivel veredal como urbano, de acuerdo con nuestra estructura e idiosincrasia cultural, se evidencia en el centro de la ciudad (plaza Principal), que es una terminal y, que a su vez sirve de depósito vehicular, dadas las características propias de la circulación en cada uno de los sitios, respetando ciertas condiciones de operación. A medida que la ciudad crece, el recorrido se alarga y las paradas se convierten en terminales, y nuestro parque principal se ha convertido en una terminal no diseñada para soportar el gran flujo vehicular de servicio público en Marinilla. Por eso, **el concepto de terminal es un concepto dinámico y no estático.** Esto exige un replanteamiento de la planeación de la red y de la malla vial del Municipio.

El desarrollo de la malla vial en nuestro Municipio ha sido lento, especialmente hacia el costado oriental de la cabecera Municipal sector histórico; mientras que en el costado occidental, la secretaria de Planeación Municipal ha ido planificando el desarrollo urbanístico con vías de dimensiones propicias, exigiendo a los urbanizadores vías con dimensiones amplias, definiendo las redes primarias y secundarias en los distintos centros habitacionales actuales.

El mejoramiento de la estructura vial de la autopista Medellín – Bogotá, las condiciones actuales de la ruta turística de Oriente, el número elevado de visitantes a Marinilla, la localización estratégica del Municipio dentro del altiplano del Oriente Antioqueño; son necesidades apremiantes por las que se requiere la construcción de la terminal de transportes, para que actúe como reguladora de las operaciones de las diferentes empresas de transporte público que tienen asiento, origen – destino y rutas intermunicipales que hacen tránsito por nuestro municipio.

El Municipio dadas las condiciones de su desarrollo, uso del suelo, modus vivendi, debe iniciar el diseño, construcción y adecuación de la terminal de transporte para subsanar la problemática existente. Para lograr este objetivo se requieren ciertas modificaciones viales, lo ideal, en un futuro sería que las rutas de transporte fueran conectadas a vías o sistemas de calzadas arteriales diseñadas únicamente para transporte público.

3. DIAGNÓSTICO GENERAL

3.1. CONFLICTOS EXISTENTES

Los mayores conflictos existentes son:

- La Ubicación de depósitos mayoristas sobre las principales vías en el área urbana, sin contar estos establecimientos con zonas de parqueo para cargue y/o descargue.
 - La ubicación de establecimientos abiertos al público como tabernas, cafeterías, etc., con gran afluencia de personas, sobre vías arterias, con insuficiente sección de andenes.
 - La falta de mejoramiento de varias vías (calle San José, frente a la escuela azul, sector de Los rosales, Simona Duque, Las Acacias, La Dalia, La calle 27 con la carrera 31 etc.), que no se ha terminado su pavimentación y otras que se han deteriorado.
 - La mayoría de establecimientos educativos se encuentran sobre vías arterias (Colegio san José, El Instituto técnico Industrial Simona Duque, Escuela Sabina Muñoz de Bonilla, Escuela Jorge Ramón de posada, La Normal Rafael María Giraldo), lo cual genera conflictos vehículos – peatón.
 - El parqueo de vehículos sobre las vías por falta de cultura de los propietarios de dichos automotores y desconocimiento del uso de parqueaderos.
 - No se posee una malla vial definida ni una jerarquización de vías.
 - La falta de una terminal de transportes.
1. El desalojo continuo de la plaza principal para realizar diversidad de eventos generando una sub-utilización de los diferentes establecimientos diseñados para la ejecución de dichas actividades.
 2. La inconclusión de varias vías, que desembotellarían la parte principal de la localidad.

3.2. RESTRICCIONES

El desarrollo comercial que posee en la actualidad nuestro municipio se ha venido gestando en la parte céntrica e histórica de Marinilla sin una reglamentación adecuada, y sin la exigencia de zonas para el descargue dentro de las instalaciones.

3.3. TAMAÑO DEL CONFLICTO

El desarrollo acelerado y poco visionario de nuestro municipio, ha engendrado tanto en Administrador como Administrados un dimensionamiento no relacionado al progreso urbanístico social, comercial, industrial, con la red vial.

Uno de los problemas graves existentes, es la falta de una comunicación entre las diversas secretarías, divisiones y secciones de la administración, en el momento de decidir sobre diversas solicitudes que afectan a otras dependencias.

La falta de ejercer un efectivo control sobre el uso del suelo, para evitar la miscelánea de actividades que se desarrollan en el sector central de la municipalidad.

La falta de una jerarquización de vías; la falta de autoridad de los funcionarios que tienen que velar por el cumplimiento de las normas que regulan estas actividades.

Se ha limitado a resolver problemas de índole comercial, con la ubicación de depósitos y bodegas en la parte central de la municipalidad, sin tenerse en cuenta la infraestructura vial y peatonal de la localidad.

La ausencia de motivación para la construcción de grandes centros de bodegaje en las afueras de la zona céntrica de nuestra ciudad, destruyendo un centro antiguo e histórico, por su conformación y diseño.

La actividad comercial, no posee una amplia reglamentación, generando embotellamientos y conflictos a los usuarios de la vía, sin exigir a propietarios de estos depósitos los requerimientos primarios y esenciales para ejecutar esta actividad, como lo es poseer parqueadero dentro del depósito para el cargue y descargue de productos propios de su labor mercantil.

La restricción a vehículos de carga que van A CIRCULAR, por la zona céntrica por falta de una reglamentación de horarios de cargue o descargue.

Nuestras urbanizaciones, se han ido desarrollando sin tener una conciencia y visión sobre el desarrollo y grandeza de nuestro municipio, creando verdaderos emporios de casas sin tener en cuenta la continuidad de vías primarias que desembotellarían y agilizarían la circulación en el interior de nuestro municipio.

El diseño y construcción de una cantidad de vías angostas que por sus características y conformación, son para uso peatonal y no vehicular.

En la actualidad no existe un diseño real y definitivo de una malla y red vial que en forma ágil rápida y eficiente nos traslade a sitios de importancia como son hospital, plaza del Mercado, Unidad deportiva, centros médicos existenciales, dependencias oficiales, Alcaldía etc.

La falta de propuestas de proyectos de acuerdo que incentiven la creación de Industrias y fábricas para aumentar el pie de fuerza laboral en nuestro municipio. La economía informal, ha ido tomando un gran auge y fuerza como ha sido el aumento desenfrenado y descontrolado de venteros ambulantes y estacionarios sobre las aceras y vías Municipales.

La Inspección municipal de tránsito y transportes aunque pequeña no se le ha reconocido en una forma verdadera y amplia la magnitud de incidencia que posee dentro del futuro del municipio de Marinilla, ya que no posee una gran articulación con otras dependencias y no se le ha tenido en cuenta para:

- ❖ Las diversas actividades que se ejecutan en el marco de la plaza principal, en el cierre vial, el desplazamiento del parque automotor a otras áreas cuando se programan actividades lúdicas, culturales, recreativas y deportivas en el centro y zonas aledañas al parque principal, no son notificadas con el suficiente tiempo.
- ❖ El uso irracional de establecimientos diseñados y construidos para eventos, tales como: Parque Carolina, Coliseo Cubierto, Unidad deportiva etc.
- ❖ El descargue de materiales para la construcción, sobre la vías y en la autorización de usos del suelo para diferentes actividades comerciales e industriales y la reparación y adecuación de vías.
- ❖ En la ubicación de venteros ambulantes y estacionarios, de talleres de mecánica.
- ❖ El desalojo de la plaza principal y partes aledañas a las mismas para la realización de diversos eventos.
- ❖ Con entidades judiciales en el conocimiento investigación y decisión de diferentes aspectos que afectan en la circulación vehicular y peatonal tanto penales como civiles, reconstrucción e inspecciones oculares en colisiones y homicidios.
- ❖ Con las entidades religiosas para la organización vehicular de la gran cantidad de actividades religiosas que estas programan.

- ❖ Con la comunidad en general en la programación de los actos sectoriales que estos programan.
- ❖ Con los establecimientos educativos en desfiles y actividades que realizan, lo mismo en la cátedra de educación y seguridad vial que estos dictan.
- ❖ Con las empresas y transportadores en la solicitud y solución a los problemas propios por desconocimiento de la norma que regula la materia y por falta de organización de una verdadera empresa de transporte.
- ❖ Con el ministerio del transporte en el reporte de accidentalidad a fin de llevar una estadística Nacional de Accidentes y aplicación de normatividades propias de este despacho, con el diseño y operación de vías Nacionales y departamentales (Autopista Medellín –Bogotá) y Vía a El Peñol.
- ❖ Talleres de mecánica sobre la invasión de vehículos automotores en las aceras y vías públicas.
- ❖ Con depósitos y bodegas para la autorización de cargue y descargue.
- ❖ Con la policía Nacional en los diferentes actos que se programan en nuestro municipio y en los planes de retorno los fines de semana y en puente.
- ❖ Con la actividad turística.
- ❖ En la relación con otros municipios en el transporte Intermunicipal, subregional y regional.
- ❖ Con la salud en estadística y educación vial.
- ❖ Con el peatón en la educación sobre el espacio público y vehículos en general.

Por lo anterior, son inmensas las actividades que se desarrollan y no se posee el suficiente personal, tanto administrativo como operativo para evacuar la diversidad de tareas que en ella se solicitan y ejecutan. Teniendo como **debilidades** el aspecto locativo, no existe una verdadera división en la oficina, independientemente para separar una actividad de la otra, existiendo interrupciones continuas en los diferentes procesos, exigiendo una doble concentración y desgaste, tanto mental como físico.

3.4. COMPORTAMIENTO DEL SECTOR

Marinilla por su localización estratégica en la geografía del oriente Antioqueño, se consolidó como paso obligado hacia el atractivo sitio turístico convirtiéndose además como puerta de

ingreso y sitio de tránsito a otros Municipios del oriente Antioqueño cercano; situación que ha generado altos flujos de visitantes que requieren de vías directas, amplias, jerarquizadas, con una homologación de aceras o de zonas peatonales facilitando la circulación; requiriendo cada vez más áreas de parqueo, obras de servicios complementarios, que no se han ofrecido en forma adecuada, entrando en conflicto con la interrelación que se tiene con Rionegro, El Santuario, Medellín y municipios vecinos del altiplano; descongestionando la plaza principal preservando el centro histórico ofreciendo un conjunto digno de alta calidad volumétrica

El desarrollo urbanístico no planificado en nuestro Municipio ha generado una serie de conflictos vehículo – peatón y/o usuarios de la vía, motivado por falta de un diseño y planificación de nuestra red vial; es así como se cuenta en la mayoría de las vías existentes, en especial en la zona urbana, especificaciones y dimensiones que no son propicias para la doble circulación, siendo angostadas por la colocación sobre la misma materiales de construcción, postes de alumbrados o red telefónica; ocupadas e invadidas además por venteros ambulantes etc.

El factor de rechazo a la normatividad y la cultura del desorden, de soluciones rápidas sin fundamentos organizativos y legales acrecientan cada vez mayores problemas, en la organización interna de nuestro municipio.

