



Tesis de Maestría

Análisis de las estrategias **municipales**: Programa de Alimentación y Transporte Escolar, implementadas en el municipio de Floridablanca (Santander) para garantizar el derecho a la educación básica primaria de los niños y niñas en los Colegios Rafael Pombo y Gustavo Duarte Alemán.

Diana Gabriela Álvarez Peña

Elkin Rivera Molano

Bucaramanga, Santander

2025

Análisis de las estrategias **municipales**: Programa de Alimentación y Transporte Escolar, implementadas en el municipio de Floridablanca (Santander) para garantizar el derecho a la educación básica primaria de los niños y niñas en los Colegios Rafael Pombo y Gustavo Duarte Alemán.

Diana Gabriela Álvarez Peña

Elkin Rivera Molano

Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de Magister en
Administración Pública

Director

Cirly Uribe Ochoa

Escuela Superior de Administración Pública (ESAP)

Maestría en administración Pública

Bucaramanga, Santander

2025



**Escuela Superior de
Administración Pública**

Agradecimientos

A Dios, por ser nuestra guía, fortaleza y luz durante este proceso. A Él le agradecemos la sabiduría, la paciencia y la serenidad que nos permitieron avanzar y culminar este proyecto académico.

A nuestros hijos, quienes representan un motivo permanente de esperanza y compromiso. Su amor, sus sonrisas y su presencia fueron un impulso invaluable para continuar con determinación.

A nuestras familias, por su apoyo incondicional, sus palabras de aliento y su comprensión en los momentos de mayor exigencia. Su acompañamiento fue fundamental en cada etapa de esta investigación.

A nuestra directora de tesis, por su orientación, disposición y valiosos aportes, los cuales contribuyeron significativamente al desarrollo y fortalecimiento de este trabajo.

Finalmente, expresamos nuestro agradecimiento a todas las personas e instituciones que, de manera directa o indirecta, facilitaron y enriquecieron la realización de esta investigación.

Contenido

Introducción	10
1. Planteamiento del Problema	12
1.1. Contextualización del problema	14
1.2. Delimitación del problema.....	15
1.3. Formulación del problema	16
1.4. Justificación	16
1.5. Objetivos	18
1.5.1. Objetivo general.....	18
1.5.2. Objetivos específicos	18
2. Marcos de Referencia	19
2.1. Estado del arte.....	19
2.1.1. Estrategias públicas de educación.....	19
2.1.2. Programas de alimentación escolar.....	24
2.1.3. El transporte escolar en educación.....	30
2.2. Marco Teórico	36
2.2.1. Gestión municipal	36
2.2.2. Estrategias municipales.....	37
2.2.3. Estrategias institucionales	39
2.2.4. Políticas públicas	40
2.2.5. Servicios municipales de educación	41

2.2.6.	Derecho a la educación	43
2.2.7.	Permanencia escolar y culminación de trayectorias educativas	44
2.2.8.	La alimentación y el transporte escolar en el derecho a la educación	46
2.3.	Marco legal	49
3.	Metodología	53
3.1.	Enfoque	53
3.2.	Diseño metodológico	54
3.3.	Instrumentos de recolección y sistematización de la información.....	57
	Participantes y criterios de selección	58
	Análisis de la información	59
4.	Resultados	61
4.1.	Codificación de los participantes	61
4.2.	Categorización de las entrevistas	62
5.	Análisis de datos y hallazgos	72
5.1.	Análisis sobre la dimensión del PAE	72
5.1.1.	Categoría: Cobertura del programa.....	76
5.1.2.	Categoría: Modalidad de entrega	79
5.1.3.	Categoría: Continuidad del servicio.....	81
5.1.4.	Categoría: Relación con la permanencia escolar	83
5.1.5.	Categoría: Calidad nutricional y logística.....	85
5.2.	Análisis de la dimensión Transporte Escolar	88
5.2.1.	Categoría: Accesibilidad geográfica	90

5.2.2. Categoría: Cobertura y frecuencia del servicio.....	91
5.2.3. Categoría: Condiciones de seguridad.....	93
5.2.4. Categoría: Incidencia en la asistencia y puntualidad	96
5.3. Análisis de la dimensión Gestión Municipal	97
5.3.1. Categoría: Capacidad de gestión municipal.....	99
5.3.2. Categoría: Participación de actores locales.....	101
5.3.3. Categoría: Garantía del servicio del PAE y Transporte Escolar	102
5.4. Discusión.....	104
6. Conclusiones	110
7. Recomendaciones	115
Referencias Bibliográficas	118
Anexos	127

Lista de Tablas

Tabla 1. Fases de la investigación.....	56
Tabla 2. Categorización de la dimensión del PAE	63
Tabla 3. Categorización de la dimensión del Transporte Escolar	67
Tabla 4. Categorías de la dimensión Gestión Municipal	69
Tabla 5. Cobertura del PAE en el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán	74
Tabla 6. Cobertura del PAE en el Instituto Rafael Pombo	75

Lista de Figuras

Figura 1. PAE en el Instituto Agropecuario Gustavo Duarte Alemán	75
Figura 2. PAE en el Instituto Rafael Pombo	76
Figura 3. Servicio de Transporte Escolar	89

Lista de Anexos

Anexo A. Formato de las entrevistas	127
Anexo B. Formato ficha de análisis documental	133
Anexo C. Transcripción de las entrevistas	134

Resumen

La presente investigación tiene por objetivo analizar las estrategias municipales del Programa de Alimentación Escolar y de transporte escolar, implementadas en el municipio de Floridablanca (Santander) para garantizar el derecho a la educación básica primaria de los niños y niñas en los colegios Rafael Pombo y el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán. El estudio se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, mediante la aplicación de entrevistas a funcionarios de la administración municipal, directivos docentes y padres de familia, complementadas con el análisis de documentos oficiales y reportes institucionales. El análisis se estructuró a partir de tres dimensiones, a saber, PAE, Transporte Escolar y Gestión Municipal, examinadas a través de categorías relacionadas con cada una de estas. Los hallazgos evidencian que el PAE presenta una cobertura diferenciada entre contextos urbanos y rurales, con mayores niveles de atención en la ruralidad, así como avances progresivos hacia modalidades de alimentación preparada en sitio que fortalecen la calidad nutricional. En cuanto al transporte escolar, se reafirma su papel fundamental en la permanencia y puntualidad de los estudiantes rurales, aunque persisten limitaciones asociadas a las condiciones de la infraestructura vial y los tiempos de inicio del servicio. La investigación también revela una capacidad de gestión municipal respaldada por procesos de planeación, financiación y seguimiento, junto con mecanismos de participación y control social. No obstante, se identifican oportunidades de mejora en la socialización de los programas con las familias y en la ampliación de la cobertura urbana del transporte escolar. En conclusión, el estudio demuestra que el PAE y el transporte escolar son estrategias esenciales para garantizar el derecho a la educación de los niños, niñas y adolescentes en el municipio de Floridablanca.

Palabras claves: Derecho a la educación, Permanencia escolar, Gestión municipal, Alimentación Escolar, Transporte escolar.

Introducción

La garantía del derecho a la educación en contextos locales exige la articulación de múltiples estrategias públicas que permitan no solo el acceso al sistema educativo, sino también la permanencia y el bienestar integral de los estudiantes. En este marco, programas como el Programa de Alimentación Escolar (PAE) y el servicio de transporte escolar se consolidan como acciones fundamentales para facilitar la asistencia regular, disminuir la deserción y fortalecer las condiciones de aprendizaje, especialmente en poblaciones en situación de vulnerabilidad social, económica y territorial. En municipios con realidades urbanas y rurales coexistentes como Floridablanca, estas estrategias adquieren una relevancia particular al responder a desigualdades históricas en el acceso a los servicios educativos.

La presente investigación se orienta a analizar el funcionamiento del PAE y del transporte escolar en las instituciones educativas Rafael Pombo y el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, desde una mirada integral que contempla su cobertura, modalidades de implementación, continuidad del servicio, calidad nutricional, condiciones de acceso, seguridad y su incidencia directa en la permanencia escolar. Así mismo, el estudio examina el papel de la gestión municipal como eje articulador de estas políticas públicas, identificando fortalezas, debilidades y tensiones en su ejecución, tanto en el contexto urbano como en el rural. Este abordaje permite comprender cómo dichas estrategias inciden en la garantía efectiva del derecho a la educación de los niños, niñas y adolescentes del municipio.

Desde el punto de vista metodológico, la investigación se inscribe en un enfoque cualitativo, apoyado en entrevistas a funcionarios de la administración municipal, rectores y padres de familia, complementado con el análisis de documentos oficiales, informes de rendición de cuentas y registros institucionales. El proceso investigativo se desarrolla a través de la

codificación de los participantes, la categorización de las entrevistas y la construcción de tres dimensiones de análisis: PAE, Transporte Escolar y Gestión Municipal. Cada una de estas dimensiones se examina mediante categorías específicas que permiten interpretar las dinámicas de garantía de los servicios.

La estructura de la tesis se organiza en seis capítulos de la siguiente manera: el primero presenta el planteamiento del problema, la justificación y los objetivos; el segundo desarrolla los marcos de referencia, incluyendo el estado del arte, el marco teórico, legal y conceptual; el tercero expone la metodología; el cuarto sistematiza los resultados derivados de la codificación y categorización; el quinto presenta el análisis de datos y hallazgos a partir de las dimensiones y categorías establecidas; y finalmente, el sexto capítulo recoge las conclusiones, en las que se sintetizan los principales aportes del estudio.

1. Planteamiento del Problema

La calidad de la educación se ha consolidado como un eje estratégico para el desarrollo humano y sostenible; así lo reconoció la Organización de las Naciones Unidas (2000) – (en adelante ONU) en los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), dentro de los cuales se incluía la meta de lograr la enseñanza primaria universal. Con la adopción de la Agenda 2030 y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en el 2015, a través de la ONU, las naciones del mundo renovaron el compromiso internacional con la educación mediante el ODS 4: “Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos” (Naciones Unidas, 2015). Colombia suscribió esta agenda en 2015 y formuló su estrategia nacional mediante el CONPES 3918 de 2018, donde se establecieron indicadores, metas e instrumentos de seguimiento. De manera específica, se afirmó que “la educación debe promover el desarrollo individual y ser un medio para alcanzar objetivos sociales como el desarrollo económico, cultural y la sostenibilidad ambiental” (Ministerio de Educación Nacional [MEN], 2024, p. 2). En consecuencia, este mandato plantea un desafío nacional de largo plazo que requiere coherencia entre políticas públicas y realidades situadas socio-territoriales.

En ese marco, uno de los componentes centrales para garantizar una educación de calidad es asegurar condiciones básicas de acceso, permanencia y bienestar para la población estudiantil, por lo tanto, garantizar una educación de calidad implica no solo asegurar el acceso, la permanencia y el bienestar de los estudiantes, sino también desarrollar una gestión escolar que, basada en el marco jurídico y en las políticas públicas vigentes, articule los recursos y procesos administrativos necesarios. Esta gestión debe promover transformaciones culturales orientadas a eliminar barreras que obstaculizan la participación plena y el desarrollo integral del estudiantado,

tanto dentro como fuera del entorno escolar, en reconocimiento del derecho fundamental a la educación (Uribe, 2022).

De esta forma, resultan relevantes tanto el Programa de Alimentación Escolar (en adelante PAE), como el de Transporte Escolar, en tanto, dos estrategias clave para facilitar la permanencia de los niños y niñas en el sistema educativo oficial; sin embargo, su cobertura y calidad son aún limitadas. Aunque el PAE alcanzó una cobertura del 79,4 % a finales de 2023, con más de 5,9 millones de beneficiarios, se reconoce que “la meta es llegar al 95 % en 2026” (MEN, 2024, p. 1); así mismo, la calidad y continuidad del servicio presentan desafíos, especialmente en recesos escolares y zonas rurales. Por su parte, el acceso al transporte escolar sigue siendo crítico; de acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación (citado por Galeano, 2022) “solo el 6 % de los niños del país usa la ruta escolar para ir a clase” lo que evidencia una exclusión silenciosa de miles de estudiantes que habitan en zonas alejadas o periféricas.

A pesar de los esfuerzos institucionales y de la formulación de políticas orientadas a la mejora de la calidad educativa, como el Plan Nacional Decenal de Educación 2016 - 2026, la Jornada Única o el Índice Sintético de Calidad Educativa, persisten factores estructurales que afectan el logro de este propósito. El Ministerio de Educación Nacional (en adelante MEN), afirma que “el acceso, la permanencia, la calidad y el aprendizaje son componentes entrelazados e inseparables” (MEN, 2024, p. 3); sin embargo, en muchos territorios estos elementos no logran integrarse de manera efectiva. Las escuelas rurales, en particular, enfrentan condiciones adversas en infraestructura, conectividad, dotación de materiales y servicios de apoyo como alimentación y transporte; como resultado, los estudiantes experimentan trayectorias escolares fragmentadas y con alta vulnerabilidad al rezago o la deserción.

Así, se identifica un vacío de comprensión y de actuación en torno a la articulación entre las políticas públicas de apoyo social, como el PAE y el Transporte Escolar, y su incidencia real en la calidad educativa, especialmente en escenarios con contrastes territoriales como el municipio de Floridablanca. A pesar de contar con zonas urbanas bien estructuradas, este municipio también posee sectores rurales con serias dificultades de conectividad, infraestructura y sostenibilidad en la prestación de servicios complementarios. Por tanto, se hace necesario indagar cómo estas estrategias se ejecutan y con qué resultados, reconociendo que “no basta con estar matriculado: es necesario estar en condiciones reales de aprender” (MEN, 2024, p. 1). El análisis de esta problemática permite comprender hasta qué punto las estrategias de alimentación y transporte escolar contribuyen a la garantía del derecho a la educación y al cumplimiento del ODS 4 en contextos locales.

1.1.Contextualización del problema

En el municipio de Floridablanca, departamento de Santander, se han implementado estrategias orientadas a garantizar el derecho a la educación de los niños, niñas y adolescentes; entre ellas el PAE y el Transporte Escolar. Estas estrategias buscan responder a necesidades básicas que afectan la permanencia escolar y el rendimiento académico de los estudiantes del sector oficial. Sin embargo, su aplicación no ha sido homogénea ni equitativa, especialmente al comparar zonas urbanas y rurales. Aunque el ODS 4 establece el compromiso de ofrecer una educación inclusiva, equitativa y de calidad, persisten brechas que limitan su cumplimiento en los territorios. Según el MEN (2024), “el acceso, la permanencia, la calidad y el aprendizaje son componentes entrelazados e inseparables” (p. 3); no obstante, en la práctica, estas condiciones no se garantizan de manera uniforme en todas las instituciones.

Por un lado, el Programa de Alimentación Escolar alcanzó una cobertura del 79,4 % en el país al cierre de 2023, con metas proyectadas al 95% para 2026; sin embargo, en contextos locales como Floridablanca, persisten dificultades operativas relacionadas con cobertura real, continuidad, calidad nutricional y focalización de beneficiarios. En cuanto al servicio de transporte escolar, este se ha ampliado recientemente con la cobertura de 1.200 estudiantes en 34 rutas para las veredas del municipio, sin embargo, sigue siendo insuficiente frente a la demanda real. Según lo reportado oficialmente, “los alumnos que antes tardaban más de una hora en llegar a la escuela ahora pueden trasladarse en menos tiempo y con óptimas condiciones de seguridad” (Gobierno de Floridablanca, 2025); no obstante, no todos los sectores rurales están cubiertos, lo cual genera desigualdad en el acceso. Estas condiciones impactan directamente la garantía de una educación con equidad territorial.

1.2.Delimitación del problema

Esta investigación se desarrolló en el municipio de Floridablanca durante el año 2025, y se centró en el análisis de la implementación y efectividad del PAE y del transporte escolar en dos instituciones oficiales de educación básica primaria. Se abordaron, de manera comparativa, la Institución Educativa Rafael Pombo, ubicada en zona urbana, y el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, ubicado en zona rural del municipio. La población objeto de estudio estuvo conformada por los niños y niñas matriculados en estas dos instituciones, así como por los actores escolares involucrados en la operación y supervisión de los servicios. Esta delimitación permitió identificar posibles desigualdades en la aplicación de las estrategias, visibilizar sus impactos en el proceso educativo y generar insumos relevantes para la toma de decisiones en políticas locales.

1.3. Formulación del problema

¿De qué manera contribuyen las estrategias municipales del PAE y el Transporte Escolar en los colegios Rafael Pombo y Gustavo Duarte Alemán del municipio de Floridablanca, a garantizar el derecho a la educación básica primaria de los niños y niñas?

