

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

**IMPACTO Y VALOR PÚBLICO DE LA PUESTA EN MARCHA DE LA  
TERMINAL DE TRANSPORTES EN CARMEN DE APICALÁ COMO EJE DE  
DESARROLLO ECONÓMICO SOCIAL.**

1

Estudiante:

Jenny Carolina Ramírez Sánchez

Escuela Superior de Administración Pública Territorial Tolima

CETAP Melgar

2022

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

**IMPACTO Y VALOR PÚBLICO DE LA PUESTA EN MARCHA DE LA  
TERMINAL DE TRANSPORTES EN CARMEN DE APICALÁ COMO EJE DE  
DESARROLLO ECONÓMICO SOCIAL.**

2

Monografía para optar al título de Administrador público

Docente Tutor: Elvia Nancy Ospina Díaz

Estudiante:

Jenny Carolina Ramírez Sánchez

Escuela Superior de Administración Pública Territorial Tolima

CETAP Melgar

2022

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

## **DEDICATORIA**

Es dedicado a cada uno de los que aportaron sus esfuerzos para seguir adelante en este proceso. A quienes con compromiso, responsabilidad, amor y dedicación nos ayudaron a tomar las mejores decisiones en nuestra carrera profesional, con el fin de servir a la sociedad.

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

## **AGRADECIMIENTOS**

**Agradecer a Dios , a mis padres, y familiares, a los docentes y compañeros, a la institución educativa de la ESAP.**

**Cada peldaño que se de llevarán el granito de arena que cada uno aporto en cada proceso, con gratitud y respeto me llevo el acumulado de los saberes, y conocimientos para cumplir con lo propuesto desde el inicio de la carrera profesional.**

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá,  
Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

## **CONSTANCIA DE APROBACIÓN**

## TABLA DE CONTENIDO

	<b>Pág.</b>
<b>PRESENTACIÓN .....</b>	<b>10</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>11</b>
<b>1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....</b>	<b>15</b>
<b>1.1 Problemática asociada al ámbito temático.....</b>	<b>15</b>
<b>1.2 Descripción de la situación problemática .....</b>	<b>15</b>
<b>2. JUSTIFICACIÓN .....</b>	<b>17</b>
<b>3. OBJETIVOS .....</b>	<b>18</b>
<b>3.1 Objetivo General .....</b>	<b>18</b>
<b>3.2 Objetivos Específicos .....</b>	<b>18</b>

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

<b>3.3 Alcance de la Monografía .....</b>	<b>18</b>
<b>4. MARCOS REFERENCIALES .....</b>	<b>20</b>
<b>4.1 Marco Conceptual .....</b>	<b>20</b>
<b>4.2 Marco Teórico .....</b>	<b>25</b>
<b>4.3 Marco Legal .....</b>	<b>29</b>
<b>4.4 Marco Temporal .....</b>	<b>31</b>
<b>4.5 Marco Geográfico .....</b>	<b>31</b>
<b>5. DISEÑO METODOLÓGICO .....</b>	<b>33</b>
<b>5.1 Método .....</b>	<b>33</b>
<b>5.2 Enfoque .....</b>	<b>33</b>
<b>5.3 Toma de datos .....</b>	<b>34</b>
<b>5.4 Generalización analítica .....</b>	<b>35</b>
<b>6. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.....</b>	<b>36</b>
<b>6.1 Antecedentes del caso de referencia.....</b>	<b>36</b>
<b>6.2 Hallazgos especiales en el proceso de contratación y ejecución .....</b>	<b>38</b>
<b>6.3 De la percepción ciudadana .....</b>	<b>40</b>
<b>7. RESULTADOS Y EVALUACIÓN .....</b>	<b>41</b>
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>	<b>44</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>45</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>50</b>

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tópicos de observación conceptual .....	23
Tabla 2. Síntesis de estudios correlacionados con la investigación .....	27
Tabla 3. Resumen de la normatividad vigente .....	30
Tabla 4. Panorama del estado de las vías del municipio de Melgar .....	32
Tabla 5. Indicadores de Gestión Administrativa .....	37

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

## **INDICE DE ANEXOS**

Anexo 1. Cronograma de Actividades .....	50
Anexo 2. Modelo de Fichas Bibliográficas .....	52

## PRESENTACIÓN

La región oriental del departamento del Tolima, adicional a sus riquezas agrícola y pecuaria, está en una etapa de acelerado incremento turístico gracias a sus atractivos naturales y diversidad paisajista y a la cercanía a troncales de alto tráfico que cruza el territorio de la región.

Es conocida la creciente demanda, tanto en la tenencia del carro particular como en la de la movilidad de pasajeros y carga que, junto algunas políticas comerciales y de desarrollo del Estado, presionan al aumento y diversidad de las ofertas de vehículos bajo esquemas comerciales muy atractivos con incrementos considerables en lo referente a los censos y controles sobre el parque automotor, en general.

Paralelo al desarrollo vial de las últimas décadas que ha tenido el país, a la apertura de las autopistas 4G, es extensa la red vial que se construye alrededor de estas. Las razones son muchas, pero la mayor motivación es el emprendimiento de negocios y empresas oferentes de servicios turísticos, para lo cual el clima y las condiciones geotopográficas son aporte fundamental.

Quizás con mayor velocidad a la del desarrollo vial, el censo automotor crece a otra. Circunstancia que ha obligado al gobierno nacional, hace ya varias décadas, a interesarse más por

toda la complejidad que trae el crecimiento automotor, su diversidad, y el crecimiento vial.

Las circunstancias anteriores, más no únicas, han dado pie a una tendencia y a una real necesidad, la construcción o el equipamiento de infraestructuras urbanas para el parqueo y llegada de vehículos de transporte de pasajeros; posiblemente con mayor afán al que se observa para las terminales de carga. Medianos y pequeños municipios han emprendido este tipo de obras, algunas son evidencia de no haber tenido la debida planeación, de haberse emprendido inversiones sin las garantías de uso o sostenibilidad de estos equipamientos; pero, en otros casos han servido para poner en duda la ética administrativa y la capacidad de control sobre la contratación pública.

El interés de la presente monografía es evaluar o inspeccionar un poco el camino recorrido sobre la construcción de la Terminal de transportes del municipio del Carmen de Apicalá.

## INTRODUCCIÓN

Toda entidad municipal ha de comprender la capacidad mínima necesaria para asistir a los ciudadanos frente a trámites estatales y correlacionados con funciones públicas tales como el establecimiento de la oficina de tránsito, que, para el caso del presente estudio, se da connotación espacial a aquellos municipios de sexta categoría, como es el caso del municipio de Carmen de Apicalá, en el departamento del Tolima. Teniendo presente, por supuesto, lo que significa el hecho de una clasificación municipal de tal denominación, a lo cual se trae a colación el significado, que consiste en una población igual o inferior a diez mil (10.000) habitantes, ingresos corrientes de libre destinación anuales, que en este caso no sean superiores a quince mil (15.000) salarios mínimos legales mensuales, correspondientes al año fiscal corriente; adicionalmente (Ley 136 de 1994)

Este municipio, a pesar de tener la categorización anteriormente mencionada, es crucial dentro de las “arterias viales” de la nación, dado que el casco urbano está conectado, mediante corredores rurales y/o de protección y ecológico con las veredas los Medios, Cuatro Esquinas y Misiones, Peñón Blanco y Novillos, Cuatro Esquinas, La Caimanera, Brasil, Mortiño, Km; y a

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

Charcón, con distancias promedio entre los 8 y 35 km., por carreteras sin pavimentar y en regular estado. (Adm. Municipal Carmen de Apicalá, 2019).

Lo anterior es parte, como componente, del sistema o tendencias del transporte de la región, la cantidad considerable de vehículos que arriban al municipio, más los que hacen todos los recorridos interveredales tienen que, con total frecuencia hacen uso del espacio público, con estacionamientos no adecuados sobre las vías, pero también no se cuenta con una infraestructura vial, con señalizaciones, entre otras debilidades, que hacen del municipio, en su cabecera municipal, de un desorden considerable en la movilidad y el transporte. Son condiciones que exigen su incorporación objetiva en los planes, estudios y regulaciones del ordenamiento en los usos del suelo urbano,

sea proclive a una construcción de un ordenamiento territorial tal que sea un factor fundamental en el impulso del desarrollo económico nacional. (Gob. Tolima)

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

Carmen de Apicalá, es sin duda, el municipio con el mayor número de los nuevos vehículos llamados mototaxis, de acuerdo a la población total. Hecho que ha desplazado a los taxis intermunicipales, que fueron tan frecuentes hace unas décadas para la conectividad en la región y con centros principales de operación en Espinal, Girardot y Bogotá.

Por lo anterior, se tiene una connotación relevante y trascendental del imperativo de establecer la oficina de tránsito en un municipio, acorde a uno de sexta categoría. Considerando que la organización del espacio público y de tránsito debe comprender claramente las respectivas funciones frente a las más constantes demandas de servicios y controles que se presentan en los temas relacionados al tránsito en el municipio. (Augusto Álvares, 2008)

Correlacionando con lo anterior, con la vinculación de pobladores locales para la realización de grandes obras, de impacto para el desarrollo, la mayor oferta es la mano de obra para labores propias de construcción de campamentos, servicios de transporte local y actividades de campo introdujo un pago de salarios del doble y triple de los usuales salarios pagados para las labores agropecuarias. Con mucha temporalidad, cuando en un municipio se hace sensible la economía local por recursos invertidos, se producen efectos contrarios como la especulación en los costos de arrendamientos de viviendas, habitaciones y locales comerciales, como también los pueblos ven crecer el número de establecimientos para la venta de licores y aumento en negocios irregulares e ilegales, como sucedió cuando se vio la bonanza de la minería ilegal, las explotaciones de hidrocarburos y la extensión del narcotráfico.

Las inversiones públicas, en cabeza de sus entidades están en la capacidad de transformar “insumos” en resultados, expresados como servicios y obras. Proceso de transformación de recursos en resultados compuesto por un conjunto de tareas y operaciones que son planeadas, ejecutadas, controladas, dirigidas y evaluadas. A esto se le conoce como proceso administrativo, el cual es el eje funcional de toda organización. (Contreras, 2007)

Es decir, existe la necesidad de la óptima y pertinente gestión, control y gestión de los citados recursos por parte de algún organismo público para que los derechos y servicios que los ciudadanos deben disponer se cumplan reglamentariamente.

Para los efectos del presente estudio, uno de los derechos fundamentales de los ciudadanos del Estado es el transporte y la libre circulación dentro del territorio nacional, la seguridad y protección del espacio público, en estas materias, la vigilancia, la supervisión y la organización son competencias del Ministerio de Transporte del Estado.

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

Según lo establecido por Decreto N° 087 de 2011, el organismo del gobierno nacional encargado de la formulación y adopción de políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del tráfico vial, marítimo, fluvial, ferroviario y aéreo, tránsito e infraestructura dentro del país es el mismo ministerio. (MinTransporte), Organización pública que provea los derechos y servicios fundamentales al ciudadano, respecto de la movilidad, el tránsito y transporte sobre el territorio nacional, ciñéndose al cumplimiento de las normativas, leyes y estatutos legales vigentes.

Carmen de Apicalá, municipio de vocación agrícola, es un territorio de Paso que comunica al Municipio con Girardot, con un significativo volumen de vehículos, que se incrementa notablemente en los fines de semana, puentes festivos y temporadas vacacionales. La vía a Melgar que se constituye en un anillo vial turístico entre Bogotá - Melgar – Carmen de Apicalá, más la vía a Cunday que comunica al Centro con el Oriente del Tolima; todas son vías que potencializan su desarrollo turístico y agropecuario (Gob. Tolima).

El casco urbano está conectado mediante corredores rurales y/o de protección y ecológico a las veredas los Medios, Cuatro Esquinas y Misiones, 15.4 Km; a Peñón Blanco y Novillos, 10.6 Km; a Cuatro Esquinas – La Caimanera, 12.3 Km; a Brasil, 3.0 Km; a Mortiño, 4.4 Km; y a Charcón, 3.8 Km; por carreteras sin pavimentar en regular estado. (Gob. Tolima). Todo esto influye sobre el sistema de transporte, el uso de espacio público, la infraestructura vial, entre otras variables relevantes, hacen que este municipio sea proclive a una construcción de un ordenamiento territorial tal que sea un factor fundamental en el impulso del desarrollo económico nacional. (Gob. Tolima).