La ubicación de depósitos y almacenes a los cuales no se les ha exigido zonas de parqueo para el estacionamiento, cargue y/o descargue de diferentes productos que van a hacer almacenados en bodegas, afectando el normal flujo vehicular y peatonal en la circulación, ocasionando congestionamientos y comprometiendo la seguridad e integridad de los usuarios de la vía.

La ágil y oportuna circulación en nuestras vías, es la falta de conclusión de la malla vial, que crucen a Marinilla en una forma rápida sin afectar la zona céntrica e histórica de nuestra Municipalidad, las cuales deben desembocar en la ampliación de la Autopista Medellín – Bogotá.

4. ESPACIO PUBLICO

Como espacio publico conocemos todas aquellas zonas recreativas o libres; las cuales se encuentran integradas por: parques, plazas, plazoletas, andenes, antelaciones y todo aquello que conforme la red vial; es de anotar también que los elementos del patrimonio cultural, arquitectónico, esculturas y edificaciones también hacen parte del patrimonio.

CUADRO 1. INVENTARIO GENERAL

PARQUES, PLAZOLETAS,Z VERDES	AREA M2	ZONA VERDE %	PISO DURO %	ESTADO	PROYECTO	UTILIZACIO N %
P. Principal	8100	25	75	R	SI	100
P. Carolina	3200	40	60	B	NO	80
P. Asilo	400	60	40	B	NO	40
P. Capilla	240	40	60	B	NO	50
P. Iglesia la Dalia	760	70	30	B	NO	40
P. Los Higuera	4000	90	10	R	SI	70
P. Infantil	3600	50	50	R	NO	80
P. Mercado	18000	95	5	R	NO	80
P. La colina	7440	90	10	R	SI	50%
P. La bomba	360	100	0	B	NO	90
P. Momento obelisco (Belén)	600	0	100	B	NO	30
P. Iglesia M. Auxiliadora	2480	60	40	R	SI	70
Z. V. Íncola	6560					
Z. V. Ciudadela	1888	80	20	B	NO	80
Z. V. Las Acacias	1000	90	10	M	NO	20
Z. V. Plan 60	680	90	10	M	NO	20
P. Tinajas	180	90	10	R	NO	70
TOTALES						

FUENTE : Secretaria de obras públicas

4.1. PROBLEMÁTICA EXISTENTE

Las dificultades que en la actualidad presenta el parque principal para una adecuada y armónica utilización del espacio público, ha estado sujeta por la falta de un diseño estructurante y funcional de los diferentes aspectos arquitectónico urbanístico que componen su entorno, como lo son establecimientos abiertos al público existentes en el marco de la plazoleta principal, sin un diseño acorde para desempeñar su actividad, la falta de una zona de cargue y descargue de mercancía, con tendencia a habilitar sectores que por las características viales y peatonales dificultan la circulación, ocasionando congestión vehicular, generando conflictos vehículo – peatón, incrementándose el tráfico automotor y de peatones los fines de semana.

Los transportadores de servicio público no hacen uso racional de poco espacio existente, por la falta sentida de una TERMINAL DE TRANSPORTES, el problema se aumenta aún más con la circulación de peatones; los cuales no pueden hacer uso adecuado de los andenes, por

encontrarse invadidas con la venta de fritos; chazas de dulces, venta de alimentos rápidos, teniendo presente que en el momento hay expedidas 104 licencias de funcionamiento.

Al organizar las ventas de fritos integrándolos en un lote propiedad del municipio a la futura ejecución del parque lineal de la quebrada la Marinilla, recuperaríamos la imagen de organización de nuestro espacio público.

No podemos desconocer los propietarios de los locales que sacan sus mensajes publicitarios o mercancía sobre los andenes, por no poseer un espacio adecuado para bodegaje; aumenta el problema, los vehículos de personas que tienen necesidad de realizar compras o hacer diligencias y el único lugar para parquear sin tener que pagar, es la plaza principal; siendo reducida por la invasión desahogada de los paraguas para el expendio de licores que poseen las principales heladería o tabernas acantonadas en el marco de ésta área, aumentando el peligro eminente para un accidente vehicular, ya que estos se encuentran ubicadas sobre la calzada de circulación, sin existir un separador que la aisle o proteja del vehículo.

En cuanto a la propuesta de organización del parque principal se tiene presente la necesidad de erradicación del transporte público y particular de este sector, a una Terminal del transporte y parqueaderos privados.

La publicidad visual exterior conforma parte del espacio público, el cual se ve seriamente invadido por demasiado número de vallas, sin los requisitos mínimos para su instalación y el respectivo pago del impuesto, obstaculizando el paso de los peatones

Lo que corresponde a las construcciones de tipo patrimonial, se ha pensado en omitir el pago del impuesto predial; para que los propietarios se vean incentivados a la preservación de sus casas que son de gran valor; aunque algunos propietarios no ven esto y solo piensan en moles de concreto que no conservan de ninguna forma el estilo arquitectónico de la época en que fueron construidas; solo se piensa en apartamentos pequeños que solventen un ingreso al propietario,, perdiendo nuestra identidad arquitectónica, quedando tan solo el reconocimiento que se nos tuvo en un pasado.

¿De donde podemos sacar dinero para organizar nuestros parques?

- Valorización CRM Art. 234 y ley 44 de 1990
- Tasas o tarifas por prestación de servicios CRM Art. 214
- Impuesto de vehículos de uso particular CRM Art. 214

Para concluir, y hasta la saciedad se ha manifestado en los diferentes diagnóstico realizados hasta la presente, es la sub-utilización de los diferentes recintos que se poseen para la celebración de actividades lúdicas, culturales, comerciales, etc. los cuales se ejecutan en el

parque principal, generando un caos mayor, tanto a nivel vehicular en su circulación, conllevando con ello al cierre de varias vías principales en la red vial y la incomodidad que ofrece a pasajeros de servicio público, comerciantes y comunidad en general.

La tradición que posee el Marinillo, ha hecho considerar que la panacea para la solución de la mayoría de los problemas reinantes en la plaza principal, no los erradica la plaza de Mercado, pero los problemas que posee la parte céntrica de la municipalidad, hace ya muchos años lo vive la plaza de mercado, con la falta de un diseño e identidad, del uso real al cual le vamos a ofrecer a los terrenos existentes, puesto que se poseen conflictos vehiculares, no ha sido definida la calzada, y esta invadida por venteros de mercancía, legumbres y verduras, la feria de ganado, por vehículos de carga, (Camiones) por los transportadores de vehículos de tracción animal, por vehículos automotores de pequeñas dimensiones, la construcción del nuevo comando de policía, el cual se necesita un área desalojada de protección y seguridad, por bodegas, la falta de construcción de edificios para la venta de productos agrícolas al por mayor y menudeo, la construcción del edificio Administrativo Nro 2 (dos), el cerramiento o limitante verdadera de lo que va hacer la PLAZA DE MERCADO.

4.2. VÍAS URBANAS

Perímetro Urbano: Desde las partidas para el Municipio de El Peñol- El Santuario, línea recta del Alto de Tinajas al Alto del Calvario de ahí al Alto de San José, al Barrio Las Acacias hasta el río Rionegro y la quebrada la Marinilla, línea recta Autopista Medellín-Bogotá (Terral), parte trasera de Ciudadela Artesanal hasta llegar a la finca Villa María continúa buscando línea transmisión de energía que pasan por el cementerio, a llegar a Bellavista línea recta hasta el alto de la Ramada y de ahí punto de partida cruce El Peñol - El Santuario.

4.3. ESTADO ACTUAL

En la Urbanización Los Giraldo: Falta hacer y adecuar vías al Alto de San José y al Alto del Calvario que logren desembotellarlo, algunos tramos de vías tiene buenas especificaciones y buen estado. (Cra. 30B) pero en las horas de la noche son utilizadas como parquedades mermado así el espacio público, posee placa polideportiva, posee zonas verdes, andenes amplios, falta dar continuidad a las vías

4.4. BARRIO LAS MERCEDES:

Parte alta

No hay vías técnicamente definidas, las existentes son estrechas prácticamente peatonales, sin salida, en mal estado, no tienen afirmado están en tierra, posee placa polideportiva,

Parte baja

En regulares condiciones las vías de la parte del casco urbano completamente embotellado, solo hay espacio para un vehículo sobre el sector de las Calles 33 con las carreras 28, 29, 30, 30B, 31 y 32 que es el sector más crítico. Tiene parque infantil en buen estado,

Se lograría un desembotellamiento al construir una vía que comunicara el Alto del Calvario con el alto de Tinajas.

Barrio Las Margaritas, La Colina, Villas de la Marinilla, Las Acacias: Estas vías tienen buenas especificaciones, el trazado de las vías es bueno, pero no cuenta con vías totalmente terminadas, algunas están en muy mal estado.

La Urbanización El Pinar, falta desembotellarlo se necesitan vías de acceso para integrarlo a la trama urbana, tiene obstáculo en las vías: como madera, tierra, entre otros, hace falta vías para comunicar con la Urbanización Incoomar.

Urbanización Incoomar, Villas del Hato, Plan 60, Fondo Obrero, Vías en buen estado, de buenas especificaciones, sin obstáculos, zonas verdes, placa polideportiva, Coliseo cubierto Municipal.

La parte baja del Municipio entre calles 29, 30, 31 y carreras 28, 29, 30, 31, sectores centro, normal, industrial, colegio San José: Sector más embotellado, el más crítico, vías estrechas, andes pequeños, no hay zonas verdes, el espacio público está invadido de ventas ambulantes.

El sector La Ramada, se corrige con ampliación de vías, continuación de la calle 31 hasta el monumento de la Virgen.

Sector El Otro Lado, La dalia, poseen placa polideportiva, La Amistad, Santa Ana, no poseen zonas verdes, vías estrechas.

En barrio San Juan Dios la vía es de buenas especificaciones pero en las horas de la noche es utilizada como parqueadero.

Barrio San Joaquín, es el barrio más embotellado, las vías son peatonales.

Las vías del sector la dalia en mal estado, calles como 24 y 25 les falta continuidad para poderlas desembotellar, podría ser hacia la carrera 30.

La amistad se urbanizó sin ninguna infraestructura, vías en regular estado.

La Ciudadela Artesanal está completamente embotellada, vías prácticamente peatonales. Pocas zonas verdes, posee cancha de fútbol.

Sector Alto de la Ramada: Totalmente embotellado, vía en mal estado, el ancho de la calzada es peatonal.

5. TRANSPORTE MUNICIPAL

En el campo del transporte municipal, el INTRA (hoy Ministerio de Transporte y Tránsito) experimentó un importante cambio en cuanto hace a su carácter, pasando a convertirse además, de organismo encargado de la planeación y normatización del sector, en ente asesor de las entidades competentes en la materia.

A partir del decreto 080 de 1987, el Municipio retoma una parte de las funciones que le habían correspondido al INTRA (hoy Ministerio de Transporte y Tránsito), específicamente las relacionadas con el parque automotor para el servicio de pasajeros, las tarifas, rutas y la vigilancia alas empresas.

La transición de estas competencias ocupó los meses siguientes al decreto, e incluso hasta 1989 el INTRA mantuvo su papel interventor en caso como Empresas de transporte metropolitano.