1.4. Justificación

La presente investigación se justifica por razones de orden social, político, territorial y académico. En el plano social, se orienta al análisis de dos estrategias públicas que inciden directamente en la garantía del derecho a la educación de niños y niñas de primaria en el municipio de Floridablanca: el PAE y el transporte escolar. Estas estrategias no solo responden a compromisos estatales derivados del artículo 44 de la Constitución Política de Colombia, sino también a mandatos internacionales como el Objetivo de Desarrollo Sostenible 4 (ODS 4), que exige garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad. Según UNICEF (2022), “el entorno escolar impacta positivamente en el derecho a la alimentación adecuada de niñas, niños y adolescentes” (p. 1), lo cual confirma la relevancia de estudiar el funcionamiento real del PAE en relación con la equidad educativa. Del mismo modo, analizar la cobertura y efectividad del transporte escolar es fundamental en zonas rurales donde los obstáculos geográficos son una amenaza latente para la permanencia escolar.

Desde una perspectiva política y jurídica, la investigación adquiere pertinencia al aportar insumos que pueden orientar la mejora de políticas públicas locales. La Sentencia T-537 de 2017 de la Corte Constitucional establece que el transporte escolar gratuito debe ser garantizado cuando la distancia entre el hogar y la escuela impide el acceso efectivo a la educación. Así mismo, estudios como el de Téllez et al. (2023) señalan que el PAE “no solo previene la

deserción escolar, sino que garantiza derechos fundamentales como la salud y la alimentación equilibrada” (p. 1). En el caso de Floridablanca, aunque se han fortalecido ciertas acciones, como la ampliación a 1.200 beneficiarios del transporte escolar rural, aún subsisten desigualdades entre instituciones urbanas y rurales. Por ello, este trabajo puede contribuir en el plano práctico a mejorar la planeación, focalización y ejecución de estas estrategias desde una mirada territorial diferenciada.

Territorialmente, esta investigación se enfoca en dos instituciones oficiales de educación básica primaria que representan realidades contrastantes: la institución Educativa Rafael Pombo, ubicada en zona urbana, y el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, situado en zona rural. Esta comparación permitió visibilizar brechas de acceso y calidad entre ambos contextos; así como comprender cómo inciden factores como la infraestructura escolar, gestión institucional, participación comunitaria y las condiciones del entorno en la implementación de las estrategias públicas mencionadas. En este sentido, el estudio se proyecta como un ejercicio de comprensión situado de una problemática concreta, y como una oportunidad de generar soluciones a nivel local, contribuyendo al fortalecimiento del derecho a la educación en la infancia.

Finalmente, en el plano académico, esta investigación aporta tanto a la comprensión teórica como a la sistematización práctica de políticas educativas con impacto social. El análisis permitió llenar vacíos metodológicos y conceptuales en torno a la articulación de los programas sociales con la equidad educativa en el ámbito municipal. Asimismo, facilitó cuestionar explicaciones dominantes que suelen medir el éxito del PAE y del transporte escolar solo en términos de cobertura, sin considerar su efectividad real ni sus impactos diferenciales en el aprendizaje, la salud y la permanencia escolar. Así, se espera que los resultados generen

conocimiento útil tanto para la administración pública como para el debate académico sobre calidad educativa, equidad territorial y derechos de la infancia en Colombia.

1.5.Objetivos

1.5.1. Objetivo general

Analizar las estrategias municipales del Programa de Alimentación Escolar y de transporte escolar, implementadas en Floridablanca para garantizar el derecho a la educación básica primaria de los niños y niñas en los colegios Rafael Pombo y el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán.

1.5.2. Objetivos específicos

Examinar el funcionamiento del PAE en las instituciones Rafael Pombo e Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, identificando su cobertura, modalidad, continuidad y aporte a la permanencia escolar.

Describir las condiciones de implementación del servicio de transporte escolar en el contexto urbano y rural de Floridablanca, y su incidencia en el acceso y asistencia regular de los niños y niñas a las instituciones educativas.

Establecer fortalezas y debilidades en la gestión municipal de las estrategias del PAE y transporte escolar, comparando su aplicación en contextos urbano y rural.

2. Marcos de Referencia

2.1.Estado del arte

Para la elaboración del estado del arte de esta investigación, se realizó una revisión documental exhaustiva en bases de datos académicas reconocidas como Scielo, Dialnet, Redalyc, Google Académico y repositorios institucionales de universidades latinoamericanas. La búsqueda se centró en la identificación de estudios recientes y pertinentes relacionados con las estrategias públicas orientadas a garantizar el acceso y permanencia en la educación básica primaria, con énfasis en el PAE y el transporte escolar. En total, se seleccionaron veinte documentos entre artículos científicos, informes institucionales y tesis de posgrado, priorizando aquellos publicados en los últimos cinco años. Las palabras clave empleadas en las búsquedas fueron: *Estrategias públicas en educación, Programas de alimentación escolar y el transporte escolar en educación*. Estas ecuaciones de búsqueda permitieron identificar investigaciones relevantes en contextos urbanos, rurales y periurbanos de América Latina; las cuales se presentan a continuación.

2.1.1. Estrategias públicas de educación

Camacho y Arango (2025), en el artículo *Transformando vidas: el impacto positivo de las estrategias de retención escolar en la probabilidad de deserción escolar de los estudiantes en Medellín*, publicado en la Revista de Economía del Rosario, evaluaron el efecto cuantitativo de tres estrategias de permanencia escolar, a saber, el PAE, el transporte escolar y el Programa de Jornada Escolar Complementaria, sobre la probabilidad de deserción en el sistema educativo oficial de Medellín. Mediante un modelo probit estimado con microdatos de matrícula del Ministerio de Educación Nacional y registros de beneficiarios de los programas para el año 2019,

los resultados mostraron que los estudiantes con acceso al PAE redujeron su probabilidad de deserción en 1,0 punto porcentual; los beneficiarios del transporte escolar, en 3,17 puntos porcentuales; y los del programa de jornada complementaria, en 2,97 puntos porcentuales. Sin embargo, el estudio identificó efectos heterogéneos significativos explicados por la clase social, la nacionalidad y el sexo del estudiantado, lo cual evidencia que el impacto de las estrategias varía según las condiciones de vulnerabilidad de cada población. Este estudio ofrece evidencia empírica de escala municipal que permite reflexionar sobre la necesidad de evaluar el impacto diferenciado del PAE y el transporte escolar en los contextos rurales y urbanos de Floridablanca.

Rivas-Reyes (2023), en su trabajo titulado *Implementación de políticas públicas en educación, mediadas por las tecnologías digitales: Caso escuelas de la Provincia Hermanas Mirabal*, en República Dominicana, analizó desde un enfoque cualitativo la implementación de políticas educativas apoyadas en tecnología. Su investigación documental reveló que estas políticas han transformado los enfoques curriculares y pedagógicos, fortaleciendo el aprendizaje y la equidad escolar. Aunque los resultados muestran avances, también se identifican brechas en la implementación efectiva debido a la limitada infraestructura tecnológica y desigualdad en el acceso. Esta experiencia es útil para la investigación, en tanto que evidencia cómo la implementación de políticas públicas, como el transporte escolar y el PAE, necesita considerar las condiciones contextuales y tecnológicas de las escuelas rurales y urbanas para lograr una verdadera equidad educativa.

Mientras tanto, Díaz (2022), en su artículo *Educación para el cambio. Estrategias y políticas públicas para una Latinoamérica en transformación*, llevó a cabo una revisión documental cualitativa sobre las políticas públicas educativas en América Latina. El objetivo fue analizar cómo estas políticas contribuyen al desarrollo equitativo y sostenible en la región.

Mediante la selección de 56 documentos entre tesis, libros y artículos científicos, el autor identificó logros importantes en alfabetización, cobertura educativa y acceso a tecnologías, pero también desafíos como la desigualdad socioeconómica y la escasez de recursos. Concluye que se requiere una implementación contextualizada y consistente de las políticas públicas, acompañada de estrategias como el transporte escolar subsidiado y la innovación pedagógica. Este estudio aporta un marco comprensivo para reflexionar sobre las estrategias de acceso a la educación, como el PAE y el transporte en Floridablanca, en función de reducir brechas urbano-rurales y mejorar la equidad.

Del mismo modo, Espinosa-Guzmán (2020), en su investigación *Educación inicial y sus estrategias desde la política pública*, analizó la educación inicial en Ecuador desde un enfoque cualitativo y documental, consultando fuentes legales, planes nacionales e investigaciones académicas. Su objetivo fue examinar las políticas orientadas al desarrollo integral de la infancia y su articulación con programas de salud, nutrición y formación docente. Entre sus hallazgos destaca la necesidad de políticas públicas centradas en la universalización del acceso, mejora de ambientes de aprendizaje y vinculación con otros servicios sociales. Concluye que una atención integral requiere coordinación interinstitucional y mayor inversión estatal. Este estudio resulta pertinente para tu tesis, ya que subraya cómo la efectividad de programas como el PAE depende no solo del suministro alimentario, sino de su integración con otros factores del entorno escolar y social.

Serna (2024), en su artículo *Caminos, trazos y líneas: un aporte a la (de)construcción de la educación en contextos de ruralidad*, desarrolló una reflexión crítica sobre la realidad educativa en zonas rurales del municipio de Venecia, Antioquia (Colombia), tomando como base su experiencia como docente, investigador y exsecretario de educación municipal. Mediante una

metodología cartográfica con enfoque cualitativo y narrativo, el autor expone las tensiones, desafíos y oportunidades que enfrenta la escuela rural, abordando temas como el deterioro de la infraestructura, la falta de conectividad, la desactualización del material pedagógico, y la ejecución deficiente del Programa de Alimentación Escolar (PAE) y el transporte escolar. Se concluye que estas políticas públicas, aunque diseñadas para mejorar la calidad educativa, no siempre se implementan con eficiencia ni se ajustan a las necesidades territoriales. Esta investigación ofrece elementos valiosos para repensar las estrategias públicas desde un enfoque situado y participativo, y visibiliza cómo la escuela rural puede convertirse en un espacio transformador cuando se reconoce su identidad cultural y su papel comunitario.

Por su parte, Quintero et al. (2023), en el artículo *Gestión y políticas públicas del Estado colombiano para la integración de la migración. El caso de la educación*, analizaron las políticas públicas desarrolladas por el Estado colombiano para facilitar el acceso educativo de la población migrante, principalmente venezolana. A partir de un análisis normativo y documental, identificaron que las estrategias institucionales han mejorado la cobertura y permanencia escolar mediante mecanismos de identificación y acceso a servicios como el PAE y el transporte escolar. Sin embargo, también se observaron debilidades en la implementación a nivel territorial. Se concluye que una gestión efectiva y articulada es indispensable para garantizar derechos sociales en escenarios de alta vulnerabilidad. Este estudio contextualiza la importancia del transporte y alimentación como parte integral del derecho a la educación.

Por otro lado, Pardo-Rozo et al. (2022), en su artículo *Gestión educativa y eficiencia técnica en instituciones oficiales con educación media en Florencia, Caquetá, Colombia*, evaluaron la eficiencia técnica en 18 instituciones educativas mediante el análisis envolvente de datos y entrevistas a rectores. Desde un enfoque mixto, identificaron que el 61% de las

instituciones tienen potencial de mejora, especialmente en el uso del aula, el trabajo docente y la gestión de recursos. Además, se evidenció la necesidad de garantizar la correcta ejecución de programas como el PAE y el transporte escolar, para incidir positivamente en la permanencia estudiantil. Se concluye que una adecuada gestión educativa impacta en la calidad educativa y en la eficiencia del sistema público. Este estudio permite reflexionar sobre la articulación entre los servicios complementarios y la eficiencia institucional.

Por último, Pita (2020), en su artículo *Políticas públicas y gestión educativa, entre la formulación y la implementación de las políticas educativas*, llevó a cabo una revisión teórica sobre la relación entre las políticas públicas, la gestión educativa y la formación docente en Colombia. La autora expone que muchas veces existe una disonancia entre la formulación y la aplicación de políticas educativas, afectando su impacto real. Subraya la necesidad de una gestión educativa crítica, coherente y participativa que articule las políticas con las necesidades locales. Concluye que la transversalidad, el compromiso social y el seguimiento constante son claves para lograr una educación de calidad. Este antecedente enriquece el proyecto al resaltar cómo la gestión y la coordinación interinstitucional son esenciales para que programas como el PAE y el transporte escolar funcionen adecuadamente tanto en zonas rurales como urbanas.

Los estudios sobre estrategias públicas de educación revisados en este subapartado comparten la preocupación por la brecha entre la formulación de la política y su implementación efectiva en el territorio, pero difieren en las causas que identifican y en las soluciones que proponen. Pita (2020) y Díaz (2022) plantean que la disonancia entre diseño y aplicación obedece a la falta de articulación entre los niveles de gobierno y la insuficiente contextualización de las políticas; Espinosa-Guzmán (2020) añade que esta brecha es especialmente crítica en educación inicial, donde la atención integral depende de la coordinación interinstitucional. Sin

embargo, ninguno de estos trabajos cuantifica el impacto de las estrategias sobre variables de permanencia o rendimiento escolar; se trata, en su mayoría, de análisis documentales cuya fortaleza está en la comprensión del proceso político antes que en la medición de sus resultados. Arango Ramírez y Camacho Murillo (2025) representan un contrapunto metodológico valioso, pues cuantifican el efecto del transporte escolar y el PAE sobre la deserción en Medellín y demuestran que ambos programas tienen un impacto positivo medible, aunque diferenciado según el perfil del estudiantado.

Esta evidencia contrasta con los hallazgos de Serna (2024) en Venecia, Antioquia, quien documenta desde la cartografía social que las mismas políticas, cuando se implementan de forma deficiente, no producen los resultados esperados. La diferencia entre Medellín y Venecia no es de política, sino de capacidad institucional y condiciones territoriales, lo que sugiere que los efectos positivos documentados en ciudades grandes no pueden trasladarse automáticamente a municipios rurales o intermedios. Quintero et al. (2023) y Pardo-Rozo et al. (2022) refuerzan esta lectura al mostrar que la gestión institucional es la variable que media entre el diseño de la política y su resultado final. La presente investigación se inserta en este debate al estudiar un municipio como Floridablanca, que combina características urbanas y rurales, y cuya realidad educativa exige un análisis que supere tanto el optimismo de los estudios de impacto en ciudades grandes como el pesimismo descriptivo de los estudios de caso rural.

2.1.2. Programas de alimentación escolar

Rodríguez y Vergara (2023), en el artículo *El referencial de política pública, el caso del Programa de Alimentación Escolar en Cali, periodo 2016-2018*, publicado en la Revista Análisis. Revista Colombiana de Humanidades de la Universidad Santo Tomás, analizaron la orientación discursiva del PAE en su ejercicio de implementación en Santiago de Cali durante el

periodo señalado. Mediante metodologías cualitativas de análisis de contenido y el estudio de las perspectivas de los actores involucrados en la ejecución del programa, los autores identificaron que el PAE opera bajo un referencial de política social centrado en el acceso y la permanencia escolar, pero que en la práctica su orientación discursiva genera tensiones entre los lineamientos nacionales y las particularidades territoriales de la ciudad. Los hallazgos señalan que la participación ciudadana, los hábitos saludables y la articulación interinstitucional figuran como componentes del programa que no siempre se materializan en el nivel local. Este trabajo aporta una perspectiva analítica sobre la dimensión política del programa que complementa los estudios de impacto educativo y nutricional, y resulta pertinente para comprender las condiciones de implementación del PAE en municipios como Floridablanca.

Asimismo, Jiménez et al. (2024), en el artículo *Reflexiones contractuales sobre el Plan de Alimentación Escolar (PAE) en Colombia: un análisis de los casos de La Guajira, Cesar y Santander*, publicado en la Revista IUSTA de la Universidad Santo Tomás, examinaron las problemáticas en los procesos de contratación del PAE en tres departamentos colombianos mediante una metodología cualitativa de análisis documental y bibliográfico, con triangulación de datos. Los autores identificaron que en comunidades con escasa presencia estatal, ubicadas en zonas rurales de difícil acceso, las fallas en la infraestructura vial y la limitada conectividad digital imponen barreras significativas para el control y la supervisión efectiva del programa. Los hallazgos mostraron que en La Guajira, Cesar y Santander se presentaron irregularidades contractuales sistemáticas que derivaron en la vulneración del derecho fundamental a la alimentación del estudiantado inscrito en el sistema educativo oficial. Este estudio aporta evidencia sobre las condiciones de implementación del programa en departamentos colombianos

cercanos al caso de Floridablanca, con especial relevancia para comprender los desafíos del PAE en zonas rurales de Santander.