Las anteriores características, junto con todas las de su entorno geográfico y natural, han permitido que Carmen de Apicalá entre con fuerza a ser parte del desarrollo turístico de la región occidental del departamento; de ahí su acelerado desarrollo de infraestructuras dirigidas a mejorar las ofertas municipales en servicios diversos, entre ellos el transporte. Como se dijo antes, este municipio puede ser el de poseer el mayor número de mototaxis, los que de muchas maneras intervienen en la congestión de las vías urbanas y sus alrededores, de la misma manera que todos aquellos vehículos particulares de visitantes de zonas aledañas y de la capital de la República.

Pero hay que hacer referencia también al aumento de los vehículos que recorren la zona rural ante la demanda y posibilidades de vinculación comercial con centros de mayor consumo, es decir se ha aumentado el volumen de carga de alimentos del campo a las ciudades. Similar a

lo que sucede en Melgar, gran cantidad de visitantes no llega en carro particular, por lo tanto, la demanda ha obligado a ser aumentado el número y la frecuencia de vehículos de transporte público intermunicipal de pasajeros.

Antecedentes y factores descritos, parecen ser las razones de fuerza por la cual la administración municipal propuso, gestionó y ejecutó el proyecto de la Terminal de Transportes de Pasajeros; como alternativa para evitar la accidentalidad en la zona urbana y ordenar el uso del espacio público; sin dejar de pensar que es una obra fundamental para un municipio que está en auge y merece lo mejor.

Cuando se mencionan los términos propuso, gestionó y ejecutó, significa que al menos son tres los momentos requeridos para llevar a cabo esta inmensa inversión. Momentos en los cuales intervienen diferentes actores, los municipales, los departamentales, los nacionales y las entidades de control de los diferentes niveles y competencias, pues no es solo una contratación pública es, también, una obra sometida a regulaciones de tránsito y transporte.

Cabe acá, por lo tanto, preguntar sobre ¿cómo se articulan todos estos actores para que una obra y una inversión de este tamaño llegue a feliz término? Pero, la pregunta también se puede hacer, cuando los resultados son totalmente diferentes, por ejemplo, cuando la obra puede ser calificada de “elefante blanco” o negociado político-administrativo; en este caso la pregunta cambia radicalmente en su sentido, así conserve la mayoría de los mismos términos, ¿cómo es posible que ante tantos actores que intervienen para ejecutar una obra de estas, nadie anticipe o prevenga este tipo de fracasos?. Adicionándose, la inquietud de ¿Quién asume las responsabilidades y contra quien se dirige la acción de recuperación de los dineros públicos invertidos o malgastados?

## **1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **1.1 Problemática Asociada al Ámbito Temático**

De acuerdo al Concepto número 035971 de 2021 del Departamento Administrativo de la Función Pública, como reporte anual de las Funciones del Inspector de tránsito del municipio. RAD N° 20219000016332 del 13 de enero de 2021, precisamente se establecen algunas problemáticas al no tener estandarizado y establecido debidamente las funciones propias de una oficina del tránsito del municipio, a pesar de que no es explícitamente referenciado con el caso del municipio objeto de estudio, si presenta una posibilidad de concretar asimetrías entre los ideales de servicio y función pública, y la realidad actual que han de confrontar ciertos funcionarios públicos a los cuales no se tiene por asignación oficial y correspondiente las funciones de ejercicio de tránsito y transporte en tales municipios de denominación semejante. (Dep Administrativo Función Pública, 2021)

### **1.2 Descripción de la Situación Problemática**

Para cumplir a cabalidad con las funciones públicas respectivas al tránsito y transporte que deben realizar los ciudadanos del municipio Carmen de Apicalá, Tolima, estos no pueden dejar a un lado el hecho que han pasado 4 años desde que se entregó la obra del Terminal de Transportes de Carmen de Apicalá, pero se usa con fines muy diferentes a su objetivo: parque de recreación, pequeños puestos de mercado, ocupación por parte de habitantes de calle y consumidores de psicodependientes, pero no para los fines del transporte.

En el mandato de 2011 a 2015 el exalcalde Héctor Lamar Leal, quien en ese momento estaba a cargo del municipio, determinó o autorizó la creación del nuevo terminal de transportes a las afueras de la zona urbana de Carmen de Apicalá, eligiendo como contratista a Duván Ramírez Bayona quien estaría a cargo de la obra y bajo la supervisión de Cristian Camilo León Quiroga, en su condición de Secretario de Planeación e Infraestructura del municipio.

Bajo estos términos se firmó el contrato No. 170 del 4 de junio de 2015 que tenía como objetivo “contratar el diseño de la Etapa 1. Estudios técnicos de diseños y trámites; y la construcción de la Etapa 2. Ejecución de obras, socialización y entrega en funcionamiento para

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

parador de transportes del municipio de Carmen de Apicalá, departamento del Tolima.

Una de las observaciones detalladas, quizás la primera, obedece a que nunca se tuvo en cuenta que eran los terminales terrestres interprovinciales, los cuales son obras de infraestructuras utilizadas en la prestación de los servicios de transporte terrestre de pasajeros, su necesaria presencia en las urbes los vincula con el desarrollo urbano de las ciudades.

Luego de adelantar el proceso de auditoría en modalidad especial, orientado por el Contralor Departamental del Tolima, Diego Andrés García Murillo debido a una denuncia instaurada en el mes de febrero, sobre presuntas irregularidades frente al contrato 170 del 4 de junio de 2015, cuyo objeto social era la construcción de un terminal y/o parador de transporte municipal en esta población, el órgano de control entregó como resultado cuatro observaciones administrativas, de las cuales tres tienen alcance fiscal por la suma de \$534.860.163.10, dos de carácter disciplinario y una con incidencia penal.

Por otra parte, frente a los manuales de funciones y de competencias laborales el Decreto 1083 de 2015 Único Reglamentario del Sector de la Función Pública señala:

Artículo 2.2.4.10. Manuales específicos de funciones y de competencias laborales. De conformidad con lo dispuesto en el presente Título, las entidades y organismos en los manuales específicos de funciones y de competencias laborales deben incluir: el contenido funcional de los empleos; las competencias comunes a los empleados públicos y las comportamentales, de acuerdo con lo previsto en los Artículos 2.2.4.7 y 2.2.4.8 de este Título; las competencias funcionales; y los requisitos de estudio y experiencia de acuerdo con lo establecido en el decreto que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

De lo anterior, la norma es clara en establecer que las entidades públicas deben tener por cada empleo de la entidad un manual de funciones y competencias laborales, el cual debe tener el contenido funcional del empleo, las competencias funcionales, los requisitos de estudio y experiencia, esto con el fin de establecer las obligaciones del empleo y las funciones a desarrollar de acuerdo a las competencias del mismo.

## JUSTIFICACION

Es menester correlacionar el significado inherente de cualquier organismo o entidad pública de servir a los ciudadanos y cumplir cabalmente su función de asistencia pública, es necesario reflexionar y monitorear continuamente la calidad, optimización y pertinencia de la administración pública de la prestación de dicho servicio público.

En resumen, en cuanto a los diversos trámites de transporte, a nivel nacional, los ciudadanos deben cumplir con obligaciones equivalentes a las que tienen al realizar trámites como el registro de vehículos y el pago de los impuestos correspondientes. Para el caso del municipio de Carmen de Apicalá, Tolima, indiferente de la clasificación que se le asigne, no debe ser correlacionado o proporcional la contribución estatal a las funciones de gestión del tránsito y transporte, con los criterios estimados para determinarlo de sexta categoría en materia de número de habitantes e ingreso per cápita o ingreso bruto determinado por su producción interna; por parte del estado está la correspondencia constitucional de velar por la pertinente asistencia pública a las necesidades y derechos mismos de los ciudadanos de este municipio. Por lo cual, la correlación intrínseca de todos estos conceptos se enfoca, por ende, en la ejecución a cabalidad de sus funciones gubernamentales o estatales al servicio de los derechos fundamentales del ciudadano. Si bien lo estatal es uno de los espacios por excelencia, de las sociedades modernas.

Lo anterior, permite entrever la trascendencia del foco semántico y constructivo que permita generar una evaluación y recopilación de conceptos e información correspondiente con los trámites ante los organismos de tránsito en Colombia como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público; problemática administrativa desde las funciones públicas estatales. Debe guiarse con lo amparado por la constitución de 1991, Artículo 300.

Corresponde a las Asambleas Departamentales, por medio de ordenanzas, reglamentar el ejercicio de las funciones y la prestación de los servicios a cargo del departamento, expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, *el transporte*, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera. (Gestor normativo).

### 3. OBJETIVOS

#### 3.1 Objetivo General

Correlacionar y establecer todos los hechos elementales y normatividades respectivas a las funciones e instrumentos de la oficina de tránsito del municipio, aplicándolos en el municipio de Carmen de Apicalá, Tolima.

#### 3.2 Objetivos Específicos

- ❖ Proponer protocolos, y estándares en la prestación del servicio público respectivo a tránsito del municipio, en cumplimiento de las funciones públicas y estatales vigentes correspondiente.
- ❖ Aglutinar los procedimientos asertivos en otras organizaciones estatales o municipalidades que tengan correlación, en la gestión integral y pertinente de funciones de tránsito y transporte que correspondan con una atención óptima y acertada con la ciudadanía.
- ❖ Evidenciar las situaciones y fundamentos del estudio con fuentes oficiales en concatenación con la perspectiva pública en contraposición con la colectiva.

#### 3.3 Alcance de la Investigación.

Los municipios de sexta categoría, como es el caso Carmen de Apicalá, Tolima, carecen lamentablemente de un establecimiento, de protocolos, instrumentos y herramientas mínimas necesarias para ejercer a cabalidad las funciones respectivas del orden del tránsito, lo cual es proclive, a la situación de que han pasado 4 años desde que se entregó el terminal de transportes de Carmen de Apicalá, pero se utiliza como parque de recreación y pequeños puestos de mercado y no para fines de transporte. Como factor de ineficiencia en el servicio y funciones públicas, que

llevan consigo situaciones tales como el caso de ocurrencia de un accidente de tráfico fuera del horario laboral, de aquellos que no están delgados como funcionarios públicos del tránsito, deberá acudir al lugar, en caso contrario; al igual que procedimientos para cuando ocurre un accidente de tránsito y hay una lesión o casos de deceso.

De igual forma, esto conduce a que no se tenga infraestructura y equipos o una plataforma, que optimicen los trámites y gestiones públicas que los ciudadanos han de tramitar, no por medio de intermediarios, sino por los funcionarios públicos con los elementos y protocolos de servicio pertinentes. (dep.presidencia, 2020) (Augusto Álvarez, 2008).

La denominada post-nueva gestión pública, la gobernanza y la innovación, son tres conceptos sobre las formas de organización y gestión de lo público.

La gobernanza refleja la transformación de las relaciones entre el Gobierno y la sociedad desligarla de la tradicional dependencia gubernamental. Empero, si bien la Gobernanza como concepción ha sido empleada de manera vigorosa en las estrategias discursivas de las doctrinas de la Nueva Gestión Pública (NGP) en conjunción con discursos de innovación como de la Nueva Gestión Pública (NGP) en conjunción con discursos de innovación como marco denominado Pos-Nueva Gestión Pública (P-NGP) que propone nuevas concepciones.

Acerca de la gobernanza y la innovación; concepciones que articulan un giro en las maneras de concebir y comprender las formas organizacionales, la gestión pública y al Estado mismo en su interacción con la sociedad.

Este trabajo analiza los cambios en el concepto de gobernanza desde la P-NGP, lo que implica tomar como punto de partida las descripciones de la gobernanza a partir de ámbitos discursivos NGP, para luego contrastar dichas descripciones con referencias a la P-NGP. Lo anterior lleva implícita una reflexión en torno a la recomposición de las dinámicas de acción pública que, desde el enfoque de la gobernanza con base en referentes discursivos P-NGP, plantean nuevas lógicas para la implementación de políticas desde la innovación pública, como es el caso de las formas organizacionales público/privadas emergentes tipo *crowdsourcing*.

## 4. MARCOS DE REFERENCIA

### 4.1 Marco Conceptual.

ESPACIO PÚBLICO, MOVILIDAD Y TRANSPORTE. Espacio Público. El espacio público es considerado todos aquellos lugares, que dentro del territorio municipal por su naturaleza, usos o afectaciones trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes para ejercer colectivamente el uso y disfrute de la cosa pública, de los bienes de uso público. El Decreto 1504 de 1998 en su artículo 7 establece: “(...) Es el elemento articulador, estructurante y regulador de las condiciones ambientales en el ordenamiento de los municipios (...)”. Así mismo en su artículo 14 indica lo siguiente: “(...) Se considera como índice mínimo de espacio público efectivo, para ser obtenido por las áreas urbanas de los Municipios dentro de las metas y programas del largo plazo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, un mínimo de quince (15m<sup>2</sup>) metros cuadrados por habitante para ser alcanzado durante la vigencia del Plan respectivo.