El INTRA entra a planificar los aspectos generales en el Transporte Municipal. La labor fundamental se ha centrado en la definición y la promulgación de las normas básicas del transporte Municipal. Con los estatutos del transporte Municipal se espera haber completado el ciclo Legislativo en cuento a esta modalidad. Además de la reglamentación fueron también ejecutadas importantes actividades de estudio del sector, de participación en el servicio público municipal y, conforme a la reorientación de la entidad de Asesoría y capacitación a las autoridades Municipales.

5.1. REGLAMENTACION

En el proceso de reestructuración y organización del transporte público de pasajeros a nivel municipal, el INTRA en ese entonces, expidió normas reglamentarias del transporte público, adjudicación de cupos, camperos, taxis urbanos y reposición, y las que contienen los mandatos básicos mediante los cuales se da cuerpo al transporte Municipal.

5.2. NORMATIVIDAD

El transporte Municipal debe crecer paralelamente con el proceso de urbanización necesario para albergar los incrementos de la población. A través de este proceso, se deben lograr economías de escala en la presentación de otros servicios públicos tal como la educación, la salud, el agua, electricidad y teléfono.

Por tal motivo y considerando que los gobiernos municipales, son los responsables del ordenamiento urbano y de la infraestructura vial a la par que son los legítimos representantes de su comunidad, el gobierno Nacional decidió en consonancia de la política de **descentralización**, asignar a los municipios las funciones que les permitan la planificación del transporte en el área de su jurisdicción. Con esta filosofía el gobierno dictó el decreto 080 de 1987.

El Municipio de acuerdo con las funciones asignadas emprendió acciones como la definición del parque automotor, la fijación de tarifas para el transporte, la asignación de rutas o áreas de operación, la vigilancia de empresas transportadoras, el fomento de la producción y el registro automotor del servicio público municipal.

La asignación de funciones de transporte a los Municipios significó cambio en los programas y políticas en el ámbito municipal, demandando una urgente labor para establecer una legislación uniforme que armonice las escalas de autoridad de orden municipal, Departamental y Nacional, teniendo en cuenta el fundamento básico de la descentralización Administrativa por un lado y la asesoría sobre la materia en segunda instancia.

En consecuencia las funciones de planeación y definición de las políticas generales así como la reglamentación de la Ley continúan a cargo del Municipio bajo la responsabilidad del Alcalde Municipal, para atender idóneamente los requerimientos de la comunidad en la jurisdicción.

5.3. ESTATUTO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL COLECTIVO DE PASAJEROS Y MIXTO.

Una vez emitido el decreto 080 de 1987 el cual asigna a los municipios funciones en materia de transporte terrestre, el Instituto de tránsito y Transportes de esa Epoca (INTRA) promulga inicialmente el Decreto 1600 de 1990 a fin de reglamentar las disposiciones esenciales delegadas a los entes territoriales y es así como este nuevo estatuto introduce cambios en los diferentes componentes que intervienen en la actividad del transporte, que en razón de la importancia que reviste se explican detalladamente.

Inicialmente el Decreto 1600 de 1990 reubica a las empresas como los más importantes agentes que intervienen en el transporte.

La situación derivada de la equivocada concepción empresarial ha llevado a plantear en el estatuto tres tipos de empresas como los son: **las propietarias de equipos, las arrendadoras de equipos y las Administradoras de equipos**, categorías donde se ha relacionado directamente la gestión y la utilidad económica de las empresas con los rendimientos obtenidos en la operación de los equipos. Como se puede observar, se busca que halla una relación directa entre la actividad económica de las empresas y la operación y el rendimiento de los equipos como elementos de transporte, en consecuencia del alcance de esta norma, y mediante el desarrollo alcanzado por

las empresas transportadoras este decreto es modificado por el decreto 1787 de 1990 dada a los vacíos que generaba el Decreto 1600 de 1990.

El decreto 1787 de 1990 trae cambios esenciales y fundamentales como lo era lo concerniente a la **constitución de nuevas empresas** con el cual se buscaba de que se debía demostrar que existía una demanda insatisfecha y aprobar que estaba en condiciones reales para cubrirla sin que se tuviera garantía sobre la adjudicación de las rutas y los horarios que se habían detectado. Después de un largo proceso, en el caso de constituirse, era preciso dar a la nueva empresa un tiempo provisional para que pudiera reunir los requisitos de clasificación establecidos en la Ley.

El Nuevo procedimiento, además de simplificarlos, les garantiza que las rutas y los horarios que efectivamente existían sin adjudicar les serían concedidos una vez se constituyeran como empresa, de tal manera que la inversión se ajustara a las necesidades reales. Igualmente se elimina el carácter provisional que se venía dando, lo que permite que la nueva empresa se cree previo cumplimiento de todos los requisitos del servicio que va a prestar.

Sobre rutas y horarios, sistemas y sub-sistemas de transporte, en el pasado, el servicio giraba al rededor de sistemas individualizados de rutas que se adjudicaban a cada empresa en una ciudad, este enfoque llevó a la generación de un sistema caótico en las rutas que respondían a necesidades puntuales de la demanda y a intereses propios para la Empresa. En el nuevo estatuto se plantea una visión macro de las ciudades con soluciones de transporte que responden a sistemas integrados. Con el fin de facilitar y estimular el cambio de la actual situación hacia los nuevos esquemas, se crean nuevos organismos de asociación para que las empresas que hoy operan, puedan, aportando las rutas que hoy sirven conformar sistemas o sub-sistemas de rutas permitiendo su fácil reestructuración sin la interferencia de engorrosos mecanismos legales e intereses particulares. Este procedimiento establece los procedimientos y las sanciones a empresas y propietarios que no cumplan con las normas fijadas, las cuales definen en forma clara las reglas con las cuales el sector privado debe operar para garantizar un buen nivel de servicio a los usuarios dentro de un marco de responsabilidad que se debe guiar la prestación de este vital servicio público. Adicionalmente se clasificaron los radios de acción en metropolitano, suburbano o interveredal, urbano y periférico, y según la modalidad de pasajeros y mixto.

Dado el alcance logrado por el decreto 1787 de 1990 surge la Ley marco (Ley 105 del 30 de diciembre de 1993) la cual va a reglamentar y modificar la legislación y requisitos para la constitución y prestación de el servicio público de transporte de pasajeros y es así como surge un nuevo código de transporte de pasajeros por carretera a nivel Nacional, la cual debe ser reglamentada bajo los parámetros y lineamientos de la nueva norma a nivel Nacional, y es así como surge nuevamente el decreto Ley 1558 del cuatro de agosto de 1998, decreto que regula nuevamente las disposiciones en materia de transporte público a nivel Municipal introduciendo cambios sustanciales y radicales en la constitución y creación de nuevas empresas tales como Organización Administrativa, Modernización del parque automotor, Ampliación de el capital pagado por empresas, Capacitación tanto Juntas directivas como operadores del servicio,

exigencia y requisitos para desempeñar la labor de operador de sistemas o sub-sistemas de transporte, aspectos técnicos y mecánicos en el parque automotor, exigencia de talleres para el mantenimiento y reparación del parque automotor, ficha técnica de los vehículos y el cambio sustancial que trae esta norma es lo concerniente a la habilitación de las empresas para poder operar como empresas prestadoras del transporte público de pasajeros a nivel Municipal y Nacional, cuyo objetivo primordial de a nueva normatividad es la de profesionalizar y crear una verdadera conciencia de las empresas en la actividad transportadora en donde la calidad, eficiencia y eficacia es el común denominador que deben poseer las empresas de transporte público de pasajeros.

5.4. ESTATUTO DE TRANSPORTE PUBLICO MUNICIPAL DE PASAJEROS EN VEHICULOS TIPO AUTOMOVIL O TAXI

Mediante el Decreto 443 de 1990 se estableció la reglamentación por la cual había que regirse esta actividad de transporte publico municipal. La mencionada norma continúa con el proceso de descentralización en la cual se empeña el gobierno Nacional desde 1986 delegando algunas funciones a los Municipios que el anterior estatuto (decreto 265 de 1988) reservaba al INTRA o Ministerio del Transporte. Es así en cumplimiento a lo ordenado en la Ley marco del transporte (ley 105 de 1993) y a la Ley 336 de 1996 surge el Decreto 1553 de 1998 (por el cual se reglamenta la prestación de servicio público de pasajeros en vehículos taxi), estableciendo los criterios por los cuales la autoridad municipal debe regirse para creación, habilitación y/o constitución de una empresa pública de transporte en esta Modalidad haciendo una clasificación por niveles de las ciudades, para cada uno de los cuales se determinan su respectivos requisitos en lo que se refiere a capital y capacidad transportadora mínima y propiedad de la empresa.

Otra de las partes fundamentales de esta nueva normatividad es la inclusión de un capítulo con régimen de sanciones a aplicar a las empresas de transporte publico municipal de automóviles o taxis, a las distribuidoras o concesionarios de vehículos, la tarjeta de control que debe portar el taxi y conductor del mismo, las sanciones a quienes desarrollan esta actividad transportadora en esta modalidad cuando infrinjan lo establecido en el decreto 1553 de 1998.

5.5. ADOPCIÓN DEL ESTATUTO DE TRANSPORTE (Ley 336 de 1996)

Una vez promulgada la ley 105 de 1993 el cual introduce cambios en la prestación del transporte por carretera, surge el nuevo estatuto Nacional de transporte, el cual va a modificar el decreto 1393 de 1970 que fue el primer estatuto de transporte, y el cual rigió esta actividad durante casi veinte años. Sin embargo este lapso es muy largo para que en el transcurso del mismo no se hubiesen dado cambios en las circunstancias, lo cual obligó a modificar la legislación del transporte, surgiendo nuevamente un nuevo estatuto de transporte como lo fue el decreto 1927 del seis de agosto de 1997 (Por el cual se dicta el estatuto de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera), y es así como distintas Administraciones del orden Nacional se colocaron ala dispendiosa tarea de actualizar una gran cantidad de normas para las distintas modalidades de transporte y sobre sus actividades dada a la proliferación normativa recopilando la totalidad de esas normas obteniendo como resultado el nuevo Estatuto nacional de Transporte el cual introduce cambios sustanciales en la creación, conformación y habilitación que después de amplios y serios estudios de la actividad transportadora hacen parte muy activa los distintos gremios y entidades del sector, desarrollando proyectos propuestas e iniciativas que se tuvieron en cuenta en el momento del establecimiento de la nueva norma rectora del transporte por carretera.

5.6. CODIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE

El Código Nacional de Tránsito Terrestre es una de las normas de mayor aplicación en el país y por la circular importancia que posee ha sufrido constantes cambios en su legislación, pues su contenido va dirigido a quienes ejercitan la libertad de locomoción por las vías públicas.