Goldsmith y Olivares (2023), en el artículo *Programa de Alimentación Escolar en Pandemia: Chile 2020, aprendizajes para un proceso constituyente*, llevaron a cabo un análisis documental desde una perspectiva comparativa latinoamericana. El objetivo fue examinar las adaptaciones del PAE chileno durante el primer año de la pandemia, con énfasis en los cambios logísticos, de cobertura y de contenido nutricional. Se emplearon técnicas de rastreo de proceso y revisión de medios para registrar las transformaciones implementadas y su impacto en la ciudadanía. Los resultados destacaron la rápida adaptación del programa mediante la entrega de canastas alimentarias, sustentada en la trayectoria histórica del PAE en Chile y su infraestructura consolidada. Se concluye que la resiliencia del sistema permitió una respuesta efectiva ante la crisis. Este estudio ofrece una visión comparativa sobre la capacidad de los Estados para sostener políticas públicas alimentarias en escenarios de contingencia.

Del mismo modo, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Programa Mundial de Alimentos (2022), en el informe regional *Estado de la alimentación escolar en América Latina y el Caribe*, realizaron un diagnóstico sobre la cobertura, gestión y desafíos de los programas de alimentación escolar en 33 países de la región. El estudio, de carácter documental y descriptivo, examinó el impacto de la pandemia de COVID-19 y propuso lineamientos para fortalecer estos programas como herramienta de equidad social y educativa. Se identificó que 80.3 millones de estudiantes fueron beneficiarios en 2022, con avances significativos en políticas de compras locales y apoyo a sistemas alimentarios sostenibles, aunque persisten desigualdades en la cobertura, calidad nutricional e inclusión intercultural. El informe concluye que se requiere una inversión mayor en sistemas integrados de salud y nutrición, con énfasis en el apoyo a

comunidades vulnerables. Este documento ofrece un panorama amplio y comparativo que permite comprender las fortalezas y debilidades estructurales de los programas en la región, útil para contextualizar el análisis de estrategias implementadas en municipios colombianos como Floridablanca.

De manera análoga, Gamboa-Gamboa et al. (2021), en el artículo *Programas de alimentación escolar en Costa Rica y Guatemala: percepciones de la comunidad escolar acerca de su funcionamiento en escuelas urbanas públicas*, desarrollaron un estudio cualitativo con base en entrevistas y grupos focales realizados en ocho escuelas públicas. El propósito fue comparar las características estructurales del PAE en ambos países y analizar las percepciones de la comunidad escolar sobre su funcionamiento. Los resultados indicaron que, pese a contar con marcos normativos sólidos y respaldo político, persisten dificultades como la escasez de recursos, problemas administrativos y baja fiscalización. Se concluye que, aunque los PAE son instrumentos esenciales para la equidad educativa y la seguridad alimentaria, su efectividad depende de una gestión eficiente y del involucramiento de la comunidad. El análisis realizado proporciona insumos importantes para la evaluación de la eficacia de programas de alimentación en contextos urbanos latinoamericanos.

Moreno-Villamil (2023), en el artículo *Plan de Alimentación Escolar y su incidencia en la calidad educativa de Tunja, Boyacá*, desarrolló un estudio con enfoque mixto de tipo descriptivo, cuyo objetivo fue analizar el impacto del PAE en la ciudad de Tunja entre los años 2013 y 2022. A través del análisis de datos del DANE, ICFES y registros institucionales, se correlacionaron variables como el rendimiento académico, la deserción escolar y la cobertura del programa. Los resultados evidenciaron que el PAE contribuyó significativamente al aumento de la permanencia escolar y al mejoramiento del rendimiento académico, particularmente cuando se

implementó de forma planificada e incluyente. Se concluye que el PAE funciona como una estrategia estatal de protección social que incide positivamente en la calidad educativa. Este estudio ofrece elementos relevantes para la comprensión de los efectos del PAE en contextos urbanos dentro del sistema educativo público colombiano.

Por su parte, Ahumada y Rodríguez (2023), en el artículo *Programa de alimentación escolar: En búsqueda de la protección de los derechos de los estudiantes*, realizaron una revisión documental centrada en la evolución del PAE en Colombia y los desafíos asociados a su gestión. El objetivo fue analizar las problemáticas relacionadas con la malversación de fondos y los avances recientes en la cobertura y calidad del programa. Entre los resultados se destacan la disminución de casos de corrupción, el aumento de beneficiarios y la propuesta de incremento presupuestal para su fortalecimiento. Se concluye que el éxito del PAE está vinculado a la vigilancia estatal y a la garantía de los derechos fundamentales de los estudiantes. Este análisis resalta la importancia de una gestión transparente y eficiente como condición para el cumplimiento de los objetivos sociales del programa.

De igual manera, Téllez et al. (2023), en el artículo titulado *El Programa de Alimentación Escolar y los derechos fundamentales de los niños*, desarrollaron un análisis jurídico y documental en Colombia con el propósito de evidenciar cómo el PAE, originalmente diseñado para reducir la deserción escolar, ha evolucionado hasta convertirse en una herramienta para garantizar los derechos fundamentales de los niños. El estudio se estructuró en dos partes: una sobre las características del programa y otra centrada en los procesos judiciales relacionados con irregularidades contractuales. Los hallazgos señalaron que, si bien el PAE ha tenido un impacto positivo en la permanencia escolar y el rendimiento académico, las deficiencias en su implementación, como la corrupción y la mala gestión de contratos, han derivado en

vulneraciones a derechos como la alimentación y la salud. Se concluye que la adecuada ejecución del programa es esencial para consolidar el Estado Social de Derecho. Esta investigación resalta la importancia de fortalecer la transparencia y la vigilancia en la ejecución del PAE para garantizar su efectividad.

Por último, Vela-Hernández et al. (2022), en su investigación titulada *Implementación de un programa de alimentación escolar en una institución educativa durante la pandemia, Bogotá, 2021*, realizaron un estudio cualitativo mediante entrevistas semiestructuradas aplicadas a docentes, estudiantes y padres de familia del Colegio CEDID Ciudad Bolívar. El objetivo fue describir las estrategias implementadas por dicha institución durante la pandemia por COVID-19 para garantizar la continuidad del PAE. Los hallazgos mostraron que, aunque se adoptó la modalidad de entrega de bonos redimibles por alimentos, persistieron obstáculos como el desconocimiento de los trámites, el alza en el costo de los alimentos y las dificultades logísticas. Se concluye que la institución educativa logró adaptar el programa a las condiciones epidemiológicas, aunque con desigualdades en el acceso. Esta experiencia permite comprender cómo las variaciones contextuales pueden afectar la implementación del PAE en situaciones de emergencia.

Los estudios revisados sobre el PAE permiten identificar al menos dos grandes líneas de análisis que no siempre conversan entre sí en la literatura. Por una parte, las investigaciones de Moreno-Villamil (2023), Ahumada y Rodríguez (2023), y Téllez et al. (2023) documentan los efectos positivos del programa sobre la permanencia y el rendimiento académico en contextos urbanos colombianos, y coinciden en señalar que su eficacia depende de una gestión transparente y planificada. Por otra parte, los trabajos de Jiménez Rodríguez et al. (2024) y Vela-Hernández et al. (2022) desplazan el foco hacia las condiciones de implementación en entornos de alta

vulnerabilidad rural y de emergencia, respectivamente, y muestran que el impacto positivo documentado en los estudios anteriores no puede generalizarse sin considerar las capacidades institucionales territoriales. Esta divergencia analítica señala un vacío importante: la mayoría de los estudios de impacto se realizan en capitales o municipios con infraestructura consolidada, mientras que la evidencia sobre el PAE en municipios intermedios o semirurales como Floridablanca es escasa.

Rodríguez Vásquez y Vergara Varela (2023) dan un paso hacia ese análisis al examinar las representaciones discursivas del programa en Cali, aunque su período de estudio (2016-2018) limita la comparabilidad con el contexto normativo actual. A su vez, la investigación de Goldsmith y Olivares (2023) sobre Chile en pandemia y la del Banco Interamericano de Desarrollo y el Programa Mundial de Alimentos (2022) aportan una dimensión regional que revela la brecha entre los países con sistemas de alimentación escolar consolidados y aquellos donde la implementación es aún frágil; Colombia, como lo documenta Jiménez Rodríguez et al. (2024), se sitúa en un punto intermedio de esa escala. Por tanto, los antecedentes revisados sugieren que la discusión sobre el PAE debe trascender la medición de cobertura y rendimiento para incorporar análisis críticos de los mecanismos de contratación, la participación comunitaria y las brechas territoriales en la implementación, dimensiones que la presente investigación busca examinar en el municipio de Floridablanca.

2.1.3. El transporte escolar en educación

Vargas (2025), en el artículo *Deserción escolar, estrategias de acceso y permanencia en las Instituciones Educativas Oficiales de Tunja*, publicado en la Revista Digital de Investigación y Postgrado, analizó las causas estructurales, contextuales e individuales que inciden en la deserción escolar en las instituciones educativas oficiales del municipio de Tunja, Boyacá.

Mediante un enfoque cualitativo con alcance correlacional, metodología documental y análisis de sistemas de información, el autor recopiló datos de matrícula y entrevistó a personal directivo y docente de las instituciones. Entre sus hallazgos destaca que las estrategias de acceso y permanencia, entre ellas el transporte escolar, la alimentación escolar y la gratuidad, son reconocidas como determinantes para contener la deserción, aunque su implementación presenta inconsistencias a nivel municipal, particularmente entre los niveles de básica secundaria, donde la tasa de abandono es más alta. Este estudio ofrece evidencia de escala municipal colombiana sobre la articulación entre estrategias de permanencia y deserción escolar, lo cual resulta pertinente para comprender el papel conjunto del transporte escolar y el PAE en contextos similares al de Floridablanca.

Del Pino-Artacho y Camarero-Rioja (2024), en el artículo *Transporte escolar rural: límites y oportunidades para el arraigo poblacional*, analizaron el impacto del transporte escolar como herramienta para garantizar el acceso a la educación y frenar el despoblamiento en zonas rurales de baja densidad poblacional en España. Utilizando un enfoque mixto con análisis de registros estadísticos, encuestas y entrevistas a actores clave, los autores evidencian que el transporte escolar no solo cumple una función educativa, sino también social, al favorecer la permanencia de familias rurales. Se concluye que es necesario articular políticas públicas orientadas a mejorar la infraestructura y accesibilidad en contextos rurales. Este estudio resulta útil para la comprensión del transporte escolar como estrategia de equidad territorial en contextos rurales.

Por su parte, Farias y Viana (2024), en su investigación titulada *Derecho a la educación y control del Ministerio Público en las políticas de transporte escolar y cierre escolar en Piauí*, desarrollaron un análisis documental y bibliográfico con enfoque cuali-cuantitativo. Examinaron

el papel del Ministerio Público en la defensa del derecho a la educación frente al cierre de escuelas y la deficiencia del servicio de transporte escolar en el estado brasileño de Piauí entre 2011 y 2021. Los resultados revelan que, aunque se han implementado medidas de control mediante mediaciones extrajudiciales, los efectos sobre la garantía del derecho a la educación son limitados debido a la priorización de la eficiencia fiscal sobre la equidad. Se concluye que las políticas de transporte escolar requieren una vigilancia activa para evitar retrocesos en el acceso a la educación. Este estudio resalta el papel del Estado como garante y no solo gestor de las políticas educativas.

De igual modo, Sahagún (2024), en el artículo *Dispersión urbana y rezago escolar en la educación superior del Valle de México*, abordó la relación entre movilidad urbana y rendimiento académico en contextos de expansión urbana en México. A través del análisis de encuestas de movilidad, datos académicos y geográficos, se identificó una correlación negativa entre la distancia al transporte público y el rendimiento estudiantil. Los estudiantes de zonas periféricas, con menor accesibilidad, presentaron mayores niveles de rezago escolar. Se concluye que la planificación del transporte influye directamente en la equidad educativa. Este antecedente permite reflexionar sobre cómo el transporte escolar, tanto urbano como rural, puede ser una herramienta clave para mitigar desigualdades educativas.

Asimismo, Flores et al. (2022), en el artículo *Evaluación de la movilidad de estudiantes y accesibilidad espacial a centros de educación en zonas periurbanas*, realizaron una investigación en el cantón Cuenca, Ecuador, mediante un enfoque cuantitativo aplicado a dos niveles: hogares y áreas consolidadas. El objetivo fue analizar las condiciones de accesibilidad de estudiantes de primaria y secundaria a centros educativos públicos en cuatro parroquias periurbanas. Se utilizó una muestra de 408 estudiantes y herramientas de Sistemas de

Información Geográfica (SIG) para modelar escenarios de desplazamiento según tiempo y distancia. Los resultados indicaron que el 54.38% de los estudiantes se desplazan a pie, con un tiempo promedio de 13.5 minutos, aunque existen diferencias por edad y parroquia. Se concluye que, a pesar de la cercanía física, persisten desafíos relacionados con la infraestructura vial y la ubicación desigual de los centros educativos. Este estudio proporciona evidencia empírica sobre las condiciones de accesibilidad en contextos periféricos, permitiendo reflexionar sobre el papel del transporte escolar en la equidad educativa.

De manera semejante, Vázquez et al. (2021), en el artículo *La administración del transporte urbano: alternativa de uso sustentada en la educación sostenible*, desarrollaron una investigación de tipo cuantitativo, exploratorio y correlacional en la Ciudad de México, con el objetivo de identificar los motivos principales de desplazamiento urbano y proponer una alternativa de gestión del transporte público centrada en la educación sostenible. Utilizando datos de la Encuesta Origen-Destino (2017) y una muestra de más de 160.000 personas, se aplicó el coeficiente de correlación de Pearson para analizar la relación entre género y motivos de desplazamiento. Los resultados indicaron que los viajes por motivos educativos presentan la mayor correlación (0.9971), seguidos de desplazamientos por convivencia y retorno al hogar. Se concluye que la movilidad urbana está profundamente ligada al acceso a derechos fundamentales, por lo que su gestión debe contemplar una perspectiva educativa, inclusiva y sostenible. Este estudio resulta útil para comprender cómo la planificación del transporte puede incidir en el acceso a la educación, particularmente en contextos urbanos con alta densidad de población.

Finalmente, García et al. (2022), en el documento de trabajo *Impacto del programa de subsidios en el transporte escolar en Medellín (Colombia) como herramienta para reducir la*

exclusión social, realizaron una evaluación de impacto utilizando modelos econométricos sobre el programa de subsidios al transporte escolar en Medellín. Los resultados mostraron que los subsidios parciales incrementaron la probabilidad de que los estudiantes eligieran instituciones educativas de mejor calidad, especialmente en el caso de mujeres. En contraste, los subsidios totales no produjeron el mismo efecto positivo. Se concluye que una política de subsidios bien diseñada puede mejorar la inclusión educativa y reducir desigualdades. Este antecedente ofrece evidencia empírica sobre los efectos diferenciales de las políticas de transporte en la calidad del acceso educativo.

Por su parte, Hincapié-Vélez et al. (2017), en el artículo *Sistema vial terciario y educación rural en Antioquia (Colombia): un modelo probit ordenado y multivariado*, publicado en la revista Ecos de Economía de la Universidad EAFIT, evaluaron el impacto del sistema de vías terciarias del departamento de Antioquia sobre la probabilidad de ascenso en el rendimiento educativo de estudiantes de básica secundaria en zonas rurales. Mediante un modelo probit ordenado multivariado con datos del ICFES y variables de densidad vial y oferta de servicios, los resultados mostraron que una mayor red de vías terciarias incide positivamente sobre el logro educativo de los estudiantes rurales, en la medida en que reduce los costos de desplazamiento y amplía la conectividad con los centros educativos. Este antecedente aporta evidencia empírica colombiana sobre la relación entre accesibilidad territorial y trayectorias educativas rurales, dimensión que atraviesa directamente la discusión sobre la efectividad del transporte escolar en municipios con sedes dispersas como las que existen en Floridablanca.