En el contexto nacional, la infraestructura de transporte vial se caracteriza por ser la más utilizada en el país para el transporte de carga, con un 72% de participación dentro del reparto modal. La red nacional se conforma por un 8% de vías primarias a cargo de la nación, administrados en un 65.9% por el INVIAS y en un 32.7% por la ANI. La red secundaria a cargo de las entidades departamentales, representa el 19% de la red nacional. El 67% de la red comprende la red terciaria, que es administrada en un 20% por el INVIAS, y el restante se distribuye entre los departamentos y los municipios.

Las concesiones viales actuales, constituyen 5.400 kilómetros aproximadamente a nivel nacional, estando a cargo de la construcción, operación y mantenimiento de calzadas sencillas y doble calzada. El gobierno nacional ha definido el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física como una de las estrategias para el fortalecimiento de la competitividad nacional, a través de la consolidación de los corredores de comercio exterior que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos.

Adicionalmente, el Departamento Nacional de Planeación adelantó la Misión de Ciudades, en la cual se identificó la necesidad de mejorar la conectividad entre las principales

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

aglomeraciones urbanas como requisito para aumentar su productividad y garantizar su crecimiento en el largo plazo.

En el contexto departamental del Tolima, éste presenta una localización privilegiada en el contexto Nacional. El Plan Nacional de Desarrollo - PND busca la integración de las principales centralidades del país (Bogotá - Medellín y Cali), pasando por el Tolima, buscando complementariedades económicas competitivas, impulsando el desarrollo de subregiones alrededor de los ejes para reducir los desequilibrios. Esta política privilegia al Tolima debido a su localización equidistante de este triángulo donde se concentra gran parte de la actividad económica, productiva y poblacional del país. I

Al Departamento lo cruzan tres importantes ejes de integración y desarrollo potenciales propuestos en el PND. Estructura Vial del Municipio. El Carmen de Apicalá es un municipio con una gran ventaja comparativa y competitiva, su ubicación es inmejorable, tiene un clima adecuado para el turismo de descanso y posee un atractivo religioso único en Colombia, como es la Basílica de la Virgen Morena del Carmen. El Municipio tiene una muy buena comunicación, pues cuenta con dos entradas; la primera, comunica el casco urbano con Girardot, Ricaurte, Ibagué, centro de Colombia y toma la vía Panamericana en el sitio llamado el Paso, esta vía es pavimentada y está en mal estado; la segunda, es la vía que comunica con Melgar y otras regiones como Bogotá, Boyacá, Girardot, etc., es pavimentada y está en regular estado.

Estas dos vías se constituyen en un anillo turístico de gran importancia en Colombia conformado por: Girardot, Melgar, Carmen de Apicalá, Bogotá, Ibagué. Hacia el interior del Municipio su sistema vial es bueno, el casco urbano está conectado mediante corredores turísticos y/o servicios a las veredas la Antigua y Bolivia con una longitud de 18.8 Km de vías en buen estado. El casco urbano está pavimentado en el 65%, el anillo vial del centro del casco urbano, conformado por 25 manzanas, está totalmente pavimentado; estas vías no están señalizadas, el transporte no es muy segura y ordenado debido a que no existe un plan de movilidad que determine el sentido riguroso de las vías, esta situación se ve agravado por la falta de policía de tránsito en el Municipio.<sup>10</sup> Estados de las Vías del Municipio.

**VÍAS DE SERVICIO:** El municipio registra que la mayor parte de vías de sector turístico se encuentren pavimentadas en buen estado excepto la vía que comunica a los municipios de Melgar y Suarez presenta un estado de regular para la circulación.

**VÍAS RURALES:** Las vías que conectan que las veredas: Los Medios, Cuatro Esquinas,

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

Misiones, Peñón Blanco, Novillos, Brasil, Mortiño, Charcón, se encuentran en estado medio regular para la circulación; las vías que conectan las veredas: Cuatro Esquinas, La Caimanera se encuentran en mal estado. Las vías de comunicación del municipio que se encuentran en mal estado de comunicación son las vías rurales que son utilizadas por los campesinos que se comunican de una vereda a otra para realizar sus labores.

Actualmente el crowdsourcing es un fenómeno relativamente nuevo el cual apareció hace apenas unos años atrás producto de la evolución tecnológica. Desde su primera aparición, este concepto ha logrado un gran éxito debido a su aplicación y desarrollo como fuente para la obtención de conocimiento y de ideas en la creación de nuevos productos y servicios por parte de la “gran multitud exterior” la cual aporta con sus iniciativas al proceso de creación de una startup (González, 2016).

El crecimiento y la transformación de los medios y herramientas en línea y en especial el crowdsourcing, se deben al surgimiento del Internet y al posterior advenimiento de la Web 2.0, existe mucha información que está ampliamente disponible; en el caso de la Web 2.0 es conveniente mencionar que el término se refiere a plataformas tecnológicas con una actitud distinta hacia los usuarios puesto que invitan a estos últimos a intercambiar información y realizar acciones en bien de la comunidad (López et al, 2017).

El crowdsourcing es una herramienta de gestión escalable, que permite a los emprendedores e innovadores contribuir en la creación de valor, las plataformas de innovación de crowdsourcing que emplean tienen la capacidad de crecer significativamente en tamaño e ingresos sin aumentar significativamente sus costos. Sin embargo, escalar en las plataformas de crowdsourcing de forma rápida y sostenible resulta todo un desafío, siendo un factor de influencia para el establecimiento y desarrollo de pequeñas y medianas empresas en el contexto local, nacional o internacional (Corzo y Sarmiento, 2019) citado por (Burgos et al, 2020).

La Gobernanza del Transporte Público Urbano: se analiza la noción de “gobernanza” en sus dos vertientes principales, aplicada especialmente a la Terminal de Transportes del Carmen de Apicalá, centro urbano del Tolima que tiene en su haber turismo religioso. En su primera acepción, la gobernanza se plantea como “buen gobierno” basado en la actuación eficiente y transparente de las instituciones públicas locales, en estrecha relación con los demás actores sociales; en su segunda acepción se entiende como una estrategia neoliberal que facilita la imposición de los intereses de las élites políticas y económicas, y, por encima de todo, la

acumulación de capital privado. En el Carmen de Apicalá, el uso de mototaxis como transporte público en los barrios pobres de la ciudad demuestra limitada imaginación política, creatividad técnica y capacidad de gestión de la empresa pública. Se concluye que los beneficios que surgen de la articulación de sectores marginados y la creación de sensaciones auténticas de inclusión social no se derivan simplemente de intervenciones aisladas como mototaxis, sino que, como lo hicieran otros municipios como Soledad Atlántico, deben ser complementados con proyectos de mejoramiento urbano, cambios en prácticas políticas locales y creación de oportunidades genuinas de capacitación individual y colectiva. Palabras clave: movilidad, inclusión, buen gobierno, competitividad, pobreza.

A las anteriores exposiciones conceptuales, se adicionan algunos con enfoque temático sintetizados en la siguiente tabla.

Tabla 1. Tópicos de observación conceptual

Tópico del Concepto	Dimensiones y análisis semántico	Referencia Adicionales
<b>Gestión de servicio público</b>	SOCIEDAD CIVIL. Según el autor (Urteaga, 2008), es	(Murray, 2002)
<b>En las Organizaciones estatales</b>	El espacio social legitimado, desde la institucionalidad dominante donde emerge la opinión pública. GESTIÓN. Correlacionando lo que el autor (Muñoz, 2020) entiende, como el conjunto de decisiones y acciones que llevan al logro de objetivos preestablecidos. En este sentido la gestión es de carácter teleológica, es decir se orienta al cumplimiento de fines. GESTIÓN PÚBLICA. En este concepto, el autor (Garza, 2010) La gestión pública en sus inicios se entiende como gestión estatal, como el desenvolvimiento de las organizaciones del Estado, es el Estado en acción y en tal sentido está ligada al estudio de las políticas públicas. GOBERNANZA. Con respecto al autor (Urteaga, 2008), este concepto de gobernanza, etimológicamente se remonta al latín medieval, la cual es una palabra que cayó en desuso y fue reemplazada por gobierno. El término de governance se remonta al siglo XVI y “se refiere a la acción o manera de gobernar, guiar o determinar la conducta” (Jessop, 1999. 138). El termino fue revivido hace	(UNAM , 2016) (EAFIT , 2016) (Banco Interamericano de Desarrollo, 2003)

	dos décadas aproximadamente y se ha orientado a explicar las relaciones de coordinación entre actores, estructuras e instituciones gubernamentales y no gubernamentales, nacionales y supra nacionales (Jessop, 1999. 140).	
<b>Pertinencia de los conceptos fundamentales en la administración pública</b>	<p>Ciudadanía: Según el autor (Fernández, 2012), afirma que La ciudadanía, es la calidad que adquiere el que, teniendo una nacionalidad y habiendo cumplido las respectivas normatividades legales vigentes aplicables.</p> <p>Exclusión social: Según el autor (Banco Interamericano de Desarrollo, 2003) La exclusión social se define como una escasez crónica de oportunidades y de acceso a servicios básicos de calidad, a los mercados laborales y de crédito, a una infraestructura adecuada y al sistema de justicia.</p>	<p>(Augusto Álvares, 2008)</p> <p>(UNAM , 2016)</p> <p>(Roth, 2010)</p>
<b>Organismos de Tránsito En Colombia</b>	<p>Organismos de Tránsito; según el propio departamento de tránsito nacional, son aquellas unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>Organizar, según el autor (Contreras,2007) es la función administrativa que se encarga de agrupar las actividades planeadas en la empresa, para lograr el cumplimiento de los objetivos. Agrupar las actividades involucra el proceso de reunir a las personas, asignación de recursos empresariales bajo la dirección de un jefe.</p> <p>Código Tránsito, según el departamento administrativo distrital de Bogotá, (Dep. Adm. Movilidad Bogotá) rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores.</p>	(RUNT)
<b>PROTOCOLOS Y ESTANDARES DE LAS FUNCIONES E INSTRUMENTOS DE LA OFICINA DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO</b>	<p>Concepto 423271 de 2020 Departamento Administrativo de la Función Pública</p> <p>Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;</p> <p>a) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;</p> <p>c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo</p>	(E.V.A., 2020)

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

	municipio y los corregimientos; d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales; e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.	
--	---	--

#### 4.2 Marco Teórico

Despreciando dentro del análisis la categorización municipal a nivel nacional, es de comprender y establecer que los trámites ante los organismos de tránsito en Colombia, la gestión de las organizaciones públicas surge de la necesidad de los ciudadanos y se requiere de la voluntad política para proveer los mecanismos para hacer posible esta realidad institucional. Conocida la gestión por parte de la Alcaldía de Carmen de Apicalá donde se realizó la construcción del terminal lo que procedería era continuar con este proyecto social al servicio de la comunidad, se trata de puntualizar la importancia de una gerencia pública que propenda por la acertada prestación del servicio. Aquí no corresponde el concepto de política pública porque no hay una problemática solo falta de gestión.

Sin priorizar la categorización municipal a nivel nacional, es de comprender y establecer que los trámites ante los organismos de tránsito en Colombia, la gestión de las organizaciones públicas surge de la necesidad de los ciudadanos y se requiere de la voluntad política para proveer los mecanismos para hacer posible esta realidad institucional. Conocida la gestión por parte de la Alcaldía de Carmen de Apicalá donde se realizó la construcción del terminal lo que procedería era continuar con este proyecto social al servicio de la comunidad, se trata de puntualizar la importancia de una gerencia pública que propenda por la acertada prestación del servicio. Aquí no corresponde el concepto de política pública porque no hay tanto una pública sino una falta de gestión pública.