Para llevar a cabo la reforma del Código Nacional de transito terrestre la división de tránsito y transporte en el año de 1989 creó cuatro comités zonales orientados por los directores regionales del Ministerio a fin de recoger las inquietudes de las diferentes regionales del país en la materia. Complementariamente se creo un comité central para redactar el proyecto definitivo cuyo objeto es la de establecer las bases, requisitos y reglas a que se debe someter el tránsito de peatones, vehículos y semovientes por las vías públicas, unificando los reglamentos y disposiciones que existían, y finalmente amoldarlos a los convenios internacionales y a las necesidades que crea el progresivo desarrollo de la circulación vehicular y de la comunidad en general naciendo en 1990 el decreto 1809 que modificaba al Decreto 1344 de 1970 y los decretos modificatorios del anterior 2591 y 1951 de 1990, pero por las razones anteriores y nuevamente en el Congreso Nacional cursa el proyecto 075 de 1997 que modifica nuevamente al Código Nacional de Tránsito Terrestre, incluyendo reformas a contravenciones que se consideran como delitos, incrementado las multas pecuniarias a fin de crear conciencia en los usuarios de la vía, a fin de lograr un ordenamiento y agilidad en la circulación y uso de las vías públicas.

5.7. DIFICULTADES PARA LA APLICACIÓN Y DESARROLLO DE LA NORMATIVIDAD EXISTENTE

Una de las mayores dificultades en la aplicación y desarrollo de la normatividad que regula la materia es la falta de un conocimiento pleno de las diferentes disposiciones que regulan a la actividad transportadora y tránsito en las vías públicas de nuestro municipio.

La falta de una constante capacitación y cursos de refrescamientos en procedimientos relacionados con la actividad, especial a los sectores que forman la organización espacial, tales como autoridades, gremios transportadores y comunidad en general.

La ausencia de reglamentación de las diversas actividades que se relacionan con la armonía y la convivencia ciudadana en el Municipio de Marinilla que afectan el espacio y por ende el entorno.

La constante falta de comunicación entre los diferentes sectores que componen la administración, para solucionar las dificultades que se presentan, pues muchas veces se da solución al nivel de despacho y no en el ámbito administrativo en general.

El temor de funcionarios para la aplicación de las distintas normas.

Es constante la evasión de responsabilidades, dadas las colisiones de competencias que poseen diversas autoridades a escala municipal, las cuales no han sido definidas por el ejecutivo al manual de funciones.

5.8. EMPRESAS DE TRANSPORTE

El municipio de acuerdo con las funciones asignadas en el decreto Ley 080 de 1987 procedió a legalizar el transporte veredal y urbano el cual era prestado por transportadores informales en vehículos tipo camiones, bus escalera afiliados a otras empresas, camperos y automóviles de servicio particular sin que realmente la Administración municipal tuviera un control sobre los mismos, y es así con sujeción a la normatividad procede a organizar el transporte municipal con la definición de un parque automotor, la fijación de tarifas para el transporte, la asignación o rutas de área de operación, creación de Empresas transportadoras, y el registro del parque automotor. Lográndose en la actualidad la conformación de tres Empresas de Transporte, dos de ellas de servicio colectivo y una de servicio individual tales como: Sociedad Transportadora de Marinilla S.A. SOTRAMA S.A., Cooperativa de Transportes Marín de Marinilla COOTRAMARINI y Coomun Proyecto de Transporte individual COOTRAINDIVIDUAL.

5.8.1. Situación Actual del Servicio

El servicio de transporte de pasajeros en el Municipio de Marinilla se viene prestando en forma continua por cuatro (04) empresas transportadoras a nivel urbano, rural e intermunicipal, lo cuál es benéfico para el usuario pero ha ocasionado un gran detrimento en el espacio público en especial a su parque principal; el esfuerzo de la citadas empresas por darle al usuario comodidad no es compatible con los locales inadecuados donde funcionan y menos aún con los espacios habilitados como plataformas de embarque.

A manera de relación gráfica se presentan la ubicación de las actuales empresas que prestan el servicio en el municipio de Marinilla y los efectos que ocasionan sobre el espacio público.

TABLA 1. INFRAESTRUCTURA DONDE FUNCIONAN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

EMPRESA	UBICACIÓN	TIPO DE LOCAL	VINCULO
SOTRAMAR S.A	Parque	2 piso	Arriendo
Cootramarini	Parque	1 piso	Arriendo
CootraindividualParque		1 piso	Arriendo
Sotrapeñol	Parque	1 piso	Arriendo

El servicio actualmente se presenta en forma regular, los horarios son asumidos de acuerdo a las políticas de cada empresa, son respuesta empírica a la demanda, esta situación imposibilita establecer un control oficial del funcionamiento de la empresa.

Resulta positivo para el usuario de Marinilla contar con varias alternativas de desplazamiento pero inconveniente de los incómodos traslados alrededor del parque en su búsqueda al igual de lo precario de los lugares utilizados como zona de espera y embarque.

El elevado flujo de usuarios, el incremento de vehículos dispuestos al prestar en servicio motivó un análisis en búsqueda de alcanzar las fortalezas y debilidades del servicio dentro del contexto del desarrollo urbanístico del Municipio, entregado los fundamentos básicos para la implementación de una terminal de transporte que ofrezca a los usuarios las condiciones de favorabilidad para que sea un proyecto integrado al plan vial y desarrollo del municipio que nos permita sin una inversión cuantiosa su realización.

Como respuesta se ha realizado un estudio de registro de tráfico con su respectivo análisis del tipo de movimientos de origen y destino de pasajeros, también de análisis de la ubicación

óptima, servicios complementarios, estas averiguaciones reafirmaron la necesidad de contar con una terminal de transporte adecuada a las necesidades de los actuales y futuros usuarios.

5.8.2. Sociedad Transportadora de Marinilla S.A. " Sotramar S.A. "

Mediante Resolución Nro. 207 de Agosto 15 de 1990 el Alcalde Municipal de Marinilla en ese entonces señor CARLOS EMILIO JIMENEZ GOMEZ concede licencia de funcionamiento a la Empresa Sociedad Transportadora de Marinilla SOTRAMAR S.A. para operar como Empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros a nivel Municipal con las siguientes características:

TABLA 2. CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA SOTRAMAR

MODALIDAD	Pasajeros
RADIO DE ACCION	Urbano, sub-urbano (veredal) en el Municipio de Marinilla.
TIPO DE VEHICULOS	Buses, Busetas, Micros, automóviles, Bus escalera, y Camperos.

Mediante resolución 197 de Noviembre 14 de 1991 la Administración Municipal cabeza del Doctor CARLOS EMILIO JIMENEZ GOMEZ le asignó cuatro rutas una circular urbana, una circular veredal y dos veredales, en la actualidad cuenta con trece rutas dos rutas urbanas y las restantes a nivel veredal con horarios y frecuencias de despacho diarios (ver anexo Nro. 06) establecidos a la necesidad de la comunidad, mediante concertaciones con la misma, las cuales fueron asignadas mediante los siguientes actos Administrativos:

RESOLUCION NRO 197 DE NOVIEMBRE 04 DE 1991
 RESOLUCION NRO 170 DE MAYO 04 DE 1995
 RESOLUCION NRO 592 DE DICIEMBRE 05 DE 1995
 RESOLUCION NRO 251 DE MAYO 22 DE 1997
 RESOLUCION NRO 430 DE AGOSTO 10 DE 1997
 RESOLUCION NRO. 721 DE DICIEMBRE 22 DE 1997

SOTRAMAR S.A. tiene como sede una oficina en el Marco de la plaza Principal y en la actualidad se encuentra gerenciada por el señor JAIME RENGIFO PEREIRA. Su oficina se encuentra localizada en el marco de la Plaza Principal. Teléfono 548 41 41.

En la actualidad posee el siguiente parque automotor

TABLA 3. VEHICULOS VINCULADOS A SOTRAMAR S. A.

CAPACIDAD ACTUAL A LA FECHA (OCTUBRE 28/98): 30 VEHICULOS	
BUS - MIXTO (ESCALERA)	: 04 VEHICULOS
BUS	: 08 VEHICULOS
BUSETA	: 03 VEHICULOS
MICROS	: 15 VEHICULOS

CUADRO 2. DESCRIPCIÓN VEHÍCULOS VINCULADOS A SOTRAMAR

VEHICULO	MARCA	PLACA	NRO. RES	TARJETA OP	VENCE
ESCALERA	MERCURY	TAA - 137	2884	0065	05-05-99
ESCALERA	FORD	TAJ - 931	2723	0048	30-10-98
ESCALERA	MERCURY	TAJ - 847	3356	0187	19-07-99
ESCALERA	FORD	TAJ- 755	2886	0066	08-05-99
BUS	FORD	TAJ - 772	3428	0201	19-07-99
BUS	CHEVROL.	TAE - 609	3040	0115	16-10-99
BUS	DODGE	UAD - 899	2234	0113	12-10-99
BUS	DODGE	TOA - 053	3361	0193	19-07-99
BUS	DODGE	TKJ - 789	2794	0059	20-02-99
BUS	DODGE	TIJ - 605	2793	0060	20-02-99
BUS	DODGE	TIC -242	3464	0216	19/07/99
BUS	DODGE	TAI - 173	2748	0055	16-11-98
BUSETA	FORD	TAJ -061	2865	0063	10-04-99
BUSETA	DODGE	TOA - 184	2895	0068	22-05-99
BUSETA	DODGE	TAA - 956	2779	0057	20-12-98
MICRO	CHEVROLE	TNB-445	2990	0086	20-08-99
MICRO	MAZDA	TKC - 283	2781	0058	29-01-98
MICRO	CHEVROL.	TCB -203	2854	0061	14-03-99
MICRO	MAZDA	TIH - 012	2893	0067	19-05-99
MICRO	CHEVROL	TKC-470	2952	0074	05-07-99
MICRO	CHEVROLE	TKF - 213	2976	0079	01-08-99
MICRO	CHEVROL	TOA - 949	3200	0156	10-01-2000
MICRO	CHEVROLE	TIO - 528	2987	0085	20- 08- 99
MICRO	CHEVROLE	TIO - 697	2998	0093	31-08-99
MICRO	CHEVROLE	TKC - 425	3024	0107	25-09-99
MICRO	MAZDA	TKC - 544	3031	0109	04-10-99
MICRO	CHEVROLE	TKC - 331	3243	0167	25-01-200
MICRO	MAZDA	TKC - 910	TRAMITE	TRAMITE	02-04-98
MICRO	CHEVROLE	TKC - 815	3383	0194	19-07-99
MICRO	CHEVROLE	TIM - 660	3387	0195	19-07-99

Fuente: SOTRAMAR

5.8.4. Cooperativa de Transportes de Marinilla Cootramarini.

Mediante Resolución Nro. 0530 de Diciembre 27 de 1995 el alcalde del Municipio de Marinilla Doctor CARLOS EMILIO JIMENEZ GOMEZ otorgó licencia de funcionamiento, se le asignó rutas de frecuencia y despacho y le fijó capacidad Transportadora como Cooperativa de Transporte Público Terrestre de Pasajeros a nivel Municipal con las siguientes características:

TABLA 4. CARACTERÍSTICAS COOTRAMARINI

MODALIDAD	Pasajeros
RADIO DE ACCION	Urbano, sub-urbano (veredal) en el Municipio de Marinilla.
TIPO DE VEHICULOS	Escaleras, Micros y Camperos.