El conjunto de estudios sobre transporte escolar deja ver una tensión analítica central entre los trabajos que abordan el transporte como estrategia de acceso Del Pino-Artacho y Camarero-Rioja (2024), Farias y Viana (2024), García et al. (2022); y aquellos que lo tratan

como un indicador de las condiciones estructurales del territorio Hincapié-Vélez et al. (2017), Flores et al. (2022), Sahagún (2024). Mientras los primeros evalúan la política de transporte como instrumento, los segundos evidencian que dicha política fracasa cuando las condiciones materiales del territorio vías, distancias, geografía no son consideradas en su diseño. Arango Ramírez y Camacho Murillo (2025) ofrecen la única evaluación de impacto con datos municipales colombianos de los últimos cinco años que cuantifica la reducción en deserción escolar asociada al transporte, y sus resultados confirman que este programa tiene un efecto mayor que el PAE sobre la permanencia, aunque con variaciones según el perfil socioeconómico del estudiantado.

Esta diferencia de magnitud no es discutida en los trabajos latinoamericanos de García et al. (2022) ni en Vázquez et al. (2021), cuyo énfasis se orienta hacia la movilidad urbana y la eficiencia del sistema antes que hacia el perfil diferencial de los beneficiarios. Por su parte, Vargas Cruz (2025), desde Tunja, y Farias y Viana (2024), desde Piauí, Brasil, coinciden en señalar que el control institucional del servicio de transporte escolar es débil en municipios con alta dispersión geográfica, lo que genera interrupciones que afectan la continuidad de las trayectorias escolares. Hincapié-Vélez et al. (2017) añaden que, en el caso colombiano, la infraestructura vial terciaria opera como precondition del transporte escolar; sin vías adecuadas, el programa no puede implementarse con eficiencia, lo cual es una variable que la mayoría de los estudios de impacto no controlan. La presente investigación, al analizar el transporte escolar en Floridablanca, enfrenta precisamente ese escenario, es decir, en la coexistencia de sedes con acceso vial consolidado y sedes en zonas de difícil acceso, lo que exige un análisis diferenciado de la implementación territorial de la estrategia.

2.2. Marco Teórico

El presente marco teórico se compone de los principales conceptos que sustentan esta investigación, estos son: Gestión municipal, Estrategias Institucionales y Estrategias Municipales, entendidas como bases de la acción pública local en educación; Políticas Públicas y Servicios Municipales de Educación, orientados a garantizar derechos desde lo territorial; el *derecho a la educación* desde una perspectiva teórica y jurídica; y la permanencia escolar como condición esencial para el cumplimiento de trayectorias educativas completas. Asimismo, se muestra el papel del PAE y del transporte escolar en la garantía del derecho a la educación.

2.2.1. *Gestión municipal*

La gestión municipal puede entenderse como el conjunto de procesos mediante los cuales los gobiernos locales dirigen, administran y transforman su territorio, utilizando de manera planificada los recursos públicos disponibles. De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación (2011), esta gestión implica no solo la formulación de planes y programas, sino también la participación activa de la ciudadanía, la coordinación interinstitucional y el cumplimiento de metas asociadas al desarrollo local. Por tanto, la gestión municipal no se reduce a un ejercicio técnico; por el contrario, se configura como una expresión política de la voluntad del Estado en el nivel territorial.

Por otra parte, la gestión municipal posee diversas dimensiones que deben estar articuladas entre sí: la estratégica, la operativa, la normativa, la administrativa y la financiera. Así lo establece la Guía de Concejos Municipales elaborada por el DNP, estos componentes no pueden abordarse de forma aislada, ya que su integración garantiza la efectividad en la prestación de los servicios públicos y la ejecución del plan de desarrollo (Departamento Nacional

de Planeación, 2011). En consecuencia, una gestión municipal eficiente es aquella que transforma los lineamientos estratégicos en acciones concretas, articulando recursos, actores y capacidades institucionales.

Asimismo, conviene señalar que la gestión municipal requiere de instituciones políticas sólidas que orienten y fiscalicen la acción pública. Los concejos municipales cumplen un rol fundamental en esta tarea, al representar los intereses de la ciudadanía y ejercer control político sobre el ejecutivo local. En palabras del DNP (2011), su responsabilidad va más allá de aprobar presupuestos; implica acompañar, evaluar y corregir los procesos de planeación, ejecución y seguimiento de las políticas públicas. De ahí que una buena gestión municipal no dependa exclusivamente del alcalde o del gabinete, sino del sistema de gobernanza en su conjunto.

Por ello, es necesario enfatizar que una gestión pública municipal efectiva debe estar orientada al logro de resultados sociales, económicos y culturales que mejoren la calidad de vida de los habitantes. Esto requiere no solo capacidades técnicas, sino también liderazgo político, transparencia, vocación de servicio y mecanismos de participación ciudadana. En efecto, gestionar un municipio es liderar un proyecto colectivo de transformación territorial, en el cual las decisiones deben estar guiadas por el interés general y por un compromiso ético con el bienestar común (Departamento Nacional de Planeación, 2011).

2.2.2. Estrategias municipales

En cuanto al concepto de estrategias municipales, estas pueden definirse como los instrumentos de planificación que permiten a los gobiernos locales orientar su acción institucional hacia el cumplimiento de objetivos específicos. No se trata de acciones improvisadas o aisladas, sino de decisiones planificadas que, articuladas al plan de desarrollo,

buscan dar respuesta a problemáticas prioritarias del territorio. De acuerdo con González (2015), las estrategias de desarrollo municipal deben articular de manera coherente los recursos, actores y capacidades existentes, convirtiéndose en el eje vertebrador de la gestión pública local.

Así mismo, una estrategia municipal eficaz debe partir de un diagnóstico participativo que identifique necesidades reales, fortalezas institucionales y oportunidades de mejora. Esto implica construir objetivos medibles, establecer prioridades, asignar recursos y diseñar mecanismos de seguimiento y evaluación. Como lo expresa el Departamento Nacional de Planeación (2011), una estrategia municipal debe estar orientada a resultados; es decir, debe transformar la planeación formal en intervenciones efectivas que incidan en las condiciones de vida de la población. De esta manera, las estrategias locales se consolidan como medios de ejecución de los derechos ciudadanos.

Por otro lado, es fundamental que las estrategias municipales se sustenten en principios de gobernanza democrática, transparencia y corresponsabilidad. Esto significa que su diseño y ejecución deben involucrar no solo a las entidades públicas, sino también a la ciudadanía, al sector privado y a los actores sociales del territorio. Según lo sugiere Ramírez-Alujas (2020), el enfoque de gobierno abierto puede fortalecer la legitimidad de estas estrategias, al fomentar la participación y la vigilancia ciudadana en la gestión pública. En consecuencia, una estrategia municipal no es solo una herramienta técnica, sino también una expresión política de voluntad transformadora.

Con lo anterior, cabe señalar que las estrategias municipales cumplen una doble función: permiten al Estado territorializar las políticas nacionales y, al mismo tiempo, responder a las especificidades culturales, sociales y económicas del contexto local. Así, se convierten en instrumentos clave para hacer efectiva la descentralización, garantizar derechos fundamentales y

promover el desarrollo sostenible desde la base territorial. En suma, las estrategias municipales representan un componente esencial de la gestión pública local, ya que permiten traducir el discurso del desarrollo en intervenciones concretas, sostenibles y centradas en las personas (González 2015; Departamento Nacional de Planeación, 2011).

2.2.3. Estrategias institucionales

Las estrategias institucionales son herramientas clave para la conducción planificada de las organizaciones públicas en función de metas previamente definidas. Estas estrategias orientan las decisiones y acciones de las instituciones, dotándolas de coherencia interna y dirección hacia resultados deseables en el marco de su misión. En el contexto de la administración pública, constituyen mecanismos de intervención estructurados que permiten responder a las demandas sociales de manera sistemática. Según Holguín (2005) las instituciones son las reglas formales e informales que rigen la interacción humana; por tanto, sus estrategias operan dentro de ese marco, definiendo incentivos, restricciones y objetivos compartidos.

Desde esta perspectiva, las estrategias institucionales no deben entenderse como simples planes de acción, sino como procesos reflexivos que articulan la visión institucional con la realidad del entorno. Holguín (2005) afirma que la eficacia de una institución radica en su capacidad para reducir la incertidumbre y estructurar opciones para los actores sociales; en este sentido, las estrategias son dispositivos que organizan la toma de decisiones frente a escenarios complejos y cambiantes. Además, estas estrategias definen cómo se asignan los recursos, cómo se priorizan los problemas y cómo se articula la acción con otros niveles de gobierno o con actores sociales.

En el plano de los gobiernos municipales, las estrategias institucionales deben traducirse en instrumentos de planeación participativa que permitan una gestión democrática y orientada a resultados. Para ello, es indispensable que las instituciones locales diseñen sus estrategias a partir de diagnósticos contextualizados, procesos deliberativos y criterios de evaluación rigurosos. Así, se fortalece la legitimidad institucional, se optimizan los recursos y se garantiza una intervención coherente con los principios de equidad, transparencia y eficacia.

De igual forma, es fundamental subrayar que las estrategias institucionales adquieren verdadero valor cuando se alinean con el interés general y se construyen colectivamente. De acuerdo con lo que plantea Ramírez-Alujas (2020), el enfoque de gobierno abierto exige que las estrategias públicas incorporen la participación activa de la ciudadanía en todas las fases del ciclo de políticas, desde la formulación hasta la evaluación. Esto implica democratizar la acción institucional, abrir canales de deliberación y asumir que la gestión pública debe ser una construcción colectiva orientada al bien común.

2.2.4. Políticas públicas

El concepto de políticas públicas ha evolucionado hacia una comprensión más compleja, que reconoce su carácter dinámico, participativo y multiactor. Tradicionalmente, estas se definían como decisiones del Estado para resolver problemas sociales; sin embargo, en la actualidad se entienden como procesos interactivos donde confluyen intereses, saberes y disputas por la distribución de recursos. López (2007) señala que una política pública es “una forma de enlazar al Estado, al gobierno y al ciudadano” (p. 12), superando la visión centrada exclusivamente en la administración estatal para dar paso a una lógica de corresponsabilidad social.

Desde el plano teórico, las políticas públicas se estructuran como ciclos que comprenden diversas fases: identificación del problema, diseño, implementación, evaluación y

retroalimentación. Este enfoque permite analizar cómo se construyen las agendas, qué actores influyen en las decisiones, qué marcos normativos las respaldan y cuáles son los efectos concretos de su aplicación. En palabras de Oszlak (1980), una política pública es “la expresión decantada y genuina del interés general de la sociedad” (p. 12), y como tal, requiere de procesos deliberativos amplios y sostenidos que garanticen su legitimidad y eficacia.

En el caso colombiano, las políticas públicas han mostrado avances en su formulación, pero aún enfrentan retos en su implementación, especialmente en términos de integralidad territorial y participación ciudadana. Pulido (2017) advierte que muchas de estas políticas son sectoriales y fragmentadas, lo que limita su capacidad para generar transformaciones estructurales. Asimismo, se ha evidenciado que la participación social sigue siendo limitada, lo cual afecta la apropiación de las políticas y su sostenibilidad en el tiempo.

Por tanto, una política pública efectiva debe construirse sobre la base de diagnósticos rigurosos, procesos de consulta amplios y un sistema de evaluación que permita ajustar sus componentes según los resultados obtenidos. Este proceso debe estar guiado por principios de equidad, transparencia y justicia social, de modo que las decisiones públicas respondan a las necesidades reales de la población y no a intereses particulares. Así, las políticas públicas se convierten en verdaderas herramientas de transformación social y de garantía de derechos.

2.2.5. Servicios municipales de educación

Los Servicios Municipales de Educación (SME) representan una forma concreta de intervención de los gobiernos locales en el ámbito educativo, orientada a garantizar el derecho a la educación desde una lógica de proximidad, inclusión y corresponsabilidad. Muñoz (2013), señala que los SME deben impulsar actuaciones educativas amplias, transversales e innovadoras,

sostenidas sobre los principios de aprendizaje a lo largo de toda la vida y con una visión integral del desarrollo comunitario. En este sentido, los municipios se convierten en actores fundamentales para promover entornos educativos que respondan a las características y demandas de sus territorios.

Una de las principales funciones de los SME es coordinar la oferta educativa local, articular a los actores sociales y gestionar recursos que contribuyan a mejorar la calidad y equidad del sistema educativo. Esto implica liderar procesos como la planificación escolar, la prevención del abandono, el acompañamiento pedagógico, la formación docente y el fortalecimiento de la participación comunitaria. Como lo plantean Gairín y Armengol (2003), estas estructuras permiten que la educación no se limite a lo escolar, sino que integre dimensiones culturales, sociales, ambientales y cívicas del territorio.

En efecto, los SME pueden constituirse como centros de innovación educativa, donde se promuevan iniciativas comunitarias, se fortalezca la educación no formal y se generen condiciones para una ciudadanía activa y comprometida. Según Muñoz (2013), la calidad de estos servicios no debe evaluarse únicamente por indicadores de cobertura, sino también por su capacidad de respuesta a las prioridades sociales, su cercanía con la población y su impacto en los procesos de inclusión educativa. Por ello, es fundamental que los municipios asuman su papel como garantes de una educación de calidad para todos.

De esta forma, avanzar hacia un modelo de municipio educador implica fortalecer los SME como estructuras de gobierno educativo descentralizado, con autonomía, recursos y competencias claras. Esto supone incorporar la lógica de la evaluación, la planificación por resultados y la participación ciudadana como ejes centrales de su funcionamiento. Así, los municipios podrán incidir de manera más efectiva en la construcción de entornos educativos

democráticos, equitativos y sostenibles, alineados con los principios de justicia social y desarrollo local.

2.2.6. Derecho a la educación

Desde una perspectiva teórica, el derecho a la educación constituye una construcción histórica compleja, cuya legitimidad no deriva únicamente de su reconocimiento legal, sino de su fundamentación ética, social y filosófica. Contreras (2021) afirma que este derecho debe ser comprendido como un concepto jurídico prioritario, inmediato después del derecho a la vida y a la libertad, pues sin educación no es posible ejercer plenamente otros derechos fundamentales. A lo largo del tiempo, la educación ha sido concebida como un privilegio reservado a élites, instrumento de poder y mecanismo de control social; sin embargo, su evolución ha estado marcada por luchas que buscaban garantizar su acceso universal y su consideración como bien público indispensable para el desarrollo humano.

En este contexto, resulta relevante la contribución de Aguilar (2001), quien propone analizar la educación como objeto de derecho en relación con la justicia social. Desde esta perspectiva, la educación no debe entenderse únicamente como un servicio público, sino como un derecho que reconoce la perfectibilidad del ser humano y su capacidad de desarrollarse a través del aprendizaje. Aguilar recupera la idea de Pablo Latapí, según la cual el derecho a la educación parte de una visión antropológica del sujeto como proyecto en devenir, lo cual implica que su concreción no puede depender de mecanismos excluyentes como los exámenes, las notas o la competitividad, sino que debe estar mediado por principios de equidad, adaptabilidad y dignidad.

En efecto, como sostiene Díaz (2005), el derecho a la educación en sentido estricto incluye un conjunto de garantías sustantivas, como la accesibilidad, la gratuidad y la obligatoriedad, pero también incorpora dimensiones participativas y democráticas. Entre ellas se encuentra el derecho de los padres a decidir sobre la formación moral y religiosa de sus hijos, la libertad de enseñanza y la intervención de la comunidad educativa en la gestión de los centros sostenidos con fondos públicos. Este enfoque permite superar una visión meramente asistencial o programática del derecho y lo posiciona como un derecho exigible, con contenido propio, cuyo ejercicio puede y debe ser garantizado por mecanismos institucionales adecuados.

Por último, la reflexión teórica sobre el derecho a la educación invita a repensar su ubicación dentro del sistema de derechos humanos. Aguilar (2001), distingue entre los derechos de libertad negativa, como la libertad de expresión o de creencias, y los de libertad positiva, entre los cuales se encuentran los derechos sociales. Estos últimos requieren no solo la no interferencia del Estado, sino su intervención activa para garantizar condiciones materiales que hagan posible su ejercicio. En este marco, el derecho a la educación no puede verse como una mera expectativa, sino como una obligación institucional que, de no cumplirse, niega el acceso igualitario a otros derechos y perpetúa la exclusión social.