Resumen General del Sector El municipio tiene una gran cantidad de vías en mal estado en el sector urbano y rural, se presentan altos problemas de movilidad como es el caso de incumplimiento de normas de tránsito como menores de edad conduciendo motocicletas, vehículos en contravía, vehículos parqueados en sitios prohibidos, entre otros, adicional se tiene un grupo de personas prestando el servicio público en el sector rural el cual no se encuentra legalizado, ni cumple con la normatividad vigente en transporte público, por lo que es necesario

realizar una base de datos con los responsables de mototaxis, para así comenzar con su legalización y apoyo por parte de la administración municipal. Por lo tanto, el municipio requiere un ordenamiento vial y fortalecimiento del transporte público para contribuir al incremento de la seguridad vial. Se debe realizar un documento donde se determine la situación actual del espacio público ocupado, para así reorganizar el municipio y cumplir con lo estipulado en la normatividad, por otra parte, a pesar de los diversos proyectos realizados para el mejoramiento de los equipamientos municipales para la prestación de los servicios sociales, estos lugares requieren de modernizaciones y acondicionamientos de acuerdo al crecimiento poblacional y de acuerdo con los estudios realizados para su mejoramiento y adecuación estable.

El concepto de valor público se encuentra referido al valor creado por el Estado a través de la calidad de los servicios que presta a la ciudadanía, las regulaciones que gestiona para el bienestar de toda la sociedad y el ejercicio de creación de políticas públicas que buscan satisfacer necesidades propias de la población.

El Estado debe buscar la entera satisfacción de sus ciudadanos, siempre a través de políticas de buen gobierno como la transparencia, los ejercicios de rendición de cuentas y un oportuno y eficiente servicio al ciudadano.

De esta forma, una eficiente gestión pública debe estar coordinada y alineada para cumplir grandes objetivos de Estado, por lo cual es vital para las entidades conocer a sus públicos objetivo, tenerlos categorizados e identificados de manera oportuna. Esta interacción con los grupos de interés es importante, ya que es a través de su participación que se dan a conocer sus intereses, preferencias y necesidades reales de la población objetivo en la cual está enfocada la política pública.

Uno de los enfoques para la formulación y ejecución de políticas públicas se basa en decisiones colectivas que parten de la elección racional, en la cual, las partes involucradas - tanto gerentes públicos como ejecutores de política, usuarios, ciudadanos y sociedad civil en general- buscan la maximización de sus beneficios.

En este sentido, uno de los aspectos que deben tener en cuenta los formuladores y decisores de políticas públicas son los incentivos como marco institucional para la decisión y la acción. Es este marco institucional, implica la maximización de beneficios en la medida que los individuos toman un curso de acción según sus preferencias y creencias sobre el entorno, con el fin de obtener el mayor beneficio: comportamiento racional.

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

El Estado se encuentra inmerso en todos los aspectos de calidad de vida de los ciudadanos, como la salud, la educación, la cultura, el trabajo, el medio ambiente. Es por esto ideal que el buen gobierno y las políticas de transparencia sean el camino hacia la generación de valor público.

El gobierno abierto como nuevo paradigma de gobernanza encausa sus esfuerzos en mejorar las capacidades de los Estados y modernizar las administraciones, lo que fortalece los sistemas democráticos y sus administraciones. Este modelo más allá de plantear la incorporación de medios telemáticos a la gestión pública, parte por reconocer la importancia de la incorporación del principio de transparencia implícito en la apertura de la información como derecho.

4.2.1 *Estudios correlacionados al tema de investigación:* la inclusión de estos temas, que no son prioritarios para los objetos de la investigación, si aportan aspectos correlacionados para la comprensión de algunos temas desarrollados o para la continuidad de la investigación en campos que estos correlacionados aportan.

Tabla 2. Síntesis de estudios correlacionados con la investigación.

TÍTULO DEL ESTUDIO	PROBLEMÁTICA Y ENFOQUE	TRATAMIENTO	SÍNTESIS
<b>La importancia de los terminales como elementos de integración para garantizar la eficiencia de LA FUNCIÓN TRANSPORTE</b>	¿Qué importancia tienen los terminales terrestres? Este Sistema permite mejorar las condiciones de tránsito vehicular en la ciudad, obtener servicios adecuados de embarque y desembarque de pasajeros, preservación y mantenimiento de la infraestructura vial, garantizando condiciones de seguridad e higiene, tanto para los pasajeros como empresas de transporte, así como impulsar el turismo y por consiguiente el desarrollo socioeconómico de la región.	Establecer y evidenciar todas las consecuencias positivas en materia social y económica que se correlacionan con la puesta en marcha de una óptima central de transporte unificada y organizada, adscrita al orden municipal y de tránsito.	Correlación con plan de Ordenamiento Territorial. (Carvajal, 2018)
<b>PLANES DE TRÁNSITO, EDUCACIÓN, DOTACIÓN DE EQUIPOS Y SEGURIDAD VIAL</b>	Administración pública central personería, contraloría, concejos, previsión y temas relacionados con el tránsito.	Programas que competen al nivel municipal en: Educación Movilidad Trámites públicos Salud Agua, potable, y saneamiento básico. Atención a grupos vulnerables Desarrollo rural.	Instituto para el desarrollo de Antioquia, I2015  Programas del plan de desarrollo.

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

<p><b>INTERACCION ES CIUDADANAS RESPECTO DE GESTIONES DE TRAMITES RELACIONADAS AL MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>	<p>La “tramitomania” en la renovación del Pase por ser muy demorado, costoso e ineficiente en la ejecución del examen de aptitud psicofísica y los datos mal tomados en base de datos. Se demoran en todo el proceso casi 4 a 5 horas. Muy ineficiente. Esta norma tiene vacíos que facilitan hechos de corrupción, hay tramitadores que hacen imposible que el ciudadano ejerza sus derechos. Ejemplo, demora en el trámite de Renovación del pase.</p>	<p>Mejorar el proceso y supervisión de todo el ambiente laboral y la tramitomania ajena al servicio.</p>	<p>El Ministerio de Transporte dentro su agenda regulatoria para el año 2019 previó una revisión integral de la política pública en materia de organismos de apoyo</p>
<p><b>SENSIBILIZACIÓN CIUDADANA</b></p>	<p>En el municipio de la Dorada, Caldas, los propietarios de los automotores trasladan la matrícula de su vehículo al departamento, pues cerca del 70% están registrados en otras regiones del país. La actividad incluyó recaudo de impuestos en la unidad móvil, entrega de volantes, sensibilización a los habitantes y perifoneo para incentivar a la comunidad.</p>	<p>Se propone a los propietarios descuento del 50% en el pago del impuesto vehicular del 2019 e el beneficio que reciben los contribuyentes si trasladan las matrículas de sus vehículos a alguna Unidad de Tránsito de Caldas</p>	<p>"La invitación es para que trasladen la cuenta al departamento. Los beneficios son muchos y, lo más importante. Aportan al desarrollo de Caldas", recalcó el funcionario. Dumar Suárez, habitante del puerto caldense, ve positiva la estrategia de la Secretaría de Hacienda, pues no solo el usuario recibe descuentos, sino que los recursos se invierten en obras de infraestructura (Gov.caldas, 2018)</p>
<p><b>PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL-PESV 2022</b></p>	<p>Establecer que el personal que brinde atención en el lugar de permanencia y con la infraestructura pertinente, proporcionando el personal debidamente capacitado para las funciones públicas correspondientes, al amparo de lo concerniente con las modificaciones de la ley 1503 del 2011.</p>	<p>Modifica y adiciona la Ley 1503 del 2011 para establecer la competencia de la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito y el Ministerio del Transporte</p>	<p>DAPRE.presidencia.gov.co)</p>

Fuente: elaboración propia de la investigación.

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

### **4.3 Marco Legal**

Acuerdo No. 007 de 2020, Parágrafo 2°. El Plan Nacional de Desarrollo, a través de sus 3 pactos: PACTO POR LA LEGALIDAD, PACTO POR EL EMPRENDIMIENTO Y PACTO POR LA EQUIDAD y sus 11 pactos transversales: 3. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional.

LÍNEA ESTRATÉGICA 4. POR UN TERRITORIO CON PLANEACIÓN PARA EL DESARROLLO COMPETITIVO.

Objetivo: Priorizar la vivienda digna, trabajar por ofrecer servicios públicos de calidad, la protección y el autocuidado ciudadano, el espacio público ambientalmente integrado, la movilidad y el sistema de transporte, donde se promueve la seguridad vial y se prioriza al peatón y a los medios alternativos de transporte soportada en una infraestructura mejorada.

Ley Orgánica del Plan de Desarrollo. Norma básica de planeación en el país, reglamenta el contenido del plan de desarrollo, se definen las autoridades e instancias nacionales y territoriales de planeación, así como también, los procedimientos para la elaboración, aprobación, ejecución, evaluación y seguimiento de los planes de desarrollo.

Ley 105 de 1993. Ley de Transporte.

Pactos transversales Plan Nacional de Desarrollo: Sostenibilidad, construcción de paz, transformación digital de Colombia, Ciencia, la Tecnología y la Innovación, Descentralización, Equidad para las Mujeres, Calidad y Eficiencia de Servicios Públicos, Inclusión de todas las personas con discapacidad, Transporte y Logística, Gestión Pública Efectiva, Recursos Minero-Energéticos, Protección y Promoción de nuestra cultura y desarrollo de la Economía Naranja, Equidad de oportunidades para grupos indígenas, negros, afros, raizales, palenqueros y rom.

Resumen General del Sector El sector del turismo tiene un gran potencial que no se ha sabido manejar por la falta de una adecuada planeación, ejecución, monitoreo y evaluación del sector, además se deben implementar estrategias y esfuerzos para articular el sector público con el privado, donde la unión de estos dos podrá fortalecer los eslabones que componen los productos turísticos que se ofertan en el municipio, entre los cuales se encuentran: establecimientos de alojamiento y hospedaje, agencias de viaje y operadores turísticos, guías de turismo, transporte, establecimientos de gastronomía, ferias y fiestas, establecimientos de comercio entre otros, trabajando todos unidos para ofrecer un turismo de calidad y efectividad.

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

Tabla 3. Resumen de la normatividad vigente.

NIVEL DE LA NORMA	AÑO	OBJETIVO GENERAL	REFERENCIA
Decreto 2106	2019	“Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, y gestiones públicas relacionadas con el transporte, con concordancia con las Leyes 1581 de 2012 y 1712 de 2014, y conforme a los protocolos requeridos, adicionando a ello, las normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública.	(Gestor Normativo, 2019)
Ley 769	2002	Publicada en el Diario Oficial No. 44.893 de 7 de agosto de 2002. Comprometiendo al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito	(O.A.S, 2002)
Ley 1310	2009	Por la cual se establecen los protocolos administrativos debe adelantar este organismo de tránsito, para la prestación de los respectivos servicios y gestiones públicas que han de adelantar los ciudadanos ante los organismos competentes autorizados.	(transporte, 2009)
Ley 962	2005	Instrumento jurídico se Fundamenta en la construcción de una gestión pública moderna y transparente, mediante el fortalecimiento tecnológico, permiten al ciudadano acceder a los servicios públicos de forma ágil y efectiva, genera ahorros en costos y tiempo, evita exigencias injustificadas a los colombianos. Todo requisito, para que sea exigible al administrado deberá encontrarse inscrito en el Sistema Único de Información de Trámites, SUIT, que opera a través del Portal del Estado Colombiano,	(MinTransporte COL, 2019)

#### **44. Marco Temporal**

En concordancia con las leyes vigentes de Colombia, cada uno de los niveles de gobierno tiene la responsabilidad de planear para el desarrollo integral del país y de las entidades territoriales, por medio de un proceso estandarizados y pertinentes con las necesidades de la ciudadanía, que permitan la transformación multidimensional, sostenible, incluyente, articulado entre los niveles de gobierno, y orientado a la consolidación progresiva del bienestar general. En este orden de ideas, es totalmente correlacionado con la pertinencia y relevancia imperativa de consolidar y establecer las funciones e instrumentos de la oficina de tránsito del municipio, como caso Carmen de Apicalá, Tolima. Con lo anterior, se armoniza la coyuntura del tema frente a una problemática de la administración pública y se desglosa por tanto las variables esenciales que influyen en la gestión pública, y específicamente en el caso de estudio, las que podrían promover una eficiente y óptima prestación de servicios y funciones públicas a los ciudadanos.

Siguiendo estos lineamientos y de acuerdo al desarrollo urbanístico del municipio, se evidencia que actualmente existe un déficit considerable de espacio público en los siguientes áreas o inmuebles identificadas a nivel urbano según el EOT: • Parque Principal • Parque El Molino • Quebrada Apicalá y sus afluentes • Quebrada Inalí • Quebrada La Palmara • Quebrada la Arenosa • Quebrada La Yayala Vías.