En la actualidad posee seis rutas urbanas y seis rutas veredales las cuales han sido asignadas mediante los siguientes actos administrativos (Ver anexo Nro.7)

RESOLUCIÓN QUE FIJO LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA 438 NOVIEMBRE DE 1.995
RESOLUCION Nro. 189 de ABRIL 16 de 1.997 RESOLUCION 252 DE MAYO 22 DE 1.997,
RESOLUCION 267 DE JUNIO 06 DE 1997.

Capacidad actual a la fecha (octubre 28 /98): 39 vehículos

MICROBUSETAS	:	18 VEHÍCULOS
CAMPEROS	:	13 VEHÍCULOS
BUS MIXTO (escalera):	:	08 VEHÍCULOS

CUADRO 3. DESCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS VINCULADOS A COOTRAMARINI

VEHÍCULO	MARCA	PLACAS	T.P. NRO.	VENCE
CAMPERO	NISSAN	LKG - 663	TRÁMITE	TRAMITE
CAMPERO	WILCO	TOB -507	0176	19-07-99
CAMPERO	ARO CARPATI	LXF -593	0191	19-07-99
CAMPERO	ARO CARPATI	TMB-590	0210	19-07-99
CAMPERO	CARPATI	TBB-043	0192	19-07-99
CAMPERO	FORD	VAD-922	0056	20-11-98
CAMPERO	JEEP	NBE-776	0225	31-12-99
CAMPERO	WILCO	TOB-506	0177	19-07-99
CAMPERO	WILCO	TOB-521	0180	19-07-99
CAMPERO	WILCO	TOB -899	0208	19-07-99
CAMPERO	WILCO	UNA-719	0209	19-07-99
CAMPERO	WILCO	TOB-529	0182	19-07-99
CAMPERO	AROCARPATI	TBJ - 979	0069	11-06-99
ESCALERA	FORD	TAJ - 915	0077	12-07-99
ESCALERA	FORD	TAG-072	0094	01-09-99
ESCALERA	FORD	.TAH-014	0215	19-07-99
ESCALERA	MERCURY	TAJ-596	0095	04-09-99
ESCALERA	FORD	VAJ-220	0218	31-12-99
ESCALERA	FORD	TAA-277	0064	13-04-99
ESCALERA	G.M.C.	TAF -195	TRAMITE	18-06-97
ESCALERA	CHEVROLET	TID -550	0160	01-03-2000
MICROBUS	NISSAN	LKG-663	0170	11-02-2000
MICROBUS	KIA	TNE -100	0163	22-01-2000
MICROBUS	ASIA	TOB-064	0161	22-03-2000
MICROBUS	ASIA	TOB-051	0172	24-04-2000
MICROBUS	KIA	TOB-465	0155	10-01-2000
MICROBUS	NISSAN URVAN	TOA-994	0162	22-03-2000
MICROBUS	MAZDA	TKC -353	0080	02-08-99
MICROBUS	TOYOTA	TKF - 302	0070	13-06-99
MICROBUS	MAZDA	WLA-989	0075	06-07-99
MICROBUS	KIA	XYG - 258	0217	19-07-99
MICROBUS	CHEVROLET	TIO - 539	0098	12-09-99
MICROBUS	MAZDA	TNB - 731	0078	18-07-99
MICROBUS	NISSAN	TND - 222	0181	19-07-99
MICROBUS	CHEVROLET	TIM - 003	0097	05-09-99
MICROBUS	ASIA MOTORS	TIS - 215	0123	19-11-99
MICROBUS	ASIA	UFF - 448	0153	02-01-2000
MICROBUS	MAZDA	TMD - 492	0116	29-10-99

5.8.5. Cooperativa de Transporte Individual Cootraindividual.

Mediante Resolución Nro. 057 de Enero 27 de 1997 (mod. Por la resolución Nro. 600 de Noviembre 21 de 1997) el Alcalde del Municipio de Marinilla, Doctor CARLOS EMILIO JIMENEZ GOMEZ concedió licencia de funcionamiento a la Cooperativa Multiactiva manos Unidas COOMUN proyecto de transporte Individual COOTRAININDIVIDUAL para operar como Empresa de Servicio público de pasajeros con las siguientes características:

MODALIDAD	Individual
RADIO DE ACCION	Urbano
ZONA DE OPERACION	Municipal
TIPO DE VEHICULO	Taxi

En la actualidad posee la siguiente capacidad transportadora

CUADRO 4. CAPACIDAD ACTUAL A LA FECHA (OCTUBRE 28/98): 56 VEHICULOS

VEHICULO	MARCA	PLACA	NRO. RES	TARJETA OP	VENCE
AUTOMOV.	DACIA	TIQ – 203	3425	0199	19-07-99
AUTOMOV.	DACIA	TIF – 276	3427	0197	19-07-99
AUTOMOV.	DACIA	TIG – 391	3493	0227	21-09-99
AUTOMOV.	DACIA	TIR – 914	3441	0205	09-07-99
AUTOMOV.	DACIA	EHF – 914	TRAMITE	TRAMITE	01-08-97
AUTOMOV.	MAZDA	TIA - 556	3426	0198	19-07-99
AUTOMOV.	DACIA	WHF- 389	3457	0214	19-07-99
AUTOMOV.	DACIA	TIA – 686	3424	0200	19-07-99
AUTOMOV.	CHEVROLE	WHB – 417	3460	0211	19-07-99
AUTOMOV.	MAZDA	VZR – 015	3009	0099 0144	15-09-98
AUTOMOV.	LADA	TOJ – 409	3485	0222	17-09-99
AUTOMOV.	MAZDA	TIG – 716	3486	0221	17-09-99
AUTOMOV.	CHEVROL.	WHB –283	3459	0212	19-07-99
AUTOMOV.	DACIA	WHB –393	3030	0108	04-10-98
AUTOMOV.	CHEVROLE	TCB – 967	3541	0232	31-12-99
AUTOMOV.	MAZDA	TIK – 522	3487	0220	17-09-99
AUTOMOV.	CHEVROLE	VZR – 257	3579	0237	12-11-99
AUTOMOV.	CREVROLE	WHB – 549	3461	0213	19-07-99
AUTOMOV.	LADA	WHF – 354	3037	0114	12-10-98
AUTOMOV.	CHEVROLE	TOA – 900	3484	0223	15-09-99
AUTOMOV.	DACIA	TIF – 197	3023	0106 –0148	17-09-98
AUTOMOV.	RENAULT.	WHB –929	3216	0165	05-09-97
AUTOMOV	CHEVROLE	TIF – 646	3494	0226	21-09-99
AUTOMOV	CHEVROL	TIM – 620	3492	0228	21-09-99
AUTOMOV.	CHEVROL	TIK – 401	3488	0219	17-09-99

VEHICULO	MARCA	PLACA	NRO. RES	TARJETA OP	VENCE
AUTOMOV.	CHEVROL.	WZC - 068	3202	0157	15-01-99
AUTOMOV.	DACIA	WHB - 691	3082	0117	29-10-98
AUTOMOV.	LADA	VZR - 448	4000	0120	12-11-98
AUTOMOV.	CHEVROL.	WHB - 450	3577	0233	12-12-99
AUTOMOVI	RENAULT	VKE - 954	3345	0186	18-05-99
AUTOMOVI	MAZDA	TIA - 752	3084	0118	29-10-98
AUTOMOV.	CHEVROLE	WHB - 594	3174	0140	13-12 -98
AUTOMOV.	CHEVROLE	WHE - 672	3440	0206	19-07- 99
AUTOMOV.	CHEVROLE	WHE - 430	3578	0236	19-11-99
AUTOMOV.	MAZDA	WHB - 638	3263	0173	26-02-99
AUTOMOV.	CHEVROLE	TIH - 856	4002	0122	30-10-98
AUTOMOV.	CHEVROLE	WHB - 265	3576	0235	12-12-99
AUTOMOV.	CHEVROLE	WND - 654	3542	0231	31-12-99
AUTOMOVI	CHEVROLE	WHB - 681	3269	0175	11-03-99
AUTOMOV.	MAZDA	TOB - 014	3580	0234	29-10-99
AUTOMOV.	CHEVROLE	WND - 382	3543	0230	31-12-99
AUTOMOVI	CHEVROLE	WHE- 466	3357	0189	27-05-99
AUTOMOVI	CHEVROLE	WHB - 670	3253	0169	11-02-98
AUTOMOV.	CHEVROLE	VZR - 003	3309	0178	03-04-99
AUTOMOVI	SEDAN	WHB - 667	3178	0150	17-12-98
AUTOMOVI	CHEVROLE	TOB -806	3177	0151	17-12-98
AUTOMOVI	SEDAN	TOA -353	3179	0152	20-12-98
AUTOMOV.	SEDAN	WHB - 470	3215	0164	19-01-99
AUTOMOVI	CHEVROLE	TIG - 299	3265	0174	04-02-99
AUTOMOVI	CHEVROLE	VZR - 085	TRAMITE	TRAMITE	25-03-98
AUTOMOVI	CHEVROLE	WHC-737	3340	0184	12-05-99
AUTOMOVI	CHEVROLE	WHE - 916	3366	0190	05-06-99
AUTOMOVI	CHEVROLE	WNE - 100	3464	0185	12-05-99
AUTOMOVI	CHEVROLE	TNE - 508	3416	0196	10-07-99
AUTOMOVI	CHEVROLE	WND -553	3435	0204	19-07-99
AUTOMOVI	CHEVROLE	VZR - 157	3540	0229	05-10-99

5.8.6. Sociedad Transportadora de El Peñol Sotrapeñol

Es una empresa de transporte público de pasajeros por carretera, con sede en el vecino Municipio de El Peñol, y desde muchos años atrás, viene cubriendo la necesidad de transporte a pasajeros que van desde El Peñol a los Municipios de Marinilla y Rionegro y viceversa además de residentes en veredas al entorno de la vía Marinilla El Peñol-Marinilla, contribuyendo a complementar el sistema de transporte Veredal Municipal con vehículos tipo automóvil, camionetas.

En la actualidad cuenta con 38 vehículos, encuentran ubicados en el marco de la plaza principal, siendo autorizados solamente cuatro automotores para permanecer en el marco del parque para embarcar y desembarcar los pasajeros que vienen de otros municipios o veredas aledañas al corredor turístico o carretera que conduce a la zona de embalse.

Cuenta con horarios desde 5 A.M hasta las 8 p.m., en forma continua con despachos acuerdo a las necesidades del usuario, una vez se halla llenado con la capacidad de pasajeros el automotor en turno.

II. LAS PROPUESTAS

1. PROSPECTIVA

La construcción de una vía alterna a la Autopista Medellín-Bogotá en el sector de Ciudadela, que la recorra en ambos sentidos esta zona, a fin de unirla con el sector central del Municipio.

Prolongación de la calle 27 con la antigua carrilera del tren de occidente a fin de conformar una vía primaria paralela a la autopista Medellín – Bogotá y la carrera 25 (La Ramada).

Compra del predio existente entre la calle 30 y calle 31 con la carrera 32 y 31^a (Boscolvert), a la altura donde funciona en la actualidad El Parqueadero San José, a espaldas de COMFAMA a fin de dar continuidad a esta vía (carrera 32) la cuál se encuentra interrumpida por una residencia, que comunicará con la parte nor-oriental del Municipio, o sea los sectores de El Parque Infantil, Los Rosales, vía a la primavera

Compra del predio existente entre la calle 26 y 27 con la carrera 33 (San Juan de Dios) existente en la parte Lateral a la Estación de servicio TERPEL, en el sector del Matadero para conformar una red vial entre el norte y sur del Municipio con la autopista Medellín – Bogotá.