2.2.7. Permanencia escolar y culminación de trayectorias educativas

La permanencia escolar constituye una condición indispensable para garantizar el ejercicio pleno del derecho a la educación; no basta con que un niño, niña o adolescente acceda al sistema educativo, sino que debe mantenerse en él y transitar con continuidad por los diferentes niveles hasta completar su formación básica y media. En efecto, como lo plantea Contreras (2021), la permanencia escolar representa una garantía para la paz y la democracia, en

la medida en que fortalece los valores ciudadanos, el desarrollo integral y la equidad social. Desde esta perspectiva, se reconoce que el derecho a la educación no se agota con la simple matrícula; por el contrario, se concreta mediante la permanencia y culminación del ciclo escolar, lo cual exige condiciones institucionales, familiares y comunitarias favorables.

La evidencia muestra que la permanencia escolar se ve afectada por múltiples factores interrelacionados que operan a nivel individual, familiar, escolar y contextual. Según el Ministerio de Educación Nacional (2022), entre los determinantes más relevantes se encuentran el bajo nivel socioeconómico, las responsabilidades laborales o domésticas, la violencia intrafamiliar, las barreras geográficas para acceder a los centros educativos y las condiciones pedagógicas poco pertinentes. Frente a ello, se han implementado políticas como el PAE el transporte escolar subsidiado, los modelos educativos flexibles, las estrategias de búsqueda activa y las residencias escolares, todas ellas orientadas a la protección de trayectorias educativas completas. Estas acciones no solo buscan evitar la deserción, sino también fortalecer el sentido de pertenencia y la motivación de los estudiantes por continuar sus estudios.

Ahora bien, garantizar la permanencia en el sistema educativo requiere una visión integral que contemple tanto las condiciones materiales como los factores simbólicos del entorno escolar. En este sentido, es fundamental que las instituciones ofrezcan ambientes seguros, incluyentes y emocionalmente favorables; que se promuevan prácticas pedagógicas centradas en el estudiante; y que se articule la oferta educativa con los intereses, capacidades y contextos de la población escolar. Tal como lo señala el MEN (2012), los planes de permanencia deben ser diferenciados por región, nivel educativo y grupo poblacional, incorporando variables como género, discapacidad, etnicidad y condición migratoria, entre otras. Esta diferenciación permite reducir brechas de exclusión y adaptar las estrategias a las realidades del territorio.

De esta forma, lograr que un estudiante permanezca en el sistema educativo y culmine su formación básica no es un resultado espontáneo; implica una acción deliberada del Estado, las instituciones educativas, las familias y la sociedad en su conjunto. Además, exige superar los enfoques remediales centrados solo en la deserción para construir políticas estructurales orientadas a la justicia educativa. Como lo afirma el Ministerio de Educación Nacional (2022), la permanencia escolar debe entenderse como un indicador de bienestar, de inclusión social y de desarrollo humano sostenible. Por tanto, su garantía efectiva requiere políticas intersectoriales, asignación suficiente de recursos, evaluación continua de los programas implementados y, sobre todo, una voluntad política decidida por hacer de la educación un proyecto de vida para todos los niños, niñas y jóvenes del país.

2.2.8. La alimentación y el transporte escolar en el derecho a la educación

En relación con el PAE, las estrategias municipales deben orientarse a garantizar no solo la cobertura, sino también la calidad nutricional, la continuidad del servicio y la pertinencia territorial de la oferta alimentaria. Según Téllez et al. (2023), el PAE se ha transformado en un mecanismo fundamental para la garantía de derechos fundamentales, como el derecho a la alimentación adecuada y a la educación, al incidir directamente en la permanencia escolar y el bienestar físico y cognitivo de los estudiantes. No obstante, su eficacia depende en gran medida de la capacidad organizativa de los entes territoriales, quienes deben ejecutar procesos de contratación transparentes, supervisar la calidad de los alimentos y asegurar que el servicio llegue efectivamente a las poblaciones priorizadas. El Ministerio de Educación Nacional (2024) ha enfatizado que el éxito del programa requiere fortalecer los Comités de Alimentación Escolar (CAE), como espacios de participación social y de control ciudadano; en este sentido, la estrategia municipal debe incluir mecanismos de evaluación y rendición de cuentas que

garanticen la continuidad, equidad y calidad del servicio en todos los contextos, urbanos y rurales.

Respecto al transporte escolar, las estrategias municipales se fundamentan en el principio de garantizar la accesibilidad efectiva al derecho a la educación, especialmente para niños y niñas que residen en zonas rurales dispersas o de difícil acceso. La Corte Constitucional de Colombia, a través de la Sentencia T-537 de 2017, ha establecido que cuando las distancias o las condiciones del entorno imposibilitan el acceso regular a la escuela, los municipios tienen la obligación de proveer transporte escolar gratuito, configurándolo como un componente prestacional del derecho a la educación. A partir de esta premisa, las administraciones locales deben diseñar estrategias de planeación, contratación y monitoreo que aseguren la disponibilidad de rutas escolares seguras, suficientes y culturalmente pertinentes. Como señala UNICEF (2022), facilitar el acceso físico a la escuela no solo mejora los índices de permanencia, sino que también contribuye a la igualdad de oportunidades educativas. En consecuencia, la estrategia municipal en transporte escolar debe articularse a los planes sectoriales de educación, considerar criterios de equidad territorial y garantizar procesos de evaluación continua que permitan ajustar las rutas y optimizar los recursos destinados a este servicio.

La relación entre la alimentación escolar y el derecho a la educación no es meramente complementaria, sino estructural. Un niño con desnutrición o carencias alimentarias difícilmente podrá concentrarse, aprender con eficacia o mantener un buen desempeño académico. Según UNICEF (2022), los programas de alimentación escolar contribuyen significativamente al rendimiento cognitivo, la atención en clase y la regularidad en la asistencia. De ahí que el PAE no deba ser concebido como un beneficio asistencial, sino como un mecanismo que materializa el derecho a la educación en condiciones dignas. Además, el acceso diario a una alimentación

equilibrada fortalece la permanencia escolar, reduce las tasas de deserción y mejora el vínculo entre la familia y la institución educativa.

Asimismo, el transporte escolar opera como un factor de equidad que reduce las desigualdades geográficas y sociales en el acceso a la educación. En muchos contextos rurales, los trayectos hacia la escuela implican caminatas de más de una hora, atravesando terrenos de difícil acceso, lo cual incrementa el ausentismo, el agotamiento físico y el riesgo de deserción. Por tanto, garantizar un transporte seguro, regular y gratuito no solo cumple una función logística; también contribuye a garantizar la igualdad de oportunidades y el principio de no discriminación. Como lo reconoce la Corte Constitucional en la Sentencia T-537 de 2017, el transporte escolar no es un privilegio condicionado por la disponibilidad presupuestal, sino una obligación constitucional cuando las condiciones lo exigen.

Tanto el PAE como el transporte escolar son componentes integrales de una política educativa que se oriente por principios de justicia social y derechos humanos. Su implementación efectiva requiere una visión intersectorial que articule los sectores de educación, salud, planeación y desarrollo territorial. Esta articulación debe incluir mecanismos de planeación participativa, diagnóstico territorial, vigilancia social y evaluación con enfoque diferencial. En consecuencia, su eficacia no depende únicamente de la cobertura o del número de beneficiarios, sino del impacto real en la calidad de la experiencia educativa de los estudiantes, especialmente aquellos en condición de vulnerabilidad.

De acuerdo con lo anterior, la alimentación y el transporte escolar no pueden entenderse como servicios accesorios del sistema educativo, sino como condiciones esenciales para la realización del derecho a la educación. Estos componentes se traducen en factores concretos que permiten a los niños y niñas no solo acceder a la escuela, sino también permanecer en ella,

aprender con dignidad y culminar sus trayectorias educativas. Así, garantizar su funcionamiento eficiente, con criterios de equidad y pertinencia territorial, representa una expresión concreta del mandato constitucional de protección integral a la infancia, al tiempo que fortalece el cumplimiento del ODS 4 y el principio de justicia educativa.

2.3. Marco legal

A nivel internacional, la educación ha sido reconocida desde mediados del siglo XX como un derecho humano universal e irrenunciable. La Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948) consagró en su artículo 26 que “toda persona tiene derecho a la educación” y estableció que la instrucción primaria debe ser gratuita y obligatoria, orientada al pleno desarrollo de la personalidad humana y al fortalecimiento de los derechos humanos (RTE, 2014). Esta declaración marcó el inicio de un marco normativo internacional que busca garantizar la igualdad de oportunidades educativas para todos los pueblos, consolidando a los Estados como garantes de este derecho esencial. Su influencia ha sido determinante en el diseño de marcos legales nacionales, especialmente en países en desarrollo.

Por su parte, El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC) de 1966 amplió las obligaciones estatales, estableciendo que la educación debe ser accesible, aceptable, adaptable y de calidad. En sus artículos 13 y 14, el pacto exige que los Estados impulsen la enseñanza primaria obligatoria y gratuita, y promuevan progresivamente la gratuidad en la secundaria y la superior (Right to Education Initiative [RTE], 2014). Asimismo, los Comités de Observación General han especificado que la educación debe promover la participación activa en una sociedad libre, el respeto por la diversidad y la promoción de la paz.

Esto obliga a los Estados firmantes a revisar sus políticas y asignaciones presupuestales en favor del cumplimiento progresivo del derecho educativo.

A nivel latinoamericano, la región ha mostrado avances normativos notables, aunque con resultados desiguales en la práctica. El estudio de la *Campaña Latinoamericana por el Derecho a la Educación* (CLADE) y el IPE-UNESCO señala que, si bien coexisten leyes educativas de diversas épocas, existe una tendencia general a integrar el enfoque de derechos en las legislaciones nacionales (López, 2015). Sin embargo, también advierte que muchas de estas leyes no se reflejan plenamente en la realidad, dado que los sistemas educativos aún presentan altas tasas de abandono escolar, baja calidad de los aprendizajes y discriminación estructural. Este desfase entre ley y realidad evidencia que el derecho a la educación en América Latina sigue siendo más una aspiración que una garantía efectiva.

De igual forma, instrumentos como la Convención sobre los Derechos del Niño (1989) y la *Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer* han fortalecido la obligación estatal de garantizar el acceso y permanencia escolar de poblaciones vulnerables. La educación se concibe como medio de transformación social, empoderamiento y garantía de otros derechos fundamentales. Así, el marco jurídico internacional plantea una responsabilidad compartida de los Estados para asegurar entornos educativos dignos, inclusivos y adaptados a las diversas realidades sociales y culturales, tanto en contextos urbanos como rurales.

Por su parte, en Colombia, el derecho a la educación tiene una doble connotación constitucional: es un derecho fundamental y un servicio público con función social. El artículo 67 de la Constitución Política de 1991 establece que la educación es obligatoria entre los cinco y los quince años y que corresponde al Estado garantizar su cobertura, calidad y continuidad.

Asimismo, impone responsabilidades conjuntas a la familia, la sociedad y el Estado, reconociendo que “la educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia” (T-743/13). Este reconocimiento convierte al Estado en el principal garante de condiciones estructurales como infraestructura, planta docente y recursos pedagógicos.

La Ley General de Educación 115 de 1994 desarrolla el mandato constitucional y define la educación como un proceso integral, personal y social, orientado al desarrollo de la dignidad humana y el respeto por los derechos (Congreso de Colombia, 1994). La norma establece los niveles educativos, sus fines, los principios de la prestación del servicio, así como la responsabilidad compartida entre Nación, departamentos y municipios. Dentro de este marco, se reconoce a la comunidad educativa como actor participativo en el diseño y evaluación del Proyecto Educativo Institucional (PEI), lo cual fortalece los principios de corresponsabilidad y participación democrática en la gestión educativa.

Desde la jurisprudencia constitucional, la Corte ha interpretado el derecho a la educación bajo el enfoque de derechos económicos, sociales y culturales, exigiendo su justiciabilidad progresiva pero sin renunciar a garantías inmediatas. En la Sentencia T-743 de 2013, se desarrollan los componentes esenciales del derecho a la educación: disponibilidad, accesibilidad, aceptabilidad y adaptabilidad. En particular, se resalta que la accesibilidad debe ser material, económica y geográfica; y que la adaptabilidad exige que el sistema se ajuste a las necesidades de poblaciones rurales, étnicas o en condición de vulnerabilidad, y no al contrario. Esto implica una obligación directa del Estado de adecuar la oferta educativa a los contextos sociales y culturales diversos.

Del mismo modo, el marco jurídico nacional incorpora compromisos internacionales a través del bloque de constitucionalidad, reconociendo que los tratados ratificados por Colombia tienen fuerza normativa interna. La educación, por tanto, no puede concebirse como un privilegio condicionado por la capacidad económica o geográfica, sino como un derecho exigible que requiere acciones estatales integrales, intersectoriales y sostenibles. Esta perspectiva es especialmente relevante en territorios como Floridablanca, donde deben analizarse las condiciones reales de implementación del PAE y del transporte escolar para garantizar el derecho a la educación en igualdad de condiciones.

3. Metodología

3.1.Enfoque

El enfoque cualitativo se adopta en esta investigación por su capacidad para comprender la realidad social desde la perspectiva de los actores implicados, lo cual resulta especialmente pertinente al analizar las estrategias municipales del PAE y el transporte escolar en contextos sociales específicos como el urbano y el rural. De acuerdo con Quecedo y Castaño (2002), la investigación cualitativa se orienta a la descripción densa de fenómenos sociales, produciendo datos significativos a partir de las palabras, experiencias y comportamientos de los participantes. En este sentido, no se busca verificar hipótesis predeterminadas, sino explorar el fenómeno en profundidad, considerando el contexto, las creencias y las dinámicas institucionales implicadas.

Además, este enfoque permite interpretar el sentido que adquieren las estrategias institucionales desde el punto de vista de quienes las implementan o las viven en su cotidianidad escolar, como los directivos, los encargados del PAE y del transporte escolar, y los actores comunitarios. Como lo expone Monje (2011), el enfoque cualitativo parte de una epistemología interpretativa, centrada en el significado que los sujetos otorgan a sus experiencias; por tanto, no trata de explicar el fenómeno desde categorías externas, sino desde los procesos simbólicos, relacionales y situados. Esta cualidad lo convierte en una herramienta metodológica idónea para identificar fortalezas, debilidades y tensiones en la gestión local de los servicios educativos.

Desde un punto de vista metodológico, la investigación cualitativa se caracteriza por su flexibilidad, su diseño emergente y su énfasis en la construcción inductiva del conocimiento. En lugar de aplicar protocolos rígidos, se emplean estrategias como la entrevista semiestructuradas y el análisis documental que permiten construir una comprensión holística del fenómeno. Como lo afirman Bonilla y Rodríguez (1997), este enfoque prioriza la validez por encima de la

confiabilidad, y propone una relación dialógica entre el investigador y los participantes, favoreciendo la construcción conjunta del conocimiento a partir de la realidad vivida. Así, la investigación cualitativa no solo describe, sino que también interpreta y problematiza las prácticas institucionales en su contexto.

De esta manera, el enfoque cualitativo resulta relevante en esta investigación porque ofrece herramientas para abordar la diversidad territorial en tanto urbano y rural; así como cultural y organizativo de los contextos escolares de Floridablanca. Como lo señala Muñoz (2021), este tipo de investigación no busca generalizaciones estadísticas, sino transferencias analíticas que permitan comprender y transformar realidades específicas. La elección de este enfoque responde, entonces, a la necesidad de analizar en profundidad cómo las políticas municipales se traducen en acciones concretas en las instituciones educativas, y cómo estas inciden en el ejercicio efectivo del derecho a la educación.

3.2. Diseño metodológico

El diseño metodológico de esta investigación se enmarca en el *estudio de caso* cualitativo, ya que permite comprender los fenómenos sociales en contextos específicos y reales. Como lo señala López (2013), el *Estudio de caso* es una estrategia adecuada cuando “es la investigación empírica de un fenómeno del cual se desea aprender dentro de su contexto real cotidiano” (p. 140), especialmente cuando los límites entre el fenómeno y el contexto no son evidentes. En el presente estudio, el análisis de las estrategias municipales del PAE y del transporte escolar en el municipio de Floridablanca requiere un enfoque situado, atento a las dinámicas territoriales urbanas y rurales propias de las instituciones educativas Rafael Pombo y el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán.

Desde un punto de vista teórico, el estudio de caso resulta pertinente para abordar situaciones que exigen explicación y comprensión de procesos más que verificación de hipótesis. Como afirma Jiménez-Chaves (2012), el estudio de caso es útil cuando se busca “llegar a la esencia de fenómeno, dando a la luz todo cuanto encontremos del mismo dando así un panorama real del objeto o situación que estamos investigando” (p. 141). En este caso, se trata de caracterizar cómo se materializan las políticas públicas municipales orientadas a garantizar el derecho a la educación básica, y cómo estas inciden en la permanencia y el acceso de los estudiantes en contextos urbano y rural.