En consecuencia de que la investigación ha de extrapolar e integrar gran parte de los conceptos normativos legales vigentes, en antagonismo con la pertinencia y congruencia de las funciones y servicio público para con el ciudadano, en materia de la relevancia y trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio de sexta categoría, del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio; es consecuente tan siquiera 2 bimestres, comprendido en el tercer trimestre del presente año, para poder concatenar todos los conceptos y perspectivas que buenas vislumbrar objetivamente respecto de municipios de sexta categoría en el establecimiento de sus respectivos trámites ante los organismos competentes, y que realmente respondan a una óptima función y servicio público.

#### **4.5 Marco Geográfico**

El Municipio tiene una muy buena comunicación, pues tiene dos entradas, la primera que comunica el casco urbano con Girardot, Ricaurte, Ibagué, centro de Colombia y toma la vía

Panamericana en el sitio llamado el Paso, esta vía es pavimentada y está en mal estado; la segunda entrada, es la vía que comunica con Melgar y otras regiones como Bogotá, Boyacá, Girardot, etc., es pavimentada y está en regular estado. Estas dos vías se constituyen en un anillo turístico de gran importancia en Colombia conformado por: Girardot, Melgar, Carmen de Apicalá, Bogotá, Ibagué. Hacia el interior del Municipio su sistema vial es bueno, el casco urbano está conectado mediante corredores turísticos y/o servicios a las veredas.

El casco urbano esta interconectado por 35 Km de vías, de ellas el 65% esta pavimentadas, el añillo vial del centro del casco urbano, conformado por 25 manzanas, está totalmente pavimentado; estas vías no están señalizadas, el transporte no es muy segura y ordenado debido a que no existe un plan de movilidad que determine el sentido riguroso de las vías, esta situación se ve agravado por la falta de policía de tránsito en el Municipio.<sup>10</sup>

Tabla 4. Panorama del estado de las vías del municipio. Melgar, 2022

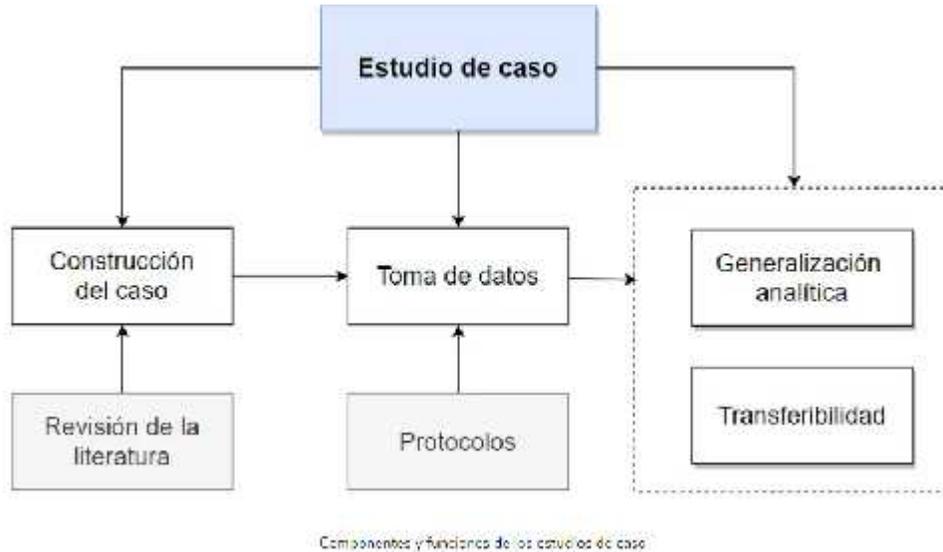
CORREDORES	CONECTORES DESDE EL CARMEN DE APICALA	LONG. KM	CONDICION	ESTADO
SERVICIOS Y/O TURÍSTICO	IBAGUE	88	PAVIMENTADA	BUENA
	BOGOTÁ	118	PAVIMENTADA	BUENA
	EL PASO	13.2	PAVIMENTADA	MALA
	GUNDAY	18.5	PAVIMENTADA	BUENA
	MELGAR SUAREZ	14.3	PAVIMENTADA	REGULAR
		41.6	PAVIMENTADA-AFIRMADO	REGULAR
	ESPINAL	36.2	PAVIMENTADA	BUENA
	FLANDES	25.1	PAVIMENTADA	BUENA
RURAL Y/O DE PROTECCIÓN Y ECOLÓGICO	GIRARDOT	22.5	PAVIMENTADA	BUENA
	LA ANTIGUA	6.3	PAVIMENTADA	BUENA
	BOLIVIA	12.5	PAVIMENTADA	BUENA
	LOS MEDIOS-CUATRO ESQUINA- MISIONES	15.4	EN AFIRMADO	REGULAR
	PEÑÓN BLANCO NOVILLOS	10.6	EN AFIRMADO	REGULAR
	CUATRO ESQUINAS LA CAIMANERA	12.3	EN AFIRMADO	MALA
	LA FLORIDA	2.4	PAVIMENTADA	BUENA
	BRASIL	3.0	EN AFIRMADO	REGULAR
MORTIÑO	4.1	EN AFIRMADO	REGULAR	
CHARCON	3.8	EN AFIRMADO	REGULAR	

Fuente.: Tomado del Esquema Municipal de Ordenamiento Territorial.

## 5. DISEÑO METODOLÓGICO

### 5.1 Método

Se trata de una investigación completamente cualitativa y descriptiva. No se profundiza en datos estadísticos ni en ordenamiento de datos. Se aplica un método recomendado para un estudio de caso al tratarse específicamente de una obra, su proceso de ejecución y evaluación de los impactos o resultados alcanzados. Para tal fin se asume el método y los componentes que la gráfica siguiente expone.



Para el componente de Construcción del caso, centro de la investigación, para su análisis y posterior evaluación tanto de la información obtenida como de los propios resultados de la obra, como objetivo de la investigación; se refuerza mediante un proceso comparativo con un caso similar, el de la población de Urbibá en la Guajira, también sobre la construcción de la Terminal de Transportes, a la cual se le ha denominado como un “Elefante Blanco”, similar a lo sucedido en el municipio del Carmen de Apicalá.

### 5.2 Enfoque

Evidenciar una problemática social respecto de fundamentos administrativos públicos

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

correspondientes al Evidenciando la connotación relevante de la puesta en marcha del I terminal de transportes de Carmen de Apicalá, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio, caso Carmen de Apicalá Tolima, evidenciando lo fundamental de las organizaciones públicas o estatales frente a las sociedades modernas, para la gestión de trámites ante los organismos de tránsito en Colombia, en lo cual se constata algunos protocolos en municipios de la misma categoría, con atenciones en gestión de trámites en tránsito y del transporte, que son soportados con programas y campañas de atención al usuario integrales, efectivas y eficientes, de forma que se integre consistentemente variables relevantes como Planes de tránsito, educación, dotación de equipos y seguridad vial. Ello, permitirá considerar una postura más consecuente y pro activa, respecto de las ineficiencias y “cuellos de botella” en los servicios acumulados en entidades gubernamentales que, realmente, no tienen como directriz explícita, la asistencia de todos los respectivos trámites de ámbito de transporte y de tránsito. (Instituto para el Desarrollo de Antioquia, 2015).

35

### **5.3 Toma de datos:**

Para correlacionar la perspectivas de los actores principales de la problemática planteada, se busca realizar encuestas y entrevistas a los mismos ciudadanos, cuantificando desde las perspectivas cualitativas y subjetivas de la población, extrapolarlas a variables cuantitativas, medibles y objetivas; tal que permita un análisis que correlacione entre a las normatividades legales vigentes, y las aseveraciones cuantitativas y cualitativas que ha planteado las distintas alcaldías a lo largo del territorio, así como las autorizadas supremas que regulan lo respectivo al transporte y al tránsito, como lo es el Ministerio del Transporte, y su función intrínseca con las políticas gubernamentales actuales y futuras.

Adicional, otras categorías de la información se tomaron bajo dos líneas especiales de consulta. La primera, sobre los propios conceptos emitidos por las autoridades de control sobre la contratación pública y el manejo presupuestal municipal y, la segunda, de los reportes e informes que han sido publicados en páginas web tratando el caso de la Terminal de Transportes del Municipios de Cármen de Apicalá y, paralelamente, consulta por el mismo medio sobre el caso de lo sucedido en el municipio de Uribí, Guajira.

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

#### **5.4 Generalización analítica**

El transporte de pasajeros es una necesidad y un servicio que indudablemente mandan la parada en el progreso de los pueblos y ponen cifras significativas a la economía de las regiones y por supuesto de un país.

Siendo así, hay que tomar en cuenta que los fallidos procesos para poner a funcionar una terminal de transporte, caso de la terminal de transportes y paradero del Cármen de Apicalá, radica en que no se respetan las modificaciones del EOT del municipio, evidenciándose problemas disciplinarios y penales en virtud de lo acontecido tanto que, al día de hoy y transcurridos varios años de su construcción aún no se encuentra en funcionamiento.

## 6. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

### 6.1 Antecedentes del caso en referencia

La administración en la cual se viabilizó y se adelantó este proyecto fue en la de Héctor Pedro Lamar, en el año 2015, para el año siguiente en cabeza del señor Emiliano Salcedo, se presentó una adición a este contrato. Lo cual da solución a los hallazgos de control y, menos, de ponerlo en funcionamiento, ya con más de cuatro años de haberse ejecutado y construida la obra.

En el mandato de 2011 a 2015, del exalcalde Héctor Lamar Leal, se autorizó la ejecución de la Terminal de Transportes de Cármen de Apicalá con señalización del predio que se utilizaría, correspondiente a la zona urbana periférica. Con aprobación de la propuesta de uno de los proponentes, se firma el contrato 170 el día 4 de junio del año 2015.

El contrato se estructura por etapas. La Etapa I, corresponde a la elaboración de los estudios Técnicos de diseños y trámites; la Etapa II, es la construcción propiamente dicha de la obra, y entrega en funcionamiento para parador de transportes en el municipio. La fecha de entrega tenía un límite de diez (10) meses contados a partir de la firma del contrato; pero el Acta de Inicio se firmó a los tres (3) meses de haberse firmado el contrato.

El valor inicial del contrato fue por \$508.665.352 millones de pesos colombianos, con una adición registrada.

La observación de inicio tiene que ver a partir del artículo 87 de la ley 1474 de 2011, que consigna: “La entidad estatal solo debe iniciar el proceso de Contratación de Obra Pública cuando los estudios permiten concluir que la obra es “viable”. La viabilidad no es solo su construcción, es el cumplimiento de su objetivo y sus componentes operativos.

La Ley 1682 de 2013, establece que “en obras de infraestructura de transporte, el Proceso de Contratación se inicia una vez se cuenta con los estudios y diseños”. Pero, esto al no ser detallado no puede ser de insuficiente interpretación; los estudios y diseños no hacen referencia solamente a los ingenieril o arquitectónico, hay condiciones previas como el saneamiento del predio, la legalidad de usos y la no exposición a riesgos inminentes. También, dentro de los estudios está el ambiental y el social, los que no aparecen por ninguna parte para el caso en estudio.

Entre los antecedentes considerados, la observación de la matriz de los Indicadores de

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

Gestión, sobre los temas del transporte, dejan ver el cumplimiento, pero no los problemas o los deficientes resultados obtenidos; menos aún dejan ver las falencias o equivocaciones en las decisiones administrativas que pueden generar procesos de repetición contra los funcionarios que se encuentren vinculados a los hallazgos.

### Indicadores de Gestión

Tabla 5. Indicadores de Gestión Administrativa 2020-2023

Sector	Descripción	Indicador	Meta
Vivienda	Gestionar recursos para la adecuación y funcionamiento de un Terminal de Transportes o de un paradero de transportes	Gestiones realizadas para la adecuación y funcionamiento del terminal o paradero de transporte	1
Transporte	Gestionar recursos para garantizar el mantenimiento permanente de las vías rurales	Gestiones realizadas para el mantenimiento de vías rurales	2
Transporte	Gestionar recursos para el Mejoramiento y rehabilitación de la Vía El Paso y el Puente Los Migueles	Gestiones realizadas	1
Transporte	Gestionar recursos para adelantar proyectos de señalización o reposición de señales de tránsito	Gestiones realizadas para adelantar proyectos de señalización	1

Esta matriz corresponde al período de gobierno posterior al que ejecutó la obra, en referencia. En esta se aprecian decisiones relativas a la adecuación y puesta en marcha de la terminal. Lo que no ha sucedido a la fecha.

Como se observa, los procesos del terminal se han incluido en el capítulo de vivienda. No es entendible, pero puede ser perjudicial al correrse el riesgo de desvíos de dineros, ante la luz de la norma y la ley presupuestal.