Concluir la vía de la calle 31 (Quebradita de occidente) que concluiría sobre la vía que conduce al vecino Municipio de El Peñol.

Dejar como vía unidireccional (un solo sentido) de entrada la vía calle San José desde las carreras 25 hasta la carrera 27.

Unir a Marinilla con la Parte (la Primavera) con el vecino Municipio de San Vicente a la altura de Galicia, si tenemos proyectada la Ciudadela Estudiantil en la Vereda La Primavera, a fin de no congestionar la parte central de Nuestro Municipio.

Recuperar mediante pavimentación la calle 30 comprendida ente las carreras 33 y 34 (Escuela Simona Duque) y a su vez efectuándole las restricciones correspondientes.

Construir y poseer una funcional terminal de transporte en donde se centre todo el transporte público, teniendo como origen y destino desde éste establecimiento.

Erradicación del estacionamiento del parque automotor de la Plaza Principal y vías aledañas

Efectuar una limitación y reglamentación sobre el estacionamiento de vehículos de carga en el cargue y/o descargue de mercancías en la zona céntrica del Municipio.

Ubicar una zona para los venteros ambulantes y fritangas, a fin de recuperar el espacio público.

Aplicar la normatividad sobre la utilización del espacio público.

Exigir los requisitos indispensables para el funcionamiento de talleres de mecánica, bodegas y depósitos.

Reubicar los talleres de mecánica a un sitio donde no haya contaminación visual y ambiental y fuera de las vías arterias

Jerarquizar vías para uso exclusivo de vehículos de servicio público.

Declarar una zona cultural para efectuar actos culturales, lúdicos, etc.

Optimizar el uso de los diferentes sitios para el goce de actividades deportivas.

Declarar vías peatonales aquellas que en su entorno poseen diversos establecimientos abiertos al público ocasionando congestión peatonal como la Calle San José desde la calle 32 hasta la carrera 31.

2. JUSTIFICACION. MARINILLA EN EL PROXIMO MILENIO

La referencia más clara del dinamismo del escenario que circunscribe en la actualidad al Municipio de Marinilla, es la descripción sucinta de los cambios cuantitativos y cualitativos, operados en la última década. Comenzando por estos últimos; es notorio el peso que esta adquiriendo la " Industria del Transporte" dentro del sector de la economía Municipal.

En términos cuantitativos la situación del Transporte y Tránsito en Marinilla, muestra un sostenido incremento en sus principales indicadores, que si bien no tienen comparación con los de las grandes culturas automovilísticas, reflejan la asimilación de una vital conciencia para el intercambio.

Conviene recordar como la concepción que se ha desarrollado en Marinilla sobre los esquemas Empresariales ha terminado por distorsionar esta actividad económica, pues no existe, en la mayoría de los casos, una identidad entre la gestión de la Empresa y la operación de la misma. Se observa con preocupación la existencia de un divorcio entre la Administración Empresarial,

dedicadas a explotar a los inversionistas y la operación del transporte efectuado por pequeños propietarios que prácticamente se entablan en una constante guerra del centavo; por ese hecho se convierten equivocadamente en el activo real de las denominadas " Empresas de Transporte " .

El fenómeno descrito genera distorsiones en la concepción del servicio, estimula el crecimiento del parque automotor por encima de las necesidades reales e incrementa los costos de movilización por pasajeros, circunstancia que origina a la vez una sub - utilización del capital invertido y el recargo en el uso del espacio público, pues además del exceso de despachos autorizados, los propietarios se ven obligados a invadir, cuando no ha " crear " nuevas rutas sin lograr alcanzar o mantener un equilibrio adecuado entre la demanda y la oferta.

3. OBJETIVOS

3.1. OBJETIVO GENERAL

La Inspección Municipal de tránsito y Transportes busca elevar la eficiencia en la prestación del servicio del transporte en calidad, oportunidad y costos, así como extender una cobertura en áreas urbanas y rurales.

3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Propender por una óptima circulación vehicular y peatonal en la jurisdicción política y territorial del Municipio de Marinilla.
- Lograr una eficaz y eficiente prestación de transporte público de pasajeros y carga en el Municipio de Marinilla.
- Propender por diversas alternativas de conformación de una malla y red vial de acuerdo a la situación geográfica con relación al sistema vial Nacional, Departamental y Municipal.
- Determinar el tamaño óptimo y el tipo de terminal para Marinilla, su localización, el tipo de comercialización, alternativas de financiación, tipo de sociedad promotora del proyecto.
- Determinar un sitio adecuado y confortante para la ubicación de venteros estacionarios, especialmente los relacionados con comidas rápidas.
- Recuperar, diseñar y reestructurar la señalización y demarcación vial tanto a nivel Urbano como veredal.
- Realizar estudios para lograr la reclasificación de la Inspección de tránsito para brindar una mayor cobertura de servicio a los usuarios del transporte y tránsito.

4. MISION

Propender por la organización y agilización en la circulación vehicular, recuperando el espacio público para reflejar en ciudadanos y visitantes un Municipio ameno para compartir sana y tranquilamente en compañía de nuestras familias y amigos.

5. VISION

Que la organización vial y el desalojo del parque principal permitan la recuperación del espacio público, con el fin de embellecer la cara de la ciudad, recuperar la seguridad ciudadana y el libre esparcimiento de ciudadanos y visitantes.

6. ESTRATEGIAS

- ❖ Difundir entre los usuarios de la vía la necesidad de adecuación de vías y espacio público para disminuir la accidentalidad.
- ❖ Concientizar a los transportadores y comunidad sobre la necesidad de la construcción de una terminal de transporte.
- ❖ Realizar campañas de seguridad vial a la comunidad en general.
- ❖ Hacer respetar la reglamentación existente en materia de transporte y tránsito.
- ❖ Difundir entre los turistas que el parque principal es ameno y seguro.
- ❖ Promoción de las ventajas del desalojo del parque principal.

7. PLANES

- ❖ Difundir entre los usuarios de la vía la necesidad de adecuación de vías y espacio público para disminuir la accidentalidad, mediante boletines informativos y foros con la comunidad.
- ❖ Concientizar a los transportadores y comunidad sobre la necesidad de la construcción de una terminal de transporte, por intermedio de diálogos y concertación.
- ❖ Realizar campañas de seguridad vial a la comunidad en general, por medio de los diferentes medios de comunicación.

- ❖ Hacer respetar la reglamentación existente en materia de transporte y tránsito, con operativos por parte de autoridades de tránsito y policía.
- ❖ Difundir entre los turistas que el parque principal es ameno y seguro, fomentando actos culturales ofrecidos por la Administración Municipal y comunidades educativas.
- ❖ Promoción de las ventajas del desalojo del parque principal, mediante campañas y publicaciones.

8. PROGRAMAS

- ❖ Realización de estudios técnicos previos sobre la malla vial jerarquizando y priorizando vías.
- ❖ Concertar y definir sobre la ubicación, diseño y tamaño de la futura terminal del transporte.
- ❖ Ejecutar los diferentes procesos educativos en materia de seguridad vial a estudiantes de 11º grado para que estos sirvan de multiplicadores a la comunidad.
- ❖ Realización de foros a los usuarios de la vía, en materia de los diferentes procesos que se incurren al no realizar un uso correcto de la misma.
- ❖ Programar diversidad de actos Nacionales o Internacionales en el parque principal.
- ❖ Mediante boletines informativos a los diferentes medios de comunicación y demostración de las ventajas que se poseen con el parque principal desalojado de vehículos.

9. ACCIONES PRIORITARIAS

- Construcción de la terminal del transporte.
- Adecuación de la malla vial.
- Modificación de recorridos a las rutas urbanas, veredales e intermunicipales del Municipio.
- Definición de áreas de parqueo y zonas de pasajeros.
- Reglamentación de zonas y horarios de cargue y descargue.

- Desalojo vehículos y venteros estacionarios del parque principal.

10. PROYECTOS

- Construcción de la terminal del transporte.
- Desalojo y remodelación del parque principal.
- Erradicación de depósitos de la plaza principal.
- Recategorización de la Inspección de Tránsito y Transportes

11. METAS

- Hacer respetar la reglamentación existente en materia de transporte y tránsito.
- Adecuación del espacio público para disminuir la accidentalidad.
- Construcción de la terminal de transporte.
- Difundir entre los turistas que le parque es un lugar seguro y ameno.
- Reglamentar horarios de cargue y descargue.
- Modificar las rutas de los recorridos de transporte público de pasajeros.

12. ACCIONES

- Publicar la sanción a que se incurre si no se acata la norma.
- Reconstrucción de andenes y zonas peatonales
- Concertar ubicación y presupuesto.
- Ornamentación y promoción de eventos culturales.
- Modificar, resolución de cargue y descargue.
- Concertar con los transportadores y comunidad en general.

13. COSTOS

De acuerdo a los diferentes estudios técnicos que se realicen.

14. RESPONSABLES

Administración Municipal.

ANEXOS

TALLERES

NOMBRE	ADMINISTRADOR	PROPIETARIO	DIRECCION	TELE.	SERVICIOS					CONDIC. OPERATIV.	EQUIPO	MANEJO DESECHOS
					1	2	3	4	5			
PARQUEAD. LA RAMADA	JORGE GIRALDO	JORGE GIRALDO	CALLE 25 NRO. 29-31		X	X				DESTAPADO	HERRAMIENT A VARIA MAQUINA DE CORRER.	RECICLA ELACEITE SE VENDE.
FRENOS DE ORIENTE	JAVIER TORO	JAVIER TORO	PARQUEADERO LAS VEGAS		X					CONCRETO	HERRAMIENT A VARIA	SE RECICLA.
REPINTADA	LEONARDO NARANJO	LEONARDO NARANJO	PARQUEADERO LAS VEGAS				X			CONCRETO	EQUIPO AUTOGENA Y HERRAMIENT A VARIA	SE RECICLA.
RADIADORES	RAUL LONDOÑO	RAUL LONDOÑO	PARQUEADERO LAS VEGAS		X					CONCRETO	AUTOGENA	SE RECICLA
N.N.	MIGUEL SANCHEZ	MIGUEL SANCHEZ	PARQUEADERO LAS VEGAS		X					CONCRETO	HERRAMIENT A VARIA	SE RECICLA
N.N.	OSCAR CANO	OSCAR CANO	PARQUEADERO LAS VEGAS		X					CONCRETO	SOLDADURA ELECTRICA	SE RECICLA.
NEGROSO	OCTAVIO ATEHORTUA	OCTAVIO ATEHORTUA	PARQUEADERO LAS VEGAS		X					CONCRETO	SOLDADURA VARIA	SE RECICLA.
N.N.	GIOVANNI MARIN	GIOVANNI MARIN	PARQUEADERO LAS VEGAS		X					CONCRETO	SOLDADURA VARIA	SE RECICLA.
ALZATE GARCIA	VICTOR ALZATE	HERNANDO GARCIA	PARQUEADERO LAS VEGAS		X					CONCRETO	SOLDADURA VARIA	SE RECICLA.
N.N.	OSCAR VALENCIA	OSCAR VALENCIA	PARQUEADERO LAS VEGAS					X		CONCRETO	BATERIAS	SE RECICLA.
AUTO SUAREZ	ELKIN SUAREZ	ELKIN SUAREZ	PARQUEADERO LAS VEGAS		X					CONCRETO	HERRAMIENT A VARIA	SE RECICLA.
MONTA LLANTAS	CRISTOBAL CEBALLOS	CRISTOBAL CEBALLOS	PARQUEADERO LAS VEGAS							CONCRETO	HERRAMIENT A VARIA	SE RECICLA
PARQUEADERO LAFERIA	VICTOR RAUL BUITRAGO	LUZ ESTELLA GOMEZ	KRA 34 NRO. 34 - 74	548 00 28	X		X	X		MATERIAL EN DESTAPADO	SOLDADURA, OXIGENO, HERRAMIENT A VARIA.	ACEITE SE ALMACENA Y SE VENDE, CHATARRA SE VENDE.
RACIM S MOTOS	ALBEIRO GALVIS	ALBEIRO GALVIS	CALLE 27 NRO. 31 - 66		X					BALDOSA	MANUAL	LOS EMBASES PLASTICOS SE RECICLAN.