De esta manera, este diseño metodológico se organizó en tres fases coherentes con los objetivos específicos. La primera fase se centró en examinar el funcionamiento del PAE, considerando su cobertura, modalidad y continuidad; la segunda abordó el análisis del transporte escolar en sus condiciones logísticas y de equidad territorial; y la tercera integró los hallazgos para establecer fortalezas y debilidades de la gestión municipal. Como sostiene Martínez (2006), “el valor del estudio de caso radica en su utilidad práctica para el análisis y resolución de problemas específicos” (p. 170), lo cual refuerza su pertinencia en investigaciones aplicadas como la que aquí se propone.

De este modo, como un ejercicio de estructuración se plantean las siguientes fases que exponen la recopilación de la información de acuerdo con los objetivos, y que pueden desarrollarse manera simultánea de acuerdo con la naturaleza de sus actividades:

Tabla 1.

Fases de la investigación

Fases	Objetivo	Acciones	Categorías
Fase 1: Descripción del funcionamiento del PAE	Examinar el funcionamiento del PAE en las instituciones Rafael Pombo e Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, identificando su cobertura, modalidad, continuidad y aporte a la permanencia escolar.	Revisión de informes de gestión del PAE. Entrevistas semiestructuradas a coordinadores del programa y rectores.	Cobertura del programa: número de beneficiarios, criterios de asignación. Modalidad de entrega: industrializada, preparada en sitio. Continuidad del servicio: duración, interrupciones, regularidad. Relación con la permanencia escolar: motivación, asistencia, retención.
Fase 2: Descripción del transporte escolar en contexto urbano y rural	Describir las condiciones de implementación del servicio de transporte escolar en el contexto urbano y rural de Floridablanca, y su incidencia en el acceso y asistencia regular de los niños y niñas a las instituciones educativas.	Entrevistas a funcionarios de la Alcaldía municipal de Floridablanca, responsables del transporte escolar. Revisión de informes sobre el transporte escolar	Accesibilidad geográfica: distancia hogar a escuela, zonas atendidas. Cobertura y frecuencia del servicio. Condiciones de seguridad. Incidencia en la asistencia y puntualidad.
Fase 3: Análisis comparativo y valoración de la gestión municipal	Establecer fortalezas y debilidades en la gestión municipal de las estrategias del PAE y transporte escolar, comparando su aplicación en contextos urbano y rural.	Sistematización de entrevistas y documentos. Comparación de indicadores y condiciones entre ambas instituciones. Elaboración del informe comparativo.	Capacidad de gestión municipal. Participación de actores locales. Garantía del servicio del PAE y transporte escolar.

3.3. Instrumentos de recolección y sistematización de la información

En coherencia con el enfoque cualitativo y el diseño metodológico de estudio de caso, esta investigación empleó dos instrumentos principales de recolección de información: entrevistas semiestructuradas y fichas de análisis documental. Estos instrumentos se seleccionaron por su utilidad para captar el significado que los actores otorgaron a sus prácticas y para sistematizar información relevante sobre la gestión institucional y municipal en torno al PAE y el transporte escolar.

Las entrevistas semiestructuradas permitieron recolectar percepciones y experiencias de actores clave como rectores, coordinadores del PAE y funcionarios de la Alcaldía de Floridablanca, a partir de preguntas abiertas organizadas en torno a categorías predefinidas. Según Martínez (2006), la entrevista semiestructurada “proporciona una gran cantidad de información de carácter cualitativo y permite que el entrevistado se exprese libremente dentro de un marco orientador” (p. 178). Este tipo de entrevista ofreció un equilibrio entre la guía temática y la flexibilidad para explorar aspectos emergentes relevantes durante el diálogo. En el anexo A se presentó el formato de la entrevista.

Por su parte, la ficha de análisis documental se utilizó para revisar los informes de gestión institucional y municipal de los últimos cuatro años en relación con el PAE y el transporte escolar. Esta herramienta permitió identificar de forma sistemática indicadores de cobertura, continuidad, modalidades de implementación, presupuesto, participación de actores y otros aspectos clave de la gestión. Como señaló López (2013), “el análisis documental permite interpretar los datos de una manera más amplia” (p. 140), facilitando así el cruce de información entre lo normativo y lo vivencial recogido en las entrevistas; esta se presentó en el Anexo B.

Los dos instrumentos estuvieron organizados en función de las categorías de análisis establecidas previamente en las tres fases metodológicas: cobertura, modalidad, continuidad del servicio, accesibilidad geográfica, condiciones de seguridad, planificación municipal, participación comunitaria y percepción de impacto. Esto permitió integrar la información recolectada de forma coherente con los objetivos específicos y construir una comprensión comparativa de las estrategias municipales para garantizar el derecho a la educación básica.

Participantes y criterios de selección

La selección de los participantes respondió a un criterio de muestreo intencional por relevancia funcional, es decir, se convocó a quienes, por su posición institucional o su vínculo cotidiano con los programas, podían ofrecer información sustantiva sobre el objeto de estudio. Como lo señalan Hernández-Sampieri et al. (2014), en la investigación cualitativa la selección de los participantes no busca representatividad estadística sino riqueza informativa; por tanto, el criterio determinante es la capacidad del informante para aportar datos significativos sobre el fenómeno analizado. Bajo este principio, se definieron tres perfiles de participación: funcionarios municipales con responsabilidad directa en la operación del PAE y el transporte escolar, directivos docentes de las dos instituciones educativas objeto de estudio, y padres de familia cuyos hijos son beneficiarios actuales de los programas.

El primer perfil se justifica porque los funcionarios conocen la estructura normativa, presupuestal y logística de los programas desde el nivel de gestión municipal; el segundo, porque los rectores tienen una perspectiva institucional sobre la implementación y sus efectos en la permanencia escolar; y el tercero, porque las familias son las receptoras directas del servicio y pueden dar cuenta de su funcionamiento cotidiano en términos de continuidad, calidad y

pertinencia. La combinación de estos tres perfiles permite una triangulación de fuentes que fortalece la validez interna del estudio (Martínez, 2006).

El total de nueve participantes, tres funcionarios municipales, dos rectores y cuatro padres de familia, responde a un criterio de suficiencia informativa coherente con el diseño de estudio de caso cualitativo. En la investigación cualitativa, la decisión sobre el número de participantes no se rige por una fórmula estadística, sino por el principio de saturación teórica, es decir, se continúa incorporando informantes hasta que las respuestas dejan de aportar elementos nuevos a las categorías de análisis (Martínez, 2006). En el presente estudio, los nueve informantes cubrieron la totalidad de los actores institucionales con acceso directo a las dos instituciones analizadas y a la administración municipal responsable de los programas; dado el carácter delimitado del caso, la incorporación de participantes adicionales habría generado redundancia antes que ampliar la comprensión del fenómeno.

Asimismo, la distribución de dos a cuatro informantes por perfil garantizó la posibilidad de contraste interno dentro de cada grupo, lo cual enriqueció la categorización sin comprometer la manejabilidad del corpus textual. Bonilla y Rodríguez (1997) señalan que en estudios cualitativos de caso la profundidad del análisis prima sobre la extensión de la muestra; en consecuencia, la calidad de la información obtenida expresada en la densidad de las respuestas, la coherencia interna de los relatos y la complementariedad entre perfiles constituye el indicador de suficiencia más pertinente para valorar el diseño muestral de esta investigación.

Análisis de la información

El proceso de análisis de la información siguió una secuencia analítica de tres momentos articulados: codificación, categorización e interpretación. En el primer momento, cada participante recibió un código alfanumérico que permitió preservar su anonimato y organizar el

corpus textual de manera sistemática; paralelamente, los fragmentos discursivos de las transcripciones fueron identificados mediante un sistema de subrayado por colores asociado a las categorías de análisis predefinidas en cada dimensión PAE, Transporte Escolar y Gestión Municipal. Este procedimiento corresponde a la codificación abierta que describe Strauss y Corbin (2002), mediante la cual los datos se desagregan, examinan y comparan para identificar conceptos que representan fenómenos.

En el segundo momento, los fragmentos codificados fueron agrupados en la matriz de categorías (Tablas 2, 3 y 4), reuniendo las respuestas de los distintos actores alrededor de cada categoría y permitiendo la comparación sistemática entre perfiles y contextos. Como lo señala Miles y Huberman (1994), la elaboración de matrices facilita la visualización de patrones, convergencias y divergencias en los datos cualitativos, condición necesaria para avanzar hacia la interpretación. En el tercer momento, los datos categorizados fueron sometidos a un análisis interpretativo apoyado en el marco teórico de la investigación, lo cual permitió trascender la descripción de los fragmentos para construir comprensiones sobre el funcionamiento real de los programas, sus fortalezas, sus limitaciones y su incidencia en la garantía del derecho a la educación en Floridablanca; este proceso se desarrolla en el capítulo 4 y 5 del presente informe.

4. Resultados

El presente capítulo expone los resultados derivados del proceso de recolección, codificación, categorización y análisis de la información obtenida mediante entrevistas y revisión documental. En primer lugar, se presenta la codificación de los participantes, seguida de la organización de las respuestas en categorías de análisis relacionadas con el PAE, el Transporte Escolar y la Gestión Municipal. A partir de estas categorías, se realiza una lectura de los hallazgos con el propósito de comprender la percepción de los entrevistados en los temas planteados para el desarrollo de esta investigación.

4.1. Codificación de los participantes

El proceso de recolección de la información se desarrolló a través de entrevistas semiestructuradas realizadas de manera presencial, bajo un esquema de interacción directa entre entrevistado y entrevistador/a. Todas las entrevistas fueron grabadas en su totalidad, previa autorización de los participantes, con el fin de garantizar la fidelidad de los relatos y evitar pérdidas de información relevante. Posteriormente, se llevó a cabo un proceso de transcripción literal, conservando la intención discursiva de cada informante, lo cual facilitó el posterior análisis cualitativo y permitió trabajar con un corpus textual sistemático para la etapa de codificación e interpretación de los datos.

En cuanto a los informantes, se entrevistaron tres funcionarios vinculados directamente con la gestión educativa municipal, a saber, el secretario de educación del municipio de Floridablanca, un funcionario del PAE y un funcionario del servicio de transporte escolar, quienes fueron codificados como FUN1, FUN2 y FUN3, respectivamente, con el propósito de proteger su identidad y mantener criterios éticos de confidencialidad. Así mismo, participaron los

dos rectores de las instituciones educativas objeto de estudio, codificados de la siguiente manera: REC1, correspondiente al rector del Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, institución del sector rural que cuenta tanto con PAE como con transporte escolar; y REC2, rector de la Institución Educativa Rafael Pombo, ubicada en zona urbana, la cual dispone del PAE pero no del servicio de transporte escolar debido a su ubicación geográfica.

Adicionalmente, se entrevistaron cuatro padres de familia pertenecientes a las dos instituciones educativas, codificados como PAD1 y PAD3, correspondientes al Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, y PAD2 y PAD4, pertenecientes a la Institución Educativa Rafael Pombo. La codificación alfanumérica utilizada permitió organizar la información de manera ordenada y facilitar el análisis comparativo entre los distintos actores. Las entrevistas se estructuraron a partir de tres categorías centrales previamente definidas: el servicio del Programa de Alimentación Escolar, el transporte escolar y la gestión municipal, las cuales orientaron el proceso posterior de interpretación y análisis de datos.

4.2. Categorización de las entrevistas

Una vez realizadas y transcritas en su totalidad las entrevistas, la información se organizó en una matriz de datos (Anexo C), en la cual se integraron de manera sistemática las respuestas de funcionarios, rectores y padres de familia. Posteriormente, se desarrolló el proceso de categorización, agrupando los fragmentos discursivos según las categorías previamente definidas para el análisis del PAE: cobertura del programa, modalidad de entrega, continuidad del servicio, relación con la permanencia escolar y calidad nutricional y logística. Con el fin de facilitar la identificación visual y el análisis comparativo, cada categoría fue resaltada mediante un sistema de subrayado por colores, lo cual permitió ubicar con claridad las percepciones de los distintos

actores frente a cada dimensión del PAE. En la tabla de categorización de la dimensión del PAE se encuentran los fragmentos extraídos de las entrevistas.

Tabla 2.

Categorización de la dimensión del PAE

Categorías del PAE				
Cobertura del programa	Modalidad de entrega	Continuidad del servicio	Relación con la permanencia escolar	Calidad nutricional y logística
Actualmente en el plan de alimentación escolar estamos atendiendo 18.107 estudiantes. (FUN1). El municipio de Floridablanca cuenta con una cobertura de beneficiarios 18,107 para la vigencia 2025 (FUN2). tenemos con Rafael Pombo 335 beneficiarios y con el colegio Duarte Alemán, una soda rural de 431 beneficiarios cubriendo el 100% de esta institución educativa, según matrícula oficial del municipio. (FUN2). Nos seguimos por las indicaciones que establece la reglamentación que establece la resolución 335, en la cual nos dice que tenemos que seguir obligatoriamente con jornada única,	Nosotros tenemos industrializado, tenemos preparado en sitio AM PM, almuerzo y tenemos una modalidad que hemos hecho mixta que se llama comida caliente transportada (FUN1). Se prepara el alimento que no es almuerzo y es combinado porque eso es comida caliente, pero la bebida es fría y es la que se entrega en el industrializado (FUN1). Modalidad industrializada, preparada en sitio, jornada mañana, jornada tarde. (FUN2). Tenemos también preparada en sitio almuerzo y tenemos comida caliente transportada en complemento. (FUN2).	Pues en estos dos últimos año, no ha habido ninguna interrupción en la prestación del servicio. (FUN1). Las inejecuciones tienen que ver, digamos, con decisiones más de calendario escolar o paros(FUN1). Nosotros en nuestro municipio en el 2024 recibimos donde no había un programa de atención escolar contratado para lo cual se desarrolló una urgencia manifiesta (FUN2). Esta experiencia del 2024 nos dejó para que se solicitara el Consejo Municipal con el decreto 030 de septiembre una vigencia futura para tener la seguridad de contar con un	El PAE cumple un papel fundamental para la permanencia, tiene que ver también con la seguridad alimentaria. (FUN1). Termina siendo para muchos niños, niñas o adolescentes, la mejor comida que ellos tienen en el día (FUN1). Cumple un papel fundamental para el bienestar de ellos, para su sano crecimiento, para que sea una motivación (FUN1). Si hay un niño contento comiendo, pues hay un niño estudiando (FUN2). Nosotros tenemos mayor cobertura en aquella institución educativa donde su población o su	Lo que nosotros hemos hecho es aplicar la normativa de manera estricta (FUN1). Hacemos el plan de mejoras, vamos mirando los niños que consumen, que no, dónde hay desperdicio, por qué lo hacen, por qué se deja comida. (FUN1). Estamos capacitando a las personas que están en cocina, las manipuladoras de alimentos para que puedan conforme a la resolución brindar alternativas que también gusten a los estudiantes (FUN1). Somos el único municipio en Santander que está desarrollando la comida caliente transportada (FUN2). Esta comida caliente transportada es llevar a aquellas instituciones educativas donde no cuenta con infraestructura por falta de recursos (FUN2). mediante el operador un centro de producción en el cual le podemos llevar