Otro antecedente relevante, es el realizado como actividad reglamentada para los electos a las alcaldías municipales. Es la realización de mesas de trabajo en las cuales la comunidad participar en la definición de programas o proyectos prioritarios para su ejecutados durante su período de gobierno.

El Plan de desarrollo tomó como lema “Honestidad y Desarrollo Social 2020 – 2023”, de la tabla de problemas y necesidades:

Sobre la MOVILIDAD: se identificaron las siguientes necesidades:

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

- Servicio de transporte, insuficiente, en espacial para el sector rural.
- Vehículos no aptos para ciertos grupos poblacionales de usuarios.
- Insuficientes rutas de transporte público
- Vías en mal y regular estado.
- Deficientes vías de entrada al pueblo.
- Falta de control al uso de las motos
- Control de accidentalidad
- Aumentar los servicios de buses y busetas
- Parqueo inadecuado, lo hacen en cualquier parte obstaculizando la movilidad y afectando el espacio público.
- Necesidad de Policía de Tránsito
- Ubicar señalizaciones de orientación y prevención vial
- Mucha desorganización del tránsito
- Necesidad de construir la terminal de transporte

## **6.2 Hallazgos especiales en el proceso de contratación y ejecución.**

El Contralor Departamental del Tolima, dio traslado de los resultados a la Procuraduría General de la Nación y a la Fiscalía para que de manera articulada se avanzara en los procesos y gestiones competentes a cada una de estas entidades. Así mismo, resaltó la importancia de las denuncias por parte de la comunidad y resaltó que uno de los propósitos de esta entidad es recuperar la confianza de los tolimenses en los entes de control.

Para el día 13 de abril de 2020, el noticiero tolimense Alerta Tolima, sobre la solicitud de información cursada a la administración municipal, entre otros aspectos sobre las rutas de acceso y entorno, vías de acceso, facilidad de parqueo, amplitud de las instalaciones, detalles de iluminación, diseño de oficinas y despachos de transportadores, la capacidad operativa, visibilidad de información y señalización la población beneficiada, y la imagen corporativa, sin haberse obtenido respuesta aún.

Aunque en daos de referencia anteriores se calculó que la población beneficiada era cerca de 10.000 personas, tanto del municipio como de población flotante que frecuente visita al municipio; se agregaba también dentro de los beneficiados los negocios del comercio y del turismo.

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

Contraloría calificó de Elefante Blanco de la Terminal de transporte de Carmen de Apicalá. La Contraloría evidenció hallazgo fiscal por \$534.860.163.10, dos disciplinario y una con incidencia penal. Luego de adelantar el proceso de auditoría en modalidad especial por el Departamento del Tolima, Diego Andrés García, debido a una denuncia instaurada en el mes de febrero, sobre presuntas irregularidades en el contrato 170 del 4 de junio de 2015, cuyo objeto social era la construcción de un terminal y/o de transporte municipal en esta población. El órgano de control entregó como resultado cuatro observaciones administrativas, de las cuales tres tienen alcance fiscal por la suma de \$534.860.163,10; dos de carácter disciplinario y una con incidencia penal.

De acuerdo al informe de auditoría sobre el manejo de estos recursos se puede calificar la actuación administrativa como ineficiente y antieconómica. Además, se evidencia que la Interventoría y la supervisión de dicho contrato fue deficiente.

Se debe señalar que, la falta de planeación para esta obra es evidente, pues ignoró lo señalado en el Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT) que prohíbe en el predio utilizado, los usos o construcciones que generen altos volúmenes de tráfico y contaminación auditiva.

Luego de realizarse la inspección a los documentos y a la obra, la comisión auditora observó que faltaban los estudios de factibilidad, proyectos de investigación, estudios de la normatividad vigente por parte del Ministerio de Transporte, estudio de la situación actual y proyección de uso futuro de la obra para la previsión del mantenimiento. Los elementos anteriores son ineludibles para establecer la conveniencia, necesidad y oportunidad en la aplicación a la racionalidad del gasto público.

La obra, en el estado actual, se describe o se detalla con: escaleras eléctricas, salas de abordaje, salas de espera, plataformas de arribo vehicular, espacios de circulación amplios para resolver demandas y situaciones especiales, salas y equipos médicos, enfermería, sede de Cruz Roja, debidamente equipado, casetas de llegada, salidas y entradas de buses con zonas amplias, servicios sanitarios, adecuación para los taxis en espera. Se manifestaba que el diseño era para garantizar las necesidades del servicio y respuesta efectiva a los usuarios.

Han pasado más de cuatro años desde que se entregó el terminal, pero se está utilizando en actividades muy diferentes al objetivo. Se destina como parque de recreación y ubicación de pequeños puestos de mercado informal, pero nada para actividades de transporte

(<https://www.uniminutoradio.com.co/pueblo-pequeno-elfante-grande-jm/>, 7 mayo, 2020)

### **6.3 De la Percepción ciudadana**

Para buena parte de la opinión ciudadana, el gobierno municipal se “robo” el dinero dispuesto para la construcción del terminal; hay que tener en cuenta que la obra se ejecutó, existe pero no cumple los objetivos ni tampoco se han enmendado los errores por los cuales no ha podido entrar en operación.

Para un ingeniero consultado, la opinión es bastante diferente. Para éste la obra cumple con todas las especificaciones y diseños; el problema al revisar el contrato fue no tener en cuenta los lineamientos dados en el Ordenamiento territorial – EOT, más fallas de planeación y planificación en el uso del suelo. No cumpliendo el objetivo, se usa ahora como campo de recreación y de ventas no formales.

Por parte del exsecretario de Planeación del Municipio, se asegura que toda construcción parte de una necesidad y para ello se realizan estudios previos, estudios que él no conoció. A pesar de que se entregó la obra, con 6 locales comerciales, 7 ventanillas de taquillas, salas de espera y servicios de baños públicos, entre otros componentes.

Hubo otro tipo de expresiones como aquella que, frente al problema, dijo: “al ser in pequeño municipio, sin autoridad de tránsito, con muy pocas rutas y solo la Empresa Cotrasnmelgar es la de importancia en la zona. Agregando que, en ningún momento hubo desfalcos por parte de la alcaldía o de la gobernación.

## 7. RESULTADOS Y EVALUACIÓN

A manera de primera evaluación, ante la diversidad de opiniones y criterios sobre los resultados de la obra aprobada por la administración pública, puede plantearse a manera de pregunta, de la siguiente manera: ¿Se hizo el contrato de una obra que no era necesaria?, o ¿con que criterio se dio paso a una obra que no cumplía el principio legal del ordenamiento territorial?

Es factible que el resultado negativo, ante las expectativas ciudadanas, no se hay debido a malos manejos de los recursos, como hecho premeditado. Pero, los señalamientos de las autoridades de control dejan abierta unas ventanas para que en el corto plazo, eso se espera así, se emita juicio al respecto.

La incidencia, muchas veces perjudicial, de tal o cual acontecimiento en la vida social y ahora el caso que nos ocupa proporciona la medición del impacto social para conocer en qué medida lo que desarrolla contribuye a generar algún tipo de cambio. En los dos casos comparados o correlacionados, nunca ha entrado en funcionamiento las obras ejecutadas con el agravante, y como fue sustentado, los municipios tenían otras necesidades prioritarias.

La importancia de tomar como estudio de caso el reseñado acerca del fallido terminal de transporte de Uribí Guajira, y otros documentos; radica en que se trata de una investigación empírica que toma como foco un fenómeno contemporáneo. Lo primero implica la necesidad de una toma de datos sencilla producto de la consulta de documentos. Lo segundo significa, a su vez, dos cosas: que no se trata de una investigación de laboratorio sino de algo que se toma «del mundo real» y que los objetos de estudio pueden ser objetos o procesos.

Las fronteras del caso son claras en describir que se presentan casos similares entre el de Uribí la Guajira y el de Carmen de Apicalá, Tolima. Se construyó el caso no con algo normativo, ya que en algunas situaciones las fronteras del caso sí pueden ser totalmente evidentes, sino con base en información recolectada que dan cuenta que hubo uso ineficiente de recursos y no fueron respetadas las modificaciones del EOT.

Impacto y valor público de la puesta en marcha de la terminal de transportes en Carmen de Apicalá como eje de desarrollo económico social, permite que entendamos que los objetivos sociales, económicos y ambientales de la no puesta en marcha de estos terminales de transporte afectan la conceptualización del valor público y la aplicación del enfoque de resultados en el

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

contexto actual de los gobiernos y el estado contemporáneo. En otras palabras, el terminal de transporte hubiese contribuido con el desarrollo económico del municipio del Carmen de Apicalá siempre y cuando se desarrollara en el lugar apropiado de acuerdo con el EOT.

Como se dijo atrás, el Esquema de Ordenamiento territorial (EOT) es instrumento para la gestión local y con el propósito central que busca organizar, armonizar y administrar la ocupación y uso del espacio, para que se contribuya al desarrollo humano ecológicamente sostenible, espacialmente armónico y socialmente justo.

Las demoras en que la Contraloría Departamental tome acción de fondo para solucionar lo acontecido con la construcción del terminal de transportes de Carmen de Apicalá, claramente afecta los intereses del municipio, de sus gentes y de los empresarios no solo del transporte, sino del Turismo en general dada la fuerza de este sector en la dinámica económica y social de Carmen de Apicalá, entre otras cosas basado en el turismo religioso promovido por la adoración a la Virgen del Cármen, matrona nacional de los conductores.

No es entendible a la luz de una administración abierta y transparente, realizar estos procedimientos contractuales sin tener en cuenta las normas previas y básicas, como son las de los usos autorizados del suelo urbano, o los de protección y defensa de derechos fundamentales de la población. Esto no significa que la importancia y los afectos de pertenencia del gobernante no anhele por entregarle al municipio obras que mejoren su imagen y canalicen vías de desarrollo y crecimiento.

En estos procesos contractuales que buscan objetivos de alto beneficio para la región y su población, las administraciones municipales deben ser más objetivas, más efectivas y menos entusiastas, tanto que esas motivaciones internas hacen caer en garrafales equivocaciones al gobernante y cuantiosas pérdidas presupuestales. O, cómo explicar que el mismo profesional ganador del contrato de ejecución de la obra, haya sido el mismo ganador de la realización de estudios y diseños. Estas decisiones administrativas, que van en contra de la transparencia y credibilidad ciudadana, dejan mucho espacio para las dudas y las demandas.

Qué nivel de cumplimiento tuvieron la interventoría y la supervisión, tampoco detectaron la inviabilidad del proyecto; nunca cuestionaron la legalidad del proceso, y menos, nunca adelantaron sostenibilidad administrativa de la obra en el tiempo. Otro actor de vital importancia en estos casos, es el Secretario de hacienda o de Tesorería, cuando realiza desembolsos no está obligado a la revisión documental y jurídica de los términos contractuales.

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

De igual manera, se debe cuestionar a la cadena de radicación de los proyectos ante la MGA, plataforma de Planeación Nacional.; uno de los certificados obligados para estos trámites y gestiones presupuestales es la entrega de un estudio técnico de soporte y con la inclusión certificada de todos los permisos, conceptos favorables, entre estos del uso del suelo y no afectación de riesgos inminentes, y licencias de construcción, expedidas especialmente por la Oficina de Planeación Municipal.

El concepto de la gerencia pública y la normatividad vigente en materia es un gran referente frente a situaciones como el caso de no continuada gestión del terminal de transporte que ha impedido su habilitación con la consecuente falta de prestación de un adecuado servicio, lo cual ha llamado poderosamente la atención como tema de investigación para el desarrollo de la presente monografía.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Dada la frecuencia de los casos de contratación pública que terminan en los llamados “elefantes blancos”, se hace imprescindible mayor participación social, en especial frente a obras e inversiones que tienen alto significado y valor. La Política Pública de Participación hay que alimentarla y darle herramientas para que desde un inicio de estos proyectos la ciudadanía y los especialistas tengan voz y se puedan alertar o corregir acciones gubernamentales.

Los servicios de las plataformas de contratación y de radicación de proyectos deben ser fuentes de consulta, seguimiento y evaluación, por parte de las autoridades de control. Si es el control posterior el que se efectúa en Colombia, las medidas de prevención no van en contra de estas normas rectoras.

Los organismos que aplican justicia se quedan rezagados y se manifiestan efectivos, pero las decisiones y fallos se demoran tanto que se vuelve costumbre evadir los procesos de enjuiciamiento y de investigación.