MOTOMAR	ALONSO GONZALEZ	ALONSO GONZALEZ	CALLE 27 NRO. 36 - 16		X			X	BALDOSA	HERRAMIENT A MANUAL	SE RECICLA Y SE VENDE.
SINCROMOTOS	FRANCISCO J. MEJIA	FRANCISCO J. MEJIA	CALLE 27 NRO. 36 - 36		X				CONCRETO	HERRAMIENT A VARIA	SE RECICLA COMO CHATARRA.
AUTOMATICA YA	LIBARDO AGUDELO	RODRIGO CASTAÑO	CALLE 26	548 36 54	X				DESTAPADO	SOLDADURA	SE RECICLA Y SE VENDE.
TALLER DE MOTOS	ALBERTO CARDONA	RAFAEL DUQUE	CALLE 26	548 36 54	X				CONCRETO	HERRAMIENT A MANUAL	SE RECICLA Y LUEGO SE ENTREGA AL CARRO DE LA BASURA.
SUPERMOTOS	EDIVINA ARBOLEDA	EDUVINA ARBOLEDA	CALLE 26B	548 44 41	X				CONCRETO	HERRAMIENT A MANUAL	CHATARRA SE VENDE.
TALLER EL AGUILA	ALBERTO HENAO	ALBERTO HENAO	CALLE 26B		X				DESTAPADO	SOLDADURA	SE RECICLA.
REPARAMOTOS	SILVIO HENAO	MARIA CLEMENTINA	CALLE 26	548 02 43	X				DESTAPADO Y CONCRETO	HERRAMIENT A DE BANCO.	SE RECICLA Y SE VENDE.
TALLER EL FARO	LUIS E. HOYOS H.	LUIS E. HOYOS H.	CALLE SAN JOSE	548 29 31			X		DESTAPADO	AUTOGENA	RECICLA Y REGALA
PARQUEADERO LA RAMADA	JORGE GIRALDO	JORGE GIRALDO	CARRERA 25 NRO. 29 - 31	548 39 27	X	X			DESTAPADO	HERRAMIENT A MANUAL VARIA	SE RECICLA.
TALLER MAUZAL	MAURICIO SALAZAR	MAURICIO SALAZAR	CALLE 39 FRENTE AL HOSPITAL		X		X		DESTAPADO	COMPRESOR Y EQUIPOS PARA SOLDADURA AUTOGENA	CHATARRA PARA LA VENTA.
TALLER HERGO	FERNANDO GOMEZ	FERNANDO GOMEZ	CARRERA 38 NRO. 22 - 15		X				CONCRETO Y DESTAPADO	SOLDADURA Y TORNOS	SE RECICLA.
METALMEC. GARCIA	LEIDEN GARCIA	JOSE LUIS GARCIA	PLAZA DEL MERCADO	0334561 15	X		X		DESTAPADO	HERRAMIENT A MANUAL	CHATARRA PARA RECICLAJE.

CONVENCIONES

1. MECANICA
2. TAPICERIA
3. LATONERIA
4. ELECTRICIDAD
5. TODOS

COCHEROS (CARRETEROS)

PROPIETARIO	TEL.	AREA DE UBICACION	DURACION SERVICIO	CAPACIDAD CARGA	TARIFA SERVICIO	ALIMENTO ANIMAL	COSTO ANIMAL	COSTO ALIMENTO	GASTOS VETERINAR.	COSTO POTRERO	HOSPEDAJE ANIMAL.
JOSE A. ZULUAGA		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	750 KILOS	DEPENDE DEL RECORRIDO	SALVADO ZANAHORIA PASTO	\$ 500.000,00	\$ 3.000,00 DIARIO	\$ 5.000,00 MENSUAL	PROPIO	PESEBRERA ORGANIZADA.
WALTER R. VALLEJO	548 09 12	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	10 HORAS	300 KILOS	DEPENDE DEL RECORRIDO	SALVADO ZANAHORIA MIEL	\$ 500.000,00	\$ 4.000,00 DIARIOS	\$ 10.000,00 MENSUAL	PROPIO	PESEBRERA ORGANIZADA.
OSCAR SALAZAR		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	500 KILOS	\$ 3.000,00	SALVADO HIERBA ZANAHORIA	\$ 400.000,00	\$ 5.000,00 DIARIOS	\$ 30.000,00 MENSUAL	\$ 15.000,00 MENSUAL	PESEBRERA.
JUAN HENAO	548 13 05	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	9 HORAS	500 KILOS	\$ 3.000,00	SALVADO ZANAHORIA HIERBA	\$ 500.000,00	\$ 5.000,00 DIARIOS	\$ 10.000,00 MENSUAL	\$ 15.000,00 MENSUAL	POTRERO
JHON JORGRE	548 01 75	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	400 KILOS	\$ 3.000,00	DE TODO	\$ 400.000,00	\$ 8.000,00 DIARIOS	\$ 30.000,00 MENSUAL	PROPIO	POTRERO
VICTOR ARCILA	548 06 54	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	7 HORAS	500 KILOS	\$ 1.000,00 \$ 2.000,00 \$ 3.000,00	SALVADO MELAZA	\$ 400.000,00	\$ 2.000,00 DIARIOS	\$ 10.000,00 MENSUAL	NO COBRAN	POTRERO
LUIS CARLOS CASTRO G.		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	15 HORAS	500 KILOS	\$ 1.000,00	ZANAHORIA Y CUIDO	\$ 500.000,00	\$ 5.000,00 DIARIOS	\$ 30.000,00 MENSUAL	NO COBRAN	EN LA VIA
JOSE DOMINGO OCAMPO CUARTAS		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	500 KILOS	\$ 1.500,00	SALVADO MELAZA	\$ 100.000,00	\$ 4.000,00 DIARIOS	\$ 30.000,00 MENSUAL	NO LE COBRAN	EN LA VIA
FRANCISCON LUIS GONZALEZ G.		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	10 HORAS	500 KILOS	\$ 5.000,00	DE TODO	\$ 500.000,00	\$ 4.000,00 DIARIOS	\$ 10.000,00 MENSUAL	\$ 15.000,00 MENSUAL	POTRERO
OSMAN F. OSPINA SALAZAR	548 05 55	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	500 KILOS	\$ 2.000,00	DE TODO	\$ 500.000,00	\$ 4.000,00 DIARIOS	\$ 30.000,00 MENSUAL	PROPIO	POTRERO
MARIO MONTOYA	548 24 08	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	6 HORAS	400 KILOS	\$ 1.000,00	DE TODO	\$ 300.000,00	\$ 3.000,00 DIARIOS	\$ 15.000,00 MENSUAL	PROPIO	POTRERO
JUAN CLIMACO CEBALLOS		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	7 HORAS	500 KILOS	\$ 1.000,00	DE TODO	\$ 400.000,00	\$ 4.000,00 DIARIOS	\$ 4.000,00 MENSUAL	PROPIO	POTRERO
JOSE ARISTIZABAL		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	400 KILOS	\$ 1.000,00	DE TODO	\$ 500.000,00	\$ 5.000,00 DIARIOS	\$ 12.000,00 MENSUAL	\$ 12.000,00 MENSUAL	POTRERO
ISAIAS ARISTIZABAL		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	400 KILOS	\$ 1.000,00	CAÑA Y SALVADO	\$ 400.000,00	\$ 5.000,00 DIARIOS	\$ 12.000,00 MENSUAL	PROPIO	POTRERO

PROPIETARIO	TEL.	AREA DE UBICACION	DURACION SERVICIO	CAPACIDADCA RGA	TARIFA SERVICIO	ALIMENTO ANIMAL	COSTO ANIMAL	COSTO ALIMENTO	GASTOS VETERINAR.	COSTO POTRERO	HOSPEDAJE ANIMAL.
OSCAR GALEANO		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	2 HORAS	500 KILOS	\$ 1.500,00	DE TODO	\$ 250.000,00	\$ 3.000,00 DIARIOS	\$ 12.000,00 MENSUAL	PROPIO	POTRERO
LUIS AMADOR RAMIREZ	548 19 31	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	9 HORAS	500 KILOS	\$ 3.000,00	SALVADO	\$ 100.000,00	\$ 4.000,00 DIARIOS	\$ 20.000,00 MENSUAL	\$ 20.000,00 MENSUAL	POTRERO
JOSE ALIRIO MONTOYA	548 51 35	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	500 KILOS	\$ 2.000,00	DE TODO	\$ 400.000,00	\$ 5.000,00 DIARIOS	\$ 11.000,00 MENSUAL	NO COBRAN	EN LA VIA
LEONARDO ARBELAEZ	548 56 57	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	500 KILOS	\$ 2.000,00	DE TODO	\$ 400.000,00	\$ 5.000,00 DIARIOS	\$ 11.000,00 MENSUAL	\$ 15.000,00 MENSUAL	POTRERO
CARLOS E. GOMEZ	548 41 08	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	500 KILOS	\$ 2.500,00	DE TODO	\$ 150.000,00	\$ 2.000,00 DIARIOS	\$ 5.000,00 MENSUAL	\$ 10.000,00 MENSUAL	MANGA
ANCIZAR DUQUE B.	548 23 66	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	10 HORAS	400 KILOS	\$ 1.000,00	DE TODO	\$ 500.000,00	\$ 3.000,00 DIARIOS	\$ 10.000,00 MENSUAL	PROPIO	PESEBRERA
JHON JAIRO OCAMPO		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	500 KILOS	\$ 3.000,00	SALVADO	\$ 400.000,00	\$ 4.000,00 DIARIOS	\$ 50.000,00 MENSUAL	PROPIO	POTRERO
MIGUEL A. OCAMPO		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	9 HORAS	400 KILOS	\$ 1.000,00	DE TODO	\$ 600.000,00	\$ 3.000,00 DIARIOS	\$ 12.000,00 MENSUAL	\$ 20.000,00 MENSUAL	POTRERO
MIGUEL A. RAMIREZ		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	10 HORAS	400 KILOS	\$ 1.000,00	DE TODO	\$ 600.000,00	\$ 3.000,00 DIARIOS	\$ 12.000,00 MENSUAL	\$ 20.000,00 MENSUAL	POTRERO
JOAQUIN E. OSPINA		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	7 HORAS	400 KILOS	\$ 3.000,00	SALVADO ZANAHORIA	\$ 700.000,00	\$ 3.000,00 DIARIOS	\$ 15.000,00 MENSUAL	\$ 12.000,00 MENSUAL	POTRERO
LUIS CARLOS SALAZAR		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	7 HORAS	500 KILOS	\$ 4.000,00	DE TODO	\$ 500.000,00	\$ 2.000,00 DIARIOS	\$ 40.000,00 MENSUAL	PROPIO	POTRERO
GABRIEL OCAMPO		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	8 HORAS	500 KILOS	\$ 3.000,00	DE TODO	\$ 400.000,00	\$ 5.000,00 DIARIOS	\$ 30.000,00 MENSUAL	PROPIO	POTRERO
FRANCISCO SALAZAR		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	7 HORAS	400 KILOS	\$ 2.000,00	ZANAHORIA	\$ 500.000,00	\$ 6.000,00 DIARIOS	\$ 15.000,00 MENSUAL	PROPIO	POTRERO
JESUS M. DUQUE C.	548 12 75	20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	10 HORAS	500 KILOS	\$ 2.000,00	DE TODO	\$ 500.000,00	\$ 5.000,00 DIARIOS	\$ 5.000,00 MENSUAL	NO COBRAN	EN LA CALLE
GUILLERMO OCAMPO		20X50 MTS. PLAZA DEL MERCADO	10 HORAS	400 KILOS	\$ 3.000,00	CANA	\$ 600.000,00	\$ 4.000,00 DIARIOS	\$ 11.000,00 MENSUAL	\$ 11.000,00 MENSUAL	POTRERO