Categorías del PAE				
Cobertura del programa	Modalidad de entrega	Continuidad del servicio	Relación con la permanencia escolar	Calidad nutricional y logística
después los niños de primera infancia, después todo lo que tiene que ver con desplazados, víctimas, población que se atiende de inclusión y después empezamos a subir grado a grado desde primero hasta donde, digamos, tengamos la posibilidad en cada institución de llevar. (FUN1) Sus criterios están basados bajo una resolución 335 del 2021... en el cual tenemos 100% cobertura en aquellas instituciones que sea jornada única, 100% cobertura a todos preescolar o primera infancia que estén matriculadas en nuestras sedes educativas y 100% ruralidad y los demás cupos serán asignados depende la necesidad de la institución educativa. (FUN2) en la primera (Rafael Pomo) contamos con una cobertura del 100% de los niños de preescolar de primera infancia y de primaria algunos niños (FUN2) Para el tema rural de la institución	Para las dos sedes educativas en mención se desarrolla en una ración preparada en sitio con almuerzo y ración preparada en sitio JMT que es el Duarte Alemán y en Rafael Pombo llevamos la modalidad industrializada (FUN2). hemos llevado el impacto a cambiar más del industrializado que es el que aburre a los niños, a preparar un sitio y nuestra meta para el 2027 es que nuestro municipio esté el 100% en ración preparada en sitio. (FUN2). En el colegio Rafael Pombo no contamos con cocina. (FUN1). Los padres de familia han expresado que están satisfechos con la con la modalidad de industrializado (FUN1). procurar que exista un refrigerador para que la bebida se entregue fría y pues no hemos tenido ningún problema con el industrializado (FUN1).	PAE para 2025 y 2026 (FUN2). no se ha presentado ninguna interrupción, por lo tanto, no afectó (REC1). el programa no se ha interrumpido y que por el contrario. (REC2). al principio de año siempre ha tenido como demoras o retrasos en la prestación de ese servicio (PAD1) todos los días se le deja entregado el PAE a los niños, incluso cuando los niños no tienen clase, como que también le dan los PAE de los días que no van a asistir (PAD2) No, hasta el momento no se ha suspendido y el programa se ha llevado a cabalidad. (PAD3) No, en el momento no se ha suspendido, señora. (PAD4)	estrato es un poco bajo. (FUN2). Con esto aseguramos que por lo menos el niño vaya a estudiar solo con el hecho que va a tener un almuerzo, con que va a llenar su barriga y va a estar contento. (FUN2). en cuanto a la permanencia, porque el estudiante tiene una razón antes de salir de su jornada académica, pero se ha mantenido la constancia de permanencia y asistencia en la institución. (REC1). no podemos decir que gracias al programa los niños vienen a estudiar, no es un no es un factor determinante para que el niño venga a estudiar aquí, porque igual en cualquier institución tienen esa ventaja. (REC2). ya estando llenito él va a poder colocar más atención y no va a sentir como el efecto del	a los niños la comida caliente, con esta estamos impactando y mejorando la calidad del consumo de los niños pasando de un industrializado que es algo recargado de azúcar a un preparado en sitio que va a mejorar su inteligencia, mejorar su carga emocional y asimismo va a mejorar su alimentación para que sea más nutritiva y de constante saludabilidad para cada niño. (FUN2). hay padres, que quieren contar con eso; porque han visto que el programa es muy bueno para los estudiantes, que son alimentos saludables, que se propicia porque sean alimentos naturales para beneficio principalmente de ellos. (REC1) En cuanto a cantidad siento que es suficiente, pero en calidad como madre, quisiera que los alimentos fueran menos dulces, menos azúcar, con azúcar refinada. (PAD2) allá se le complementa una parte de la alimentación durante escuela. (PAD1) es adecuada porque es una alimentación balanceada (PAD3) a veces hay como productos con mucha azúcar, entonces por ese lado sí casi no me parece adecuado. (PAD4)

Categorías del PAE				
Cobertura del programa	Modalidad de entrega	Continuidad del servicio	Relación con la permanencia escolar	Calidad nutricional y logística
educativa Duarte Alemán, si tenemos nuestra cobertura del 100% desde preescolar de primera infancia hasta 11 bachillerato (FUN2). Actualmente cubre toda la institución; tenemos aproximadamente 450 estudiantes y todos los cubre el PAE (REC1) Aproximadamente 1300 estudiantes en el Instituto Rafael Combo y más o menos un 40% de esos estudiantes reciben este programa. (REC2) se asigna el PAE a cada uno de los estudiantes, es el principal criterio que tiene en cuenta la alcaldía. (REC1) más que todo la condición socioeconómica en la que están las familias, pues el mismo estrato de del del de los barrios donde ellos viven que prácticamente es aquí el sector de Lagos 2. (REC2) Él recibe refrigerio pre pero preparado en sitio. (PAD1)	En el colegio Gustavo Duarte Alemán tenemos en toda la sede la modalidad de comida caliente preparada en sitio (FUN1). Llegamos a un acuerdo con el operador y tenemos entrega de proteína a los 5 días de la semana. (FUN1). En algunas sedes tiene la preparación en sitio y ración servida. Ya actualmente prácticamente todas las sedes tienen ración servida y almuerzo. (REC1) Industrializada. (REC2) los alimentos siempre han sido preparados ahí mismo (PAD1) Industrializado. (PAD2) Refrigerio y almuerzo. (PAD3) Él recibe un refrigerio y es industrializado. (PAD4)		hambre, lo que le va a permitir poner más atención a sus clases (PAD2) la alimentación balanceada para que ellos den rendimiento académico (PAD3) en la asistencia no tanto, de pronto en el rendimiento podría ser. (PAD4)	Yo siento que eso satisface pues la necesidad básica de la alimentación. (PAD2) influye de manera positiva en los niños porque pues se alimentan, no tienen como más energía durante su jornada escolar recibiendo esa alimentación. (PAD1)

Categorías del PAE				
Cobertura del programa	Modalidad de entrega	Continuidad del servicio	Relación con la permanencia escolar	Calidad nutricional y logística
mi hijo está focalizado en el PAE, entonces recibe todos los días en la lonchera por la tarde del PAE (PAD2)				
Si (recibe alimentación a través del PAE) (PAD3)				
Sí, sí, señora. (recibe alimentación a través del PAE) (PAD4)				

Una vez realizadas y transcritas en su totalidad las entrevistas, la información se organizó en una matriz de datos (Anexo C), en la cual se integraron de manera sistemática las respuestas de funcionarios, rectores y padres de familia. Posteriormente, se desarrolló el proceso de categorización, agrupando los fragmentos discursivos según las categorías previamente definidas para el análisis del Transporte escolar: accesibilidad geográfica, cobertura y frecuencia del servicio, condiciones de seguridad, incidencia en la asistencia y puntualidad. Con el fin de facilitar la identificación visual y el análisis comparativo, cada categoría fue resaltada mediante un sistema de subrayado por colores, lo cual permitió ubicar con claridad las percepciones de los distintos actores frente a cada dimensión del Transporte Escolar. En la tabla de categorización de la dimensión del Transporte Escolar se encuentran los fragmentos extraídos de las entrevistas.

Tabla 3.*Categorización de la dimensión del Transporte Escolar*

Categorías del Transporte escolar			
Accesibilidad geográfica	Cobertura y frecuencia del servicio	Condiciones de seguridad	Incidencia en la asistencia y puntualidad
Estamos con un criterio único que es para la población rural, lo que tiene que ver con unas instituciones educativas que es exactamente el Colegio Ecológico el Duarte Alemán y una sede que hay del Colegio del Carmen en Vericúte (FUN1). Tenemos la posibilidad de atender el 100% de los estudiantes que requieran transporte escolar, estudien en colegios rurales y vivan en estas zonas. (FUN1). Según la ley 2033 del 2020, las secretarías de educación municipal deben garantizar el servicio de transporte escolar a los estudiantes de las instituciones educativas rurales. (FUN3). Se garantiza ese servicio a los dos colegios que tenemos rurales como son el Duarte Alemán (FUN3). En cuatro sedes sí hay transporte escolar. Se cubre desde Bucaramanga por la parte del kilómetro 12 y baja aquí al kilómetro 16, se cubren todas esas cuatro sedes. (REC1) Hay dos sedes que es el kilómetro 22 y la sede San Ignacio que no tienen	La frecuencia es diaria, siempre que tengan clase los chicos tienen el transporte escolar (FUN1). Tenemos una persona que le hace seguimiento... una supervisión diaria que tiene que ver con la parte técnica, el cumplimiento de los conductores, el que asista ayudante, que tengan bien las llantas, que tengan el soda al día, que tengan las pólizas (FUN1). En la actualidad contamos con 39 rutas que cubren la totalidad del calendario escolar durante pues el año (FUN3). Tenemos una contratista que pertenece a la Secretaría de Educación, que es quien hace seguimiento, tiene su calendario, su cronograma y le hace seguimiento a las rutas. (FUN3). Nosotros no tenemos transporte escolar para ninguna institución urbana (FUN1) Financieramente en el corto plazo, no es viable sostener el transporte escolar en el sector urbano (FUN1) Cubre lo que es, como le dije anteriormente, desde Bucaramanga subiendo	Las dificultades tienen que ver con, digamos, situaciones climáticas (FUN1). algunas zonas que son de difícil acceso en temporadas de lluvias, pero siempre buscamos alternativas para no suspender la prestación del servicio. (FUN1). La verdad la problemática que más se presenta es la mala condición de la vía (FUN3). hay unos niños que vienen de ese sector (San Ignacio) para el año entrante para la institución el espacio siempre de tiempo y caminata es muy pesado y de pronto ahí sí nos estaremos viendo afectados en cuanto a permanencia de los niños. (REC1) sería excelente que ese servicio se ofreciera aquí en el en el Instituto Rafael Pombo eh buscando más la seguridad. (REC2) los conductores no tienen el respeto por las líneas de que se encuentran entre el colegio señalizadas para que ellos paren (PAD2) la calle es amplia y pues se puede visualizar todo el trayecto de la casa del colegio, entonces el niño puede llegar bien. (PAD2)	Sin duda alguna, si no existía el transporte escolar en la zona rural, tendríamos un alto nivel de deserción (FUN1). algunos estudiantes tendrían que caminar una o dos horas para llegar a los lugares de estudio y pues poniendo en riesgo su salud, su integridad (FUN1). lo más es el tema de la deserción escolar, ya que con esto lo que llevamos es evitar que los niños de las zonas rurales deserten, de del derecho a la educación. (FUN2). tenemos unos chicos que vienen de zonas de difícil acceso y demás. (FUN2). Hoy se ve más con el uso del transporte escolar que ha ayudado a esa puntualidad y a esa permanencia dentro de la institución. (REC1) no hay transporte público. Entonces es no tiene nada que ver el transporte si, si no lo hay pues no tiene ninguna injerencia (REC2) se nos facilitan que pase la ruta escolar para que ellos puedan desplazarse más seguros a tiempo y puedan asistir puntuales a la institución. (PAD1)

Categorías del Transporte escolar			
Accesibilidad geográfica	Cobertura y frecuencia del servicio	Condiciones de seguridad	Incidencia en la asistencia y puntualidad
transporte por el momento. la vía de la sede San Ignacio es bastante complicadita para colocar transporte para los niños. Entonces, ellos se movilizan a pie para llegar a la escuela a recibir su parte académica. (REC1) el mayor porcentaje de estudiantes son de del barrio o de los alrededores del barrio (REC2) Nosotros vivimos más o menos a cuatro cuadras y nos demoramos en promedio de 5 minutos en llegar al colegio. (PAD2) Yo le doy para los transportes. Él se va en la buseta. Se demora por ahí 20 minutos, más o menos en llegar, sí, señora. (PAD4) al parecer está bien distribuidos los horarios y las rutas de acceso para cada vereda. (PAD3)	por toda la vía Pamplona hasta el kilómetro 12 y sube hasta el kilómetro 16, para traer el resto de los niños. Y aproximadamente se están beneficiando unos 400 estudiantes con el transporte escolar. (REC1) en cuanto a limitación no se ha observado ninguna con el transporte escolar. (REC1) Aproximadamente unos 200 entre 180 a 200 niños son beneficiados con el transporte escolar de primaria. (REC1) Se desplazan a pie, pero sí hay servicio de transporte, pero es privado (REC2) Sí, sí, señora. (Tiene transporte escolar) (PAD1) Sí. Sí ha tenido acceso. (Sobre el transporte escolar) (PAD3) a principio de año se retrasa un poco en la prestación del servicio. Entonces, sí tenemos inconvenientes en que de pronto el día que inicien los estudiantes clase se preste el servicio de una vez (PAD1) Si de pronto en la parte de que al iniciar la clase, los estudiantes empiezan a contar con ese servicio inmediatamente, solamente sería eso (PAD1)	Ha sido muy bueno, muy puntual y bastante seguro hasta el momento (PAD3) Yo diría que para que ellos se pudieran movilizar, la gente tendría que tener más cultura ciudadana y el respeto y el conocimiento del derecho a la educación (PAD2)	Muy importante porque de ahí depende de que llegue a tiempo y con menos riesgo para llegar a la institución (PAD3) Sí, hay veces esto por falta de recursos no lo he podido mandar (PAD4) son 5 minutos o 6 minutos del colegio de la casa del colegio o pues nosotros también tenemos moto y cuando pues nos coge el tarde como todos a veces en nuestros hogares (PAD2) Claro, sí, señora, (incidencia en la asistencia y puntualidad) porque él se me atrasa. Entonces, como un día que falte eso para él es terrible. Se atrasa. (PAD4) Pues sería bueno que la alcaldía le diera el subsidio de transporte. (PAD4)

Categorías del Transporte escolar			
Accesibilidad geográfica	Cobertura y frecuencia del servicio	Condiciones de seguridad	Incidencia en la asistencia y puntualidad
	Yo creo que siguiera la continuidad del programa. pedirle al señor alcalde eso (PAD4) se presenta de pronto la situación que no se tiene ese servicio, digamos, iniciando las clases. (PAD1)		

Una vez realizadas y transcritas en su totalidad las entrevistas, la información se organizó en una matriz de datos (Anexo C), en la cual se integraron de manera sistemática las respuestas de funcionarios, rectores y padres de familia. Posteriormente, se desarrolló el proceso de categorización, agrupando los fragmentos discursivos según las categorías previamente definidas para el análisis de la Gestión Municipal: Capacidad de gestión municipal, participación de actores locales y garantía del servicio PAE y el Transporte Escolar. Con el fin de facilitar la identificación visual y el análisis comparativo, cada categoría fue resaltada mediante un sistema de subrayado por colores, lo cual permitió ubicar con claridad las percepciones de los distintos actores frente a cada dimensión de la Gestión Municipal. En la tabla de categorización de la dimensión de la Gestión Municipal se encuentran los fragmentos extraídos de las entrevistas.

Tabla 4.

Categorías de la dimensión Gestión Municipal

Categorías de la gestión municipal		
Capacidad de gestión municipal	Participación de actores locales	Garantía del servicio del PAE y Transporte Escolar
lo más importante es que hay una responsabilidad de la administración municipal al garantizar los recursos que en su mayoría corresponden a ingresos	Nosotros tenemos que trabajar de la mano con cada una de las instituciones educativas, sobre todo con lo que tiene que ver con los directivos docentes (FUN1)	Nosotros también tenemos enlaces tanto en el programa de alimentación escolar como el transporte escolar para a poder atender de forma inmediata

Categorías de la gestión municipal		
Capacidad de gestión municipal	Participación de actores locales	Garantía del servicio del PAE y Transporte Escolar
corrientes de libre destinación (FUN1) Lograr una alta permanencia de estudiantes con que no aumente la deserción (FUN1) Está siempre la gestión y la entrega de recursos para sostener esos programas y que vayan mejorando cada día. (FUN1) A través, de vigencia futura se dejó contratado el año 2025 o 2026 y este año se dejó garantizado el año 2026 y 2027 de transporte escolar a través de vigencia futura, lo que muestra digamos una claridad sobre la planeación y proyección para que se mantengan estos dos programas. (FUN1) el Ministerio y pues el apoyo que hacen ellos a través del Sistema General de Participación con el cual nos apoyamos en cierta parte para el cumplimiento de estas dos acciones o metas o programas que garantizamos dentro del municipio de Floridablanca. (FUN1) Del Ministerio contamos con un respaldo financiero como con un control y seguimiento al programa. (FUN1) veo mucho compromiso por parte de la alcaldía en que todos los niños eh tengan este beneficio y se priorice a los niños y niñas de Floridablanca (REC1) Debilidad en ninguna porque siempre que se ha solicitado alguna colaboración están prestos a servir (REC2) yo diría que deberían hacer como más esto charlas donde se encuentren las personas de la alcaldía con los padres de familia,	Con ellos tenemos un diálogo constante para que nos reporten algunas situaciones que se presentan en el día a día con tanto con el padre como con transporte escolar y siempre hay un diálogo fluido (FUN1) En cuanto al PAE, existe el CAE, que es el comité de alimentación escolar, el cual hace parte de toda la comunidad educativa, incluido estudiantes, padres de familia, la administración y el operador (FUN1) Ha habido una buena comunicación con el intermedio de la Secretaría de Educación Departamental, ha sido muy buena. A través de ello se hace la gestión y pues nos permite a nosotros poder realizar todas las actividades de transporte escolar y PAE que hay actualmente en la institución. (REC2) Con el transporte escolar tenemos una comunicación constante con el conductor. Él siempre nos informa sobre cualquier situación que pueda presentarse: nos avisa si hay novedades, dificultades o cambios (REC2) Normalmente en la institución siempre se hace reuniones como al inicio de año manifestándole a los padres de familia la situación que se presenta en la actual día sobre el transporte y el PAE. (PAD1) ahí los padres de familia tenemos la oportunidad de pues de estar informados acerca de cómo va a ser la prestación del servicio durante el año y también pues tenemos la oportunidad de manifestar de pronto las necesidades que cada uno tiene dependiendo de la zona donde viva. (PAD1) (Sobre charlas por parte de la alcaldía) para que de esta forma	cualquier solicitud o situación que se presente. (FUN1) Existe la mesa pública del PAE que se hace dos veces al año, en la cual hacemos rendición de cuentas, existen las veedurías, existen todas las acciones obviamente de los entes de control que hacen que el plan de alimentación escolar sea uno de los contratos y de la prestación de servicio que más se vigila. (FUN1) El enlace que tenemos que está en zona todos los días, va escuchando padres de familia, estudiantes y vamos atendiendo las situaciones que se presentan (FUN1) un excelente trabajo de parte del gobierno municipal, que se preocupa porque todos los niños, niñas y jóvenes reciban este beneficio y que las familias tengan esto como apoyo a la educación y sobre todo al bienestar de los niños. (REC1) En el PAE ahí está el comité escolar CAE, que se reúne prácticamente cada mes y medio para verificar cómo es la entrega, cómo es el mercado, si viene bien, si viene mal, se hace seguimiento (REC2). que la situación del servicio sea inmediata al ingreso de los estudiantes en sus jornadas escolares. (PAD1) Más o menos por ahí unas dos semanas, se demora en iniciar el servicio (sobre el transporte escolar). (PAD1) en Floridablanca se ha venido prestando de manera continua y de manera proporcional, muy responsable (PAD3)