La ambigüedad que se consigna en los Planes de Ordenamiento territorial, independiente del tamaño poblacional, debe ser revisada para no permitir que la voluntad de un gobernante o de ciertos intereses, no generales, asuman inversiones sin responsabilidad, sin planeación y sin contemplación de las consecuencias que se generan contra el bienestar y la convivencia.

A la par de que continúe el proceso disciplinario y penal, contra los culpables, la decisión administrativa y de las entidades de apoyo nacional, debe dirigirse a acelerar la puesta en marcha del terminal, previa revisión de otros aspectos que la norma infiere y dispone.

Los Comités Municipales de Contratación o las Juntas Directivas de dependencias administrativas, deben sentir que son vigiladas y supervisadas; y por lo tanto, susceptible de ser objetos de aplicaciones y medidas judiciales y disciplinarias.

## BIBLIOGRAFIA

- Adm. Municipal Cajamarca. (2019). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&act=8&ved=2ahUKEwirpa-2zMH4AhVdfjABHSWDBSMQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fcpd.blob.core.windows.net%2Ftest1%2F73124planDesarrollo.pdf&usg=AOvVaw0JQ4tqI9zZQuvddzMHpnVZ>
- Augusto Álvares, S. C. (2008). (E.S. Pública, Ed.) Obtenido de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjr\\_ofgocL4AhWHZjABHUIgAWsQFnoECAwQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.esap.edu.co%2Fportal%2Fwp-content%2Fuploads%2F2017%2F10%2F3-Gestion-de-las-Organizaciones-publicas.pdf&usg=](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjr_ofgocL4AhWHZjABHUIgAWsQFnoECAwQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.esap.edu.co%2Fportal%2Fwp-content%2Fuploads%2F2017%2F10%2F3-Gestion-de-las-Organizaciones-publicas.pdf&usg=)
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2003). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjMlaiGocb4AhWUr4QIHdC4BegQFnoECCAQA&url=https%3A%2F%2Fwww.iadb.org%2Fes%2Fnoticias%2Farticulos%2F2003-05-29%2Fexclusion-social-causas-y-remedios%252C2004.html&usg=AO>
- CaracolRadio. (s.f.). Obtenido de [https://caracol.com.co/radio/2016/01/08/economia/1452274378\\_862510.html](https://caracol.com.co/radio/2016/01/08/economia/1452274378_862510.html)
- Carvajal. (2018). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&>

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

uact=8&ved=2ahUKEwigqbfe0NH4AhUOTDABHU0fBAcQFnoECAIQAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.citamericas.org%2Fimagenes%2Ffiles%2Fflivros%2Fvol\_1%2Fflivro\_vol\_1\_cap\_6.pdf&usg=AOvVaw19Ed6VqKBTKB8gHj-bZUDN

Construyendo Méritos. (2012). Obtenido de

<https://www.construyendomeritos.com/blog/con-base-a-que-criterios-se-establece-la-categoria-de-un-municipio-en-colombia>

Contreras. (2007). Obtenido de

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiW9Yrbpsb4AhV4RDABHaOHCnQQFnoECDoQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F206%2F20611495014.pdf&usg=AOvVaw2-R5oObsUsKGh0pXmXskFs>

dapre.presidencia.gov.co. (s.f.). Obtenido de

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj0oq-rzsn4AhXWZjABHUOUc2sQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fdapre.presidencia.gov.co%2Fdapre%2FDocumentosSIGEPRE%2FD-GA-01\\_plan\\_seguridad\\_vial.pdf&usg=AOvVaw2\\_EErFQUYMxP68](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj0oq-rzsn4AhXWZjABHUOUc2sQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fdapre.presidencia.gov.co%2Fdapre%2FDocumentosSIGEPRE%2FD-GA-01_plan_seguridad_vial.pdf&usg=AOvVaw2_EErFQUYMxP68)

Dep. Administrativo Función Pública. (02 de 02 de 2021). Obtenido de

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjvsbCFnMn4AhUtRjABHa-uBukQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.funcionpublica.gov.co%2Feva%2Fgestornormativo%2Fnorma\\_pdf.php%3Fi%3D160439&usg=AOvVaw32wO\\_10No3X-Zpn5oSihgLw](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjvsbCFnMn4AhUtRjABHa-uBukQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.funcionpublica.gov.co%2Feva%2Fgestornormativo%2Fnorma_pdf.php%3Fi%3D160439&usg=AOvVaw32wO_10No3X-Zpn5oSihgLw)

Dep. Adm. Movilidad Bogotá. (s.f.). Obtenido de

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjQ6Yj9psb4AhWus4QIHVFWB54QFnoECAQQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.movilidadbogota.gov.co%2Fweb%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito\\_3704\\_0](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjQ6Yj9psb4AhWus4QIHVFWB54QFnoECAQQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.movilidadbogota.gov.co%2Fweb%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0)

dep.presidencia.(2020). Obtenido de

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiMI5ziI0ML4AhWMmmoFHW0EBUgQFnoECBkQAQ&url=https%3A%2F%2Fdapre.presidencia.gov.co%2Fnormativa%2Fnormativa%2FLEY%25202052%2520DEL%252025%2520DE%2520AGOSTO%2520DE%2520202>

Directorio Prehispánico del Español Jurídico,

<https://dpej.rae.es/lema/veedur%C3%ADa-ciudadana,2022>

E.V.A. (2020). Obtenido de

<https://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=144219>

EAFIT (2016). Obtenido de

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjrhqT5pcL4AhWiSDABHaI\\_ALkQFnoECAwQAw&url=http%3A%2F%2Fwww.eafit.edu.co%2Fescuelas%2Fadministracion%2Fdepartamentos%2Fdepartamento-contaduria-publica%2Fplanta-docente%2F](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjrhqT5pcL4AhWiSDABHaI_ALkQFnoECAwQAw&url=http%3A%2F%2Fwww.eafit.edu.co%2Fescuelas%2Fadministracion%2Fdepartamentos%2Fdepartamento-contaduria-publica%2Fplanta-docente%2F)

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

estornormativo. (s.f.). Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=4125>

Fernández, L. (2012). Obtenido de

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj01LuS0tH4AhXwIUQIHtSuDIkQFnoECAIQAQ&url=https%3A%2F%2Fscielo.conicyt.cl%2Fpdf%2Fpolis%2Fv11n32%2Fart14.pdf&usg=AOvVaw2Z1ias\\_9V2IQIo\\_ByDAfMo](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj01LuS0tH4AhXwIUQIHtSuDIkQFnoECAIQAQ&url=https%3A%2F%2Fscielo.conicyt.cl%2Fpdf%2Fpolis%2Fv11n32%2Fart14.pdf&usg=AOvVaw2Z1ias_9V2IQIo_ByDAfMo)

Función Pública Gov. Colombia. (2021). Obtenido de

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjvsbCFnMn4AhUtRjABHa-uBukQFnoECAyQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.funcionpublica.gov.co%2Feva%2Fgestornormativo%2Fnorma.php%3Fi%3D167386&usg=AOvVaw0o\\_D7hZsYIc\\_C-LbtNT6kF](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjvsbCFnMn4AhUtRjABHa-uBukQFnoECAyQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.funcionpublica.gov.co%2Feva%2Fgestornormativo%2Fnorma.php%3Fi%3D167386&usg=AOvVaw0o_D7hZsYIc_C-LbtNT6kF)

funcionpublica.gov. (07 de 2018). Obtenido de

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjr\\_ofgocL4AhWHZjABHUIgAWsQFnoECAsQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.funcionpublica.gov.co%2Fdocuments%2F418548%2F34150781%2FOrientaciones%2Bpara%2Bpromover%2Bla%2Bparticipaci%2B](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjr_ofgocL4AhWHZjABHUIgAWsQFnoECAsQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.funcionpublica.gov.co%2Fdocuments%2F418548%2F34150781%2FOrientaciones%2Bpara%2Bpromover%2Bla%2Bparticipaci%2B)

funcionpublica.gov.co. (2020). Obtenido de

<https://www.funcionpublica.gov.co/-/gobierno-nacional-ha-generado-38.229-millones-en-ahorros-a-los-ciudadanos-gracias-al-decreto-ley-antitr-c3-a1-mites-c2-a0-c2-a0-c2-a0>

- Garza, M. S. (2010). Obtenido de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiI7unyn8X4AhUgnGoFHbogCtwQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Farchivos.juridicas.unam.mx%2Fwww%2Fbjv%2Flibros%2F6%2F2818%2F5.pdf&usg=AOvVaw11E16I6vw\\_qFY2P29ST73v](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiI7unyn8X4AhUgnGoFHbogCtwQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Farchivos.juridicas.unam.mx%2Fwww%2Fbjv%2Flibros%2F6%2F2818%2F5.pdf&usg=AOvVaw11E16I6vw_qFY2P29ST73v)
- Gestor Normativo. (2019). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjmqeiv08n4AhWiSDABHez7A5YQFnoECAIQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.funcionpublica.gov.co%2Feva%2Fgestornormativo%2Fnorma.php%3Fi%3D103352&usg=AOvVaw1JtaU03HVcSWio35tUUXqS>
- Gob. CALDAS. (2018). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiZ5Pvs8sP4AhV0JEQIHjYjOBGoQFnoECBsQAQ&url=https%3A%2F%2Fcaldas.gov.co%2Findex.php%2Fprensa%2Fnoticias%2F5935-unidad-de-rentas-incentivo-y-sensibilizo-a-los-doradenses->
- Gob. Tolima. (s.f.). Obtenido de <https://www.tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/1927-municipio-de-cajamarca>
- Gob. Tolima. (s.f.). Obtenido de <https://www.tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/1900-municipio-de-carmen-de-apicala>
- Instituto para el Desarrollo de Antioquia. (2015). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjWvMS7wcn4AhVGTDABHT-aDPQQFnoECBwQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.idea.gov.co%2FBibliotecaPublicaciones%2FGesti%25C3%25B3n%2520Financiera%2520para%2520municipios.pdf&usg=AOv>
- Min. Interior Col. (s.f.). Obtenido de <https://www.mininterior.gov.co/ley-antitramites/>
- MinTransporte (s.f.). Obtenido de [https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes\\_somos/](https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes_somos/)
- MinTransporte COL. (2019). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiZ5Pvs8sP4AhV0JEQIHjYjOBGoQFnoECAoQAQ&url=https%3A%2F%2Fmintransporte.gov.co%2Floader.php%3FI%3DServicio%3DTools%26ITipo%3Ddescargas%26IFuncion%3Ddescargar%26idFile%3D20>
- Muñoz, P. (2020). Obtenido de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiPo87cn8X4AhVzImoFHWluB\\_AQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Frepository.usergioarboleda.edu.co%2Fbitstream%2Fhandle%2F11232%2F1457%2FLa%2520gestio%25CC%2581n%2520pu%25CC%25](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiPo87cn8X4AhVzImoFHWluB_AQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Frepository.usergioarboleda.edu.co%2Fbitstream%2Fhandle%2F11232%2F1457%2FLa%2520gestio%25CC%2581n%2520pu%25CC%25)
- Murray, P. (2002). Obtenido de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjI\\_9jKn8X4AhWwlWoFHeYQBScQFnoECAIQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F161%2F16114402.pdf&usg=AOvVaw3NxnPOOMRd8gKn2iXbB0dP](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjI_9jKn8X4AhWwlWoFHeYQBScQFnoECAIQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F161%2F16114402.pdf&usg=AOvVaw3NxnPOOMRd8gKn2iXbB0dP)