ESTACION DE SERVICIOS

NOMBRE	DIREC.	TELEFONO	ADMINIST.	SERVICIO QUE OFRECE							VENTA TIPO DE COMBUST.					PROP PREDIO		CANTIDAD SURTIDO-RES					VOLUMEN VENTA DIARIA GALONES					CAN USU.	COSTO GALON			
				1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	PR.	AR.	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5		1	2	3	5
SERVICENT. LA BOMBA	CALLE 27	548 44 34	JAIRO GONZALEZ							X	X	X	X	X	X			3	1	2		30	700	40	200		16	50	1466	2050	1545	9500
EL CORDOBES	LA RAMADA	548 42 45	JUAN GONZALO MARIN	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X			3	1	2			1300	200	1000		15	200	1466	2050	1345	9800
LOS PINOS	CIUDADELA	548 48 87	CRISTIAN RIOS	X	X			X		X	X	X				X		2	2	2			1800	30	150			150	1466	2050	1345	

CONVENCIONES

SERVICIOS QUE OFRECE

1. VENTA DE COMBUSTIBLE
2. CAMBIO DE ACEITE Y ENGRASE
3. VENTA DE REPUESTOS
4. ALINEACION
5. LAVADO Y BRILLADO
6. MONTALLANTAS
7. TODAS

CLASE DE COMBUSTIBLE

1. GASOLINA CORRIENTE
2. GASOLINA EXTRA
3. ACPM
4. PETROLEO
5. GAS.

RUTAS DE TRANSPORTE MUNICIPIO DE MARINILLA

EMPRESA	NOMBRE RUTA	URB.	VER	INTERM.	NRO. RES. OTORGA RUTA	POBLACION BENEFICIADA	FRECUENCIA DESPACHO	VALOR PASAJE
WOOH-RAH-1000	CIRCULAR CIUDADELA	X			0530/95	2713	CADA MEDIA HORA DESDE LAS 5.45 AM HASTA LAS 10:15 PM.	\$ 350,00
	CIRCULAR MARIA AUXILIADORA	X			0530/95	1327	CADA MEDIA HORA DESDE LAS 5.45 AM HASTA LAS 10:15 PM.	\$ 350,00
	CAMPO ALEGRE - CASCAJOS		X		0530/95	1035	CADA DOS HORAS DESDE LAS 6:15AM HASTA LAS 7PM	VER ANEXO NRO. 1
	LOS SALTOS		X		0530/95	1605	CADA HORA DESDE LAS 6AM HASTA LAS 7 PM.	VER ANEXO NRO. 1
	LAS MERCEDES		X		0530/95	1180	CADA DOS HORAS DESDE LAS 5:15 AM HASTA LAS 7PM.	VER ANEXO NRO. 1
	ASUNCION - LLANADAS		X		0530/95	1860	CADA DOS HORAS DESDE LAS 6:45 AM HASTA LAS 5:30 PM.	VER ANEXO NRO. 1
	ESMERALDA LA ESPERANZA		X		0530/95	905	CADA TRES HORAS DESDE LAS 6:30 AM HASTA LAS 7 PM.	VER ANEXO NRO. 1
	SIMONA DUQUE	X			267/97	1339	CADA VEINTE MINUTOS DESDE LAS 5:45 AM HASTA LAS 10:15PM	\$ 350,00
	LOS ROSALES	X			252/97	968	CADA QUINCE MINUTOS DESDE LAS 5:45 AM HASTA LAS 10:15PM	\$ 350,00
	ALTO DE SAN JOSE	X			252/97	791	CADA QUINCE MINUTOS DESDE LAS 5:45 AM HASTA LAS 10:15PM	\$ 350,00
INRAVISION	X			252/97	902	CADA QUINCE MINUTOS DESDE LAS 5:45 AM HASTA LAS 10:15PM	\$ 350,00	
EL ROSARIO		X		189/97	385	CADA DOS HORAS DESDE LAS 5:45 AM HASTA LAS 4PM	VER ANEXO NRO. 1.	

RUTAS DE TRANSPORTE MUNICIPIO DE MARINILLA

EMPRESA	NOMBRE RUTA	URB.	VER.	INTERM	NRO. RES. OTORGA RUTA	POBLACION BENEF.	FRECUENCIA DESPACHO	VALOR PASAJE
SOTRAMARSA	PLAZA PRINCIPAL – CASCAJO – BELÉN – CIUDEDELA – LA DALIA – PLAZA PPAL.	X			592/96	2713	CADA MEDIA HORA DE LAS 6AM A 10:30PM	VER ANEXO NRO. 1
	PLAZA PRINCIPAL – MARIA AUXILIADORA – PLAN 60	X			592/96	1327	CADA QUINCE MINUTOS DE LAS 6AM A LAS 10:30 PM.	VER ANEXO NRO. 1
	CENTRO – EL SOCORRO- LA PRIMAVERA – CENTRO		X		592/96	815	CADA MEDIA HORA DE LAS 7AM A 6 PM	VER ANEXO NRO. 1
	PLAZA PPAL – EL CHOCHO – LA CABAÑA- QUEBRADA DE POZO – PLAZA PPAL.		X		592/96	2020	CADA HORA DE LAS 7AM A 6 PM.	VER ANEXO NRO. 1
	CENTRO – ALTO DE VARGAS – LA PLANTA – CENTRO.		X		592/96	815	CADA MEDIA HORA DE LAS 6AM A 6 PM	VER ANEXO NRO. 1
	MARINILLA – ALDANA Y VICEVERSA		X		430/97	600	CADA QUINCE MINUTOS DE LAS 6:30AM A 10:30 PM.	VER ANEXO NRO. 1
	MARINILLA – GAVIRIA Y VICEVERSA		X		721/97	815	CADA TREINTA MINUTOS DE LAS 6:AM A 8 PM.	VER ANEXO NRO. 1
	PLAZA DEL MERCADO – PLAZA PRINCIPAL – CASCAJOS		X		592/96	1035	CADA TRES HORAS DE 6:30 AM A 7:30PM	VER ANEXO NRO. 1
	PLAZA DEL MERCADO – PLAZA PRINCIPAL – CAPILLA DE RIVERA – PARTIDA ALDANA LA ESMERALDA		X		592/96	1015	CADA DOS HORAS DE LAS 6 AM A LAS 10:30 PM.	VER ANEXO NRO. 1
	MARINILLA – ALTO DEL CHOCHO – MONTAÑITA Y VICEVERSA.		X		251/97	2035	CADA DOS HORAS DE LAS 7 AM A LAS 5:40PM.	VER ANEXO NRO. 1
MARINILLA – ALTO DEL MERCADO Y SANTA CRUZ (CRUCES)		X		251/97	1025	CADA DOS HORAS DE LAS 7:15 AM A LAS 5:15PM.	VER ANEXO NRO. 1	
MARINILLA – MEDELLIN Y VICEVERSA			X	000050/89	1840	CADA QUINCE MINUTOS DE LAS 4:30AM A 8 PM.	\$ 1.300,00	
MARINILLA – RIONEGRO Y VICEVERSA			X	000050/89	1740	CADA DOS O TRES MINUTOS DE LAS 4AM A LAS 11PM.	\$ 700,00	

COOTRAINDIVIDUAL

RESOLUCION QUE FIJO LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA:

RESOLUCION NRO. 057 DEL 29 DE ENERO DE 1.997

CAPACIDAD MAXIMA TRANSPORTADORA: 68

CAPACIDAD MINIMA TRANSPORTADORA: 05

CAPACIDAD ACTUAL A LA FECHA (JULIO 30/98): 56 vehículos

PRINCIPAL OBJETO SOCIAL: Servicio de transporte urbano.

LAS RUTAS ACTUALES:

URBANAS: María Auxiliadora, Ciudadela, Tinajas, los Rosales e Inravisión.

RURALES: Los Saltos, los Cascajos, la Esmeralda, las Mercedes, LLanadas, la Peña y el Rosario.

INVENTARIO DE VEHICULOS EN LOS PARQUEADEROS PUBLICOS

TIPO DE VEHICULOS		TOTAL	URBANO	RURAL	VEH. PARO. PUBLICO	NOMBRE	ADMINISTRACION	AREA M2	CAPACIDAD VEHICULOS	TARIFA			
									H	D	S	M	
PUBLICOS	PASAJEROS	269	X	X	15	PARQUEADERO LA FERIA	VICTOR RAUL BUITRAGO	1000	60	800	2000		30.000
	CARGA	33	X	X	18	PARQUEADERO LA FERIA				1000	3000		45.000
		1288	X	X	13	SAN JOSE	OMAR NARANJO	600	40	600	2500		45.000
PARTICULARES					23	LA CAPILLA	PEDRO OSORIO	30X15	23	600	2500		45.000
					10	PASAJE 2000	RAMON MARIN	30X15	10				30.000
					15	19.30	FRANCISCO GOMEZ		2	600	2500		30.000
		360	X	X	12	SAN JOSE	OMAR NARANJO	600	36	800	1300		20.000
MOTOS					30	LA CAPILLA	PEDRO OSORIO	30X15	30	800	1300		20.000
					2	19.30	FRANCISCO GOMEZ		30				8.000
TOTAL VEHICULOS		1950			136				231				