- O.A.S. (2002). Obtenido de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiul8WJrcb4AhUnQzABHRzPAVYQFnoECA8QAw&url=http%3A%2F%2Fwww.oas.org%2Fjuridico%2Fspanish%2Fmesicic2\\_col\\_ley\\_769\\_2002.pdf&usg=AOvVaw0O2IrMPPrCRjters1YH5B3O](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiul8WJrcb4AhUnQzABHRzPAVYQFnoECA8QAw&url=http%3A%2F%2Fwww.oas.org%2Fjuridico%2Fspanish%2Fmesicic2_col_ley_769_2002.pdf&usg=AOvVaw0O2IrMPPrCRjters1YH5B3O)
- Rodríguez, J. R. (2000). Obtenido de <https://www.eumed.net/libros-gratis/2007a/234/29.htm>
- Roth, A. (2010). Obtenido de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwif6s7dmsX4AhUvmWoFhd-iBmEQFnoECAYQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.researchgate.net%2Fpublication%2F294261058\\_Enfoques\\_para\\_el\\_analisis\\_de\\_las\\_politicas\\_publicas\\_Roth\\_D\\_A-N\\_E](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwif6s7dmsX4AhUvmWoFhd-iBmEQFnoECAYQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.researchgate.net%2Fpublication%2F294261058_Enfoques_para_el_analisis_de_las_politicas_publicas_Roth_D_A-N_E)
- runt. (s.f.). Obtenido de <https://www.runt.com.co/sobre-runt/que-es-runt>
- Soto, L. (2008). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiiwsyYo8b4AhVdhIQIHT3yBIcQFnoECDsQAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F716%2F71612100006.pdf&usg=AOvVaw18Va12XaQx8Fm46rKp3Qoe>
- transporte, M. d. (2009). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjmqeiv08n4AhWiSDABHez7A5YQFnoECBcQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.mintransporte.gov.co%2Floader.php%3FI%3DTool%26ITipo%3Ddescargas%26IFuncion%3Ddescargar%26idFile%3D>
- UNAM. (2016). Obtenido de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjyggGYoMX4AhXqj2oFHdmjAxEQFnoECC4QAQ&url=https%3A%2F%2Farchivos.juridicas.unam.mx%2Fwww%2Fbjv%2Flibros%2F9%2F4455%2F12.pdf&usg=AOvVaw0kVC2sO-xIbyLuS\\_yqiPqr](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjyggGYoMX4AhXqj2oFHdmjAxEQFnoECC4QAQ&url=https%3A%2F%2Farchivos.juridicas.unam.mx%2Fwww%2Fbjv%2Flibros%2F9%2F4455%2F12.pdf&usg=AOvVaw0kVC2sO-xIbyLuS_yqiPqr)
- Urteaga, E. (2008). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjtm8C0n8X4AhWqmmofHXCzCIIQFnoECAIQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F3221%2F322127619008.pdf&usg=AOvVaw0bFP957Cy8H-n1MCxks65K>



Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

ACTIVIDADES	Agost.			Sept.			Oct.			Nov.			Dic.		
Identificación de la muestra															
Procesamiento Datos Iniciales															
Análisis de Registros y Documentos															
IDENTIFICACION POBLACIÓN OBJETIVO										X					
Diseños de instrumentos de recolección de datos										X					
Elaboración y ajuste de Información Primaria y Secundaria															
Aplicación de Entrevistas y Encuestas															
Entrega segundo informe															
Valoración de información, revisión y análisis de Resultados.															
CONCLUSIONES RECOMENDACIONES	Y														
Elaboración del documento Final															
Entrega informe final- Seguimiento y valoración final															

Fuente. Elaboración Propia del Autor

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

## ANEXO 2. MODELO INSTITUCIONAL DE REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

### ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FICHA

#### Ficha bibliográfica 1

<b>Nombre del Estudiante:</b> Jenny Carolina Ramírez Sánchez	<b>Título del texto o artículo:</b> Plan de Desarrollo Cajamarca Tolima: Agro y prosperidad lo que nos une 2016 – 2019	<b>Lugar de consulta:</b> google
<b>Nombre del Proyecto:</b> Impacto y valor público de la puesta en marcha de la terminal de transportes en Carmen de apicalá como eje de desarrollo económico social.	<b>Autor:</b> Alcaldía de Cajamarca	Adm. Municipal Cajamarca. (2019).Obtenido de <a href="https://www.google.com/url?sa=t&amp;rct=j&amp;q=&amp;esrc=s&amp;source=web&amp;cd=&amp;cad=rja&amp;uact=8&amp;ved=2ahUKEwirpa-2zMH4AhVdfjABHSWD BSMQFnoECAMQAQ&amp;url=https%3A%2F%2Fcpd.blob.core.windows.net%2Ftest1%2F73124planDesarrollo.pdf&amp;usg=AOvVaw0JQ4tqI9zzQuvddzMHpnVZ">https://www.google.com/url?sa=t&amp;rct=j&amp;q=&amp;esrc=s&amp;source=web&amp;cd=&amp;cad=rja&amp;uact=8&amp;ved=2ahUKEwirpa-2zMH4AhVdfjABHSWD BSMQFnoECAMQAQ&amp;url=https%3A%2F%2Fcpd.blob.core.windows.net%2Ftest1%2F73124planDesarrollo.pdf&amp;usg=AOvVaw0JQ4tqI9zzQuvddzMHpnVZ</a>
<b>Semestre. x</b>	<b>Fecha de edición: 2022</b>	<b>Fecha: 20/06/2022</b>
<p>cientos que atraviesan diariamente el municipio en su paso entre el oriente y el occidente del país y viceversa, lo que hace necesario la creación de la Secretaría de Tránsito Municipal para que administre y ordene la circulación de estos en el municipio, secretaría que no se encuentra creada; todo lo anterior, es causado por la falta de planificación de los procesos administrativos con la calidad y eficiencia requerida, lo que disminuye el cumplimiento de las metas propuestas en el plan de desarrollo y en los planes de acción de la alcaldía.</p> <p>Pág. 155 PLAN DE DESARROLLO CAJAMARCA TOLIMA: AGRO Y PROSPERIDAD LO QUE NOS UNE 2016 – 2019</p> <p>Proyección y estimación de los propios recursos</p>		
<p><b>Comentario conceptual</b></p> <p>PAG 42. PLAN DE DESARROLLO CAJAMARCA TOLIMA: AGRO Y PROSPERIDAD LO QUE NOS UNE 2016 – 2019</p> <p>SECTOR: TRANSPORTE Diagnóstico: El Municipio se encuentra emplazado sobre la única vía arteria que, cruzando la cordillera Central, une el Centro Oriente del País con el Puerto de Buenaventura sobre el Océano Pacífico, conectando municipios pertenecientes a los departamentos de Cundinamarca, Tolima, Valle y Quindío y en consecuencia con municipios del eje cafetero.</p>		

Evidenciar la trascendencia de la puesta en marcha de la terminal de transporte del municipio del Carmen de Apicalá, Tolima, como eje del desarrollo socioeconómico del municipio.

**Comentario personal**

El transporte es la actividad económica que sirve para trasladar viajeros y mercancías entre dos o más lugares. El transporte tiene las siguientes modalidades: •Por tierra: transporte terrestre. Puede ser por carretera o por ferrocarril. •Por mar (transporte marítimo) o recorriendo los ríos (transporte fluvial) •Por aire: transporte aéreo •Por tuberías, como oleoductos, gasoductos, etc. Es una forma de transporte exclusivamente de mercancías.

**ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**Ficha Bibliográfica 2**

<b>Nombre del Estudiante:</b>	<b>Título del texto o artículo:</b>	<b>Lugar de consulta:</b>
Jenny Carolina Ramírez Sánchez	Quiénes Somos	Buscador Web google
<b>Nombre del Proyecto:</b> Impacto y valor público de la puesta en marcha de la terminal de transportes en Carmen de apicalá como eje de desarrollo económico social.	<b>Autor:</b> Ministerio de Transporte	MinTransporte . (s.f.). Obtenido de <a href="https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes_somos/">https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes_somos/</a>
<b>Semestre. x</b>	<b>Fecha de edición:</b>	<b>Fecha:</b> 15/06/2022

**Cita textual**

¿Quiénes somos?

De acuerdo la Constitución Política Nacional, la Ley 489 de 1998, la Ley 790 de 2002 y demás normas vigentes, los Ministerios son, junto con la Presidencia de la República y los Departamentos Administrativos, los organismos principales de la Administración Pública Nacional y hacen parte del Sector Central de la Rama Ejecutiva del Poder Público.

Los Ministerios tienen como objetivos primordiales la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo que dirigen.

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

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

## **Funciones**

### **El decreto 087 del 17 de enero de 2011 establece las funciones del Ministerio de Transporte.**

Objetivo, funciones e integración del Sector Transporte:

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

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

- 2.1. Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.
- 2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.
- 2.3. Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.
- 2.4. Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.
- 2.5. Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.
- 2.6. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.
- 2.7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.
- 2.8. Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.
- 2.9. Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y

mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.18. Las demás que le sean asignadas.

Parágrafo 1°. Exceptuase de la Infraestructura de Transporte, los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la Dirección General Marítima, Dimar.

Parágrafo 2°. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia.

**Artículo 3°.** Dirección. La Dirección del Ministerio de Transporte estará a cargo del Ministro, quien la ejercerá con la inmediata colaboración de los Viceministros.

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

### ***Comentario personal***

Es una organización administrativa responsable de ordenar las actividades de la infraestructura, el transporte y el tránsito en el país. Cuando hablamos de infraestructura nos referimos a las carreteras, los puertos en los ríos y mares, los aeropuertos y las vías férreas. Y recuerda que el transporte puede ser terrestre, fluvial (por los ríos), marítimo, aéreo o férreo.

Como el Ministerio no realiza la construcción de las obras de infraestructura, hay dos entidades especializadas encargadas de hacerlo: El Instituto Nacional de Vías – Invías- y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

## ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

### Ficha Bibliográfica 3

<b>Nombre del Estudiante:</b> Jenny Carolina Ramírez Sánchez	<b>Título del texto o artículo:</b> Exclusión Social : Causas y Remedios	<b>Lugar de consulta:</b> Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Impacto y valor público de la puesta en marcha de la terminal de transportes en Carmen de apicalá como eje de desarrollo económico social.	<b>Autor:</b> Banco Interamericano de Desarrollo	<b>Páginas de consulta:</b> Banco Interamericano de Desarrollo. (2003). Obtenido de <a href="https://www.google.com/url?sa=t&amp;rct=j&amp;q=&amp;esrc=s&amp;source=web&amp;f2f=003-05-9%2Fexclusion-social-causas-y-remedios%252C2004.html&amp;u sg= AO">https://www.google.com/url?sa=t&amp;rct=j&amp;q=&amp;esrc=s&amp;source=web&amp;f2f=003-05-9%2Fexclusion-social-causas-y-remedios%252C2004.html&amp;u sg= AO</a>
<b>Semestre.</b> X	<b>Fecha de edición:</b> 05/2003	<b>Fecha:</b> 15/06/2022

#### *Cita textual*

#### **Página principal**

#### **Exclusión social: causas y remedios**

En América Latina y el Caribe ser indígena, negro, mujer o discapacitado aumenta las posibilidades de pertenecer al grupo de los excluidos socialmente. La exclusión social se define como una escasez crónica de oportunidades y de acceso a servicios básicos de calidad, a los mercados laborales y de crédito, a una infraestructura adecuada y al sistema de justicia.

Durante mucho tiempo, la pobreza y la degradación social que resultan de la exclusión social se consideraron problemas meramente económicos. Sólo en los últimos años se le ha dado mayor atención y análisis a una compleja serie de prácticas sociales, económicas y culturales que tienen como resultado la exclusión social y el acceso limitado a los beneficios del desarrollo para ciertos grupos de la población con base en su raza, etnia, género o capacidades físicas.

Irónicamente, en América Latina y el Caribe los excluidos nos son una parte minoritaria de la población. En varios países los indígenas y grupos de ascendencia africana constituyen la mayoría. Estos últimos son considerados como los más invisibles de los invisibles: están ausentes en materia de liderazgo político, económico y educativo. A pesar de su invisibilidad, se estima que constituyen cerca del 30% de la población de la región. Brasil, Colombia, Venezuela y Haití tienen las concentraciones más numerosas de personas de raza negra. La población indígena también tiene una gran presencia en América Latina. Cerca de 40 millones de indígenas viven en América Latina y el Caribe y constituyen el 10% de la población de la región, pero el 25% del total de pobres. En Brasil, Perú, Bolivia y Guatemala, los grupos étnicos (afro- descendientes e indígenas) constituyen la mayoría de la población y el 60% de la población que vive en condiciones de pobreza.

problema desde un punto de vista local tiene ventajas en comparación con hacerlo en el ámbito nacional.

- Si la exclusión conlleva un fuerte dinamismo producido por la combinación de varios factores — como por ejemplo el fracaso escolar, la precariedad laboral, la desprotección social o la carencia de uno de los padres de familia—, las acciones de respuesta deben tender hacia procesos de prevención, inserción y promoción, fortaleciendo y restableciendo los vínculos laborales, sociales, familiares y comunitarios.
- Finalmente, si en la lucha contra la exclusión uno de los elementos es habilitar y capacitar a las personas, las políticas públicas deben tender a incorporar procesos e instrumentos de participación personales y comunitarios y de fortalecimiento del capital humano y social.

***Comentario personal***

La exclusión social se define como una escasez crónica de oportunidades y de acceso a servicios básicos de calidad, a los mercados laborales y de crédito, a una infraestructura adecuada y al sistema de Justicia.