Categorías de la gestión municipal		
Capacidad de gestión municipal	Participación de actores locales	Garantía del servicio del PAE y Transporte Escolar
no tan solo los directivos docentes de las instituciones educativas oficiales, sino también los funcionarios que pertenecen a la alcaldía de Floridablanca (PAD2)	hubiera más confianza y más socialización de lo que se va a dar, ya sea para el PAE o charlas o capacitaciones o campañas en pro de la ayuda de nuestros niños. (PAD2)	Que continúen con el PAE; sí, pueden dar el transporte escolar gratuito sería muy bueno para los niños y pues nos ayudaría a nosotros los padres de familia más que todo a las madres cabeza de familia, a veces no cuenta con el apoyo del papá de los niños con los recursos y es muy complicado a veces (PAD4)
esos programas siempre son socializados por la alcaldía y la institución (PAD3)	abrieran un pequeño espacio donde pudieran hablar también con nosotros o donde uno pudiera mandar su petición para que se evaluara y es como que se agotara todas las inquietudes que los padres de familia tienen (PAD2)	
	No, no, señora, no (participar en espacios donde se habla del PAE o transporte escolar) (PAD4)	
	nos preguntan las falencias, si estamos de acuerdo o no y ahí pues los padres de familia podemos expresar nuestros inconformismos o nuestro deseo de que continúe el programa o de qué forma (PAD3)	
	hasta el momento que me hayan invitado alguna reunión o algo así, no, no, señora, no, para nada (PAD4)	

De manera complementaria al análisis de las entrevistas, se realizó una revisión documental de los informes de rendición de cuentas municipales relacionados con el PAE y el Transporte Escolar, a partir de los cuales se extrajo información relevante sobre cobertura, inversión, continuidad del servicio y lineamientos de ejecución. Estos documentos fueron incorporados al análisis de datos como fuente de contraste entre el discurso institucional y las prácticas operativas reportadas por los actores entrevistados. Así mismo, se incluyó como insumo de apoyo un registro fotográfico recopilado durante el trabajo de campo, el cual permitió evidenciar condiciones reales de prestación de los servicios para reforzar la triangulación de la información y aportar mayor validez al proceso de interpretación de los resultados.

5. Análisis de datos y hallazgos

El presente capítulo expone el análisis de los datos y los principales hallazgos de la investigación, a partir de la información obtenida mediante entrevistas a funcionarios, directivos docentes y padres de familia, así como del cruce con fuentes documentales. El análisis se organiza en tres dimensiones centrales: Programa de Alimentación Escolar (PAE), Transporte Escolar y Gestión Municipal, cada una desarrollada a través de categorías que permiten comprender su funcionamiento, cobertura, continuidad, impacto en la permanencia escolar, condiciones de acceso, seguridad y capacidad de gestión.

5.1. Análisis sobre la dimensión del PAE

El informe de gestión del PAE (2025) del municipio de Floridablanca evidencia una alta capacidad operativa, financiera y administrativa para garantizar la prestación del servicio durante la vigencia 2024, alcanzando una cobertura diaria de 18.107 estudiantes beneficiarios. La declaratoria de urgencia manifiesta del 19 de enero de 2024 permitió asegurar la continuidad del servicio desde el inicio del calendario escolar mediante un primer contrato por \$5.450.517.450, orientado a cubrir 49 días con 887.243 raciones, de las cuales se ejecutó el 85%, quedando un 15% sin ejecutar. Posteriormente, la administración municipal suscribió un segundo contrato por \$13.434.336.660 para 111 días escolares, alcanzando un total anual de 3.259.260 raciones contratadas, con una ejecución efectiva del 93%, equivalente a \$19.794.546.495. Este nivel de ejecución refleja, desde la perspectiva de Pita (2020), una adecuada articulación entre formulación e implementación de la política pública, donde la eficiencia administrativa se convierte en un factor clave para que los programas sociales tengan impacto real en la población.

Desde el enfoque de la financiación pública, el programa contó con una inversión total comprometida de \$21.425.353.900, de los cuales se ejecutaron \$20.855.155.545, sustentados

principalmente en recursos propios del municipio (58,70%), seguidos del aporte del Ministerio de Educación Nacional (38,69%), además de recursos del SGP y balance. Este esquema de cofinanciación confirma lo planteado por Díaz (2022), quien sostiene que las políticas educativas requieren sostenibilidad fiscal, corresponsabilidad intergubernamental y continuidad presupuestal para incidir de forma estructural en la reducción de desigualdades sociales. Sin embargo, el mismo informe advierte la necesidad de una prórroga y adición presupuestal por \$2.420.601.200 para garantizar 30 días adicionales de servicio, lo cual demuestra que, aunque el programa presenta elevados niveles de ejecución, su estabilidad sigue dependiendo de ajustes financieros permanentes, aspecto que coincide con los riesgos administrativos señalados por Quintero et al. (2023) respecto a la fragilidad de los programas sociales cuando no existe blindaje presupuestal suficiente a nivel territorial.

Desde el enfoque diferencial y de ciclo de vida, los datos confirman una clara priorización de la población en condición de vulnerabilidad, con la atención de 540 estudiantes con discapacidad, 1.912 víctimas y 47 pertenecientes a comunidades étnicas, lo que evidencia la incorporación del enfoque de derechos en la operación del programa. A nivel de género, la cobertura fue paritaria entre niñas (8.690) y niños (8.942), garantizando equidad en el acceso al beneficio. En cuanto al ciclo de vida, la mayor concentración de beneficiarios se ubica en el rango de infancia (6 a 11 años), con más de 10.000 atenciones mensuales, seguido por la adolescencia (12 a 17 años) con cifras entre 5.447 y 6.642 estudiantes. Estos hallazgos ratifican lo planteado por Espinosa-Guzmán (2020), quien señala que la efectividad de las políticas alimentarias escolares no depende únicamente del suministro del alimento, sino de su articulación con el desarrollo integral de cada etapa evolutiva. Asimismo, desde el marco legal, estos resultados se alinean con los principios de accesibilidad, adaptabilidad y aceptabilidad del

derecho a la educación, establecidos por la Corte Constitucional en la Sentencia T-743 de 2013, al evidenciar que el PAE en Floridablanca no solo cubre matrícula, sino que responde a condiciones reales de vulnerabilidad social y territorial.

En lo que refiere a los colegios objeto de este estudio, de acuerdo con la cobertura asignada por modalidad para la vigencia 2025, suministrada por la Secretaría de Educación de Floridablanca, se evidencian las siguientes cifras:

Tabla 5.

Cobertura del PAE en el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán

Instituto Agropecuario Gustavo Duarte Alemán							
Instituto Agropecuario Gustavo Duarte Aleman	Sede A	Rural	104	91	0	0	195
Instituto Altos De San Jose	Sede B	Rural	0	113	0	0	113
Instituto Aguablanca	Sede D	Rural	0	35	0	0	35
Instituto Rosablanca	Sede E	Rural	0	0	66	0	66
Buenavista	Sede F	Rural	0	21	0	0	21
La Empresa	Sede H	Rural	8	0	0	0	8

438

Nota: Tomado del informe de gestión de la Secretaría de Educación de Floridablanca (2025)

En el caso del Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, de carácter rural, la cobertura asignada para la vigencia 2025 alcanza un total de 438 estudiantes, distribuidos entre la sede principal (195 estudiantes) y sus sedes anexas: Altos de San José (113), Aguablanca (35), Rosablanca (66), Buenavista (21) y La Empresa (8). Esta distribución evidencia una cobertura del PAE en todo el entramado institucional rural lo que confirma que el programa opera como un soporte estructural de la permanencia escolar en contextos donde las condiciones

socioeconómicas, las distancias geográficas y las limitaciones de acceso hacen indispensable la garantía del complemento alimentario.

Figura 1.

PAE en el Instituto Agropecuario Gustavo Duarte Alemán



Tabla 6.

Cobertura del PAE en el Instituto Rafael Pombo

Instituto Rafael Pombo								
Instituto Rafael Pombo	Sede A	Urbano	0	0	335	0	335	335

Nota: Tomado del informe de gestión de la Secretaría de Educación de Floridablanca (2025)

El Instituto Rafael Pombo, de carácter urbano, presenta para la vigencia 2025 una cobertura asignada de 335 estudiantes, cifra que, al ser contrastada con su población total aproximada de 1.300 estudiantes, señala una cobertura parcial cercana al 40%. Esta asignación focalizada refleja la aplicación de criterios de priorización socioeconómica propios del contexto

urbano, donde el PAE se direcciona principalmente a estudiantes en condición de mayor vulnerabilidad.

Figura 2.

PAE en el Instituto Rafael Pombo



5.1.1. Categoría: Cobertura del programa

El análisis de la cobertura del PAE en el municipio de Floridablanca evidencia una amplia capacidad de atención, aunque con diferenciaciones marcadas entre el contexto urbano y el rural, así como entre instituciones educativas del mismo territorio. Desde la mirada institucional, los funcionarios destacan cifras globales de alta cobertura; el FUN1 señala que “Actualmente en el plan de alimentación escolar estamos atendiendo 18.107 estudiantes”, cifra que es reafirmada por el FUN2 al indicar que “el municipio de Floridablanca cuenta con una cobertura de beneficiarios 18.107 para la vigencia 2025”. Esta cobertura general se concreta en los dos escenarios focalizados por la investigación, donde, según FUN2, “tenemos con Rafael Pombo 335 beneficiarios y con el colegio Duarte Alemán, una zona rural de 431 beneficiarios

cubriendo el 100% de esta institución educativa, según matrícula oficial del municipio”. Estos datos muestran que, al menos desde la planificación administrativa, se proyecta una atención significativa que busca responder a las necesidades de distintos contextos educativos.

No obstante, al contrastar estas cifras con las voces de los directivos docentes surgen diferencias sustanciales en la aplicación real del PAE, mientras el rector del Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán afirma de manera contundente que “actualmente cubre toda la institución; tenemos aproximadamente 450 estudiantes y todos los cubre el PAE” (REC1), el rector del Instituto Rafael Pombo describe una situación claramente distinta al señalar que “aproximadamente 1300 estudiantes en el Instituto Rafael Combo y más o menos un 40% de esos estudiantes reciben este programa” (REC2). Esta diferencia revela una brecha de cobertura donde la institución rural recibe atención total, mientras que en el contexto urbano la cobertura resulta parcial. Esta desigualdad coincide con lo planteado por el BID y el PMA (2022), quienes advierten que en muchos territorios latinoamericanos los programas de alimentación escolar presentan coberturas heterogéneas, especialmente en zonas urbanas con alta densidad poblacional y múltiples demandas sociales.

En relación con los criterios de priorización, los funcionarios indican que las decisiones de cobertura se rigen por la normatividad vigente, particularmente por la Resolución 335 de 2021. El FUN1 explica que la asignación inicia con “jornada única, después los niños de primera infancia, después todo lo que tiene que ver con desplazados, víctimas, población que se atiende de inclusión y después empezamos a subir grado a grado desde primero hasta donde, digamos, tengamos la posibilidad en cada institución de llevar”. De manera complementaria, el FUN2 precisa que “tenemos 100% cobertura en aquellas instituciones que sea jornada única, 100% cobertura a todos preescolar o primera infancia que estén matriculadas en nuestras sedes

educativas y 100% ruralidad, y los demás cupos serán asignados depende la necesidad de la institución educativa”. En el caso del Rafael Pombo, añade que “contamos con una cobertura del 100% de los niños de preescolar de primera infancia y de primaria algunos niños”, mientras que para el entorno rural del Duarte Alemán se garantiza “nuestra cobertura del 100% desde preescolar de primera infancia hasta 11 bachillerato” (FUN2).

Estas orientaciones normativas se reflejan parcialmente en el discurso de los rectores, aunque con matices importantes. El REC1 reafirma que el criterio principal es la matrícula institucional al indicar que *“primero que estén matriculados en la institución y ya con la matrícula, se asigna el PAE a cada uno de los estudiantes, es el principal criterio que tiene en cuenta la alcaldía”*. En contraste, el REC2 enfatiza el componente socioeconómico como factor determinante, al señalar que la asignación depende *“más que todo de la condición socioeconómica en la que están las familias, pues el mismo estrato de los barrios donde ellos viven”*. Esta diferencia en la interpretación de los criterios deja ver cómo, en la práctica, la política pública se adapta a realidades institucionales distintas, lo que a su vez puede generar tensiones en términos de equidad y universalidad del servicio.

Desde la perspectiva de las familias, la cobertura del PAE se evidencia de manera directa en la cotidianidad de los estudiantes. Los padres confirman mayoritariamente que sus hijos reciben el beneficio: “Él recibe refrigerio preparado en sitio” (PAD1); “mi hijo está focalizado en el PAE, entonces recibe todos los días en la lonchera por la tarde del PAE” (PAD2); “Sí (recibe alimentación a través del PAE)” (PAD3); y “Sí, sí, señora” (PAD4). Estas voces ratifican que, más allá de las diferencias institucionales, el programa logra materializarse en la experiencia diaria de los estudiantes beneficiarios, especialmente en contextos donde el apoyo alimentario resulta determinante para la asistencia y permanencia escolar.

De este modo, los hallazgos muestran que el PAE en Floridablanca cumple una función estratégica como garante del derecho a la educación, al contribuir de manera directa a la permanencia escolar, especialmente en contextos rurales y de alta vulnerabilidad. Sin embargo, también se evidencian tensiones en la equidad de la cobertura, particularmente en instituciones urbanas donde el beneficio no alcanza a la totalidad del estudiantado. Esta situación coincide con lo planteado por Téllez et al. (2023), quienes sostienen que el impacto del PAE depende en gran medida de la correcta identificación de la población priorizada, así como de la capacidad técnica y administrativa de los entes territoriales. Desde el enfoque del derecho a la educación, el MEN (2024) insiste en que la cobertura debe garantizar accesibilidad material en condiciones de equidad, aspecto que, según los resultados de este estudio, aún enfrenta desafíos en el contexto urbano del municipio.

5.1.2. Categoría: Modalidad de entrega

La modalidad de entrega del Programa de Alimentación Escolar en Floridablanca se configura como un sistema diversificado ajustado a las condiciones logísticas e infraestructurales de cada institución. Desde la mirada institucional, FUN1 explica que el municipio opera con distintas modalidades: “nosotros tenemos industrializado, tenemos preparado en sitio AM y PM, almuerzo y tenemos una modalidad mixta que se llama comida caliente transportada”, precisando que esta última combina alimento caliente preparado en cocina satélite con bebida fría de tipo industrializado. Esta información es reafirmada por FUN2 al señalar que se manejan modalidades “industrializada, preparada en sitio, jornada mañana, jornada tarde; tenemos también preparada en sitio almuerzo y tenemos comida caliente transportada en complemento”. Para las dos instituciones objeto de estudio, se establece una diferenciación clara, a saber, en el

Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán se implementa la modalidad de comida caliente preparada en sitio, tanto en refrigerio como en almuerzo, mientras que en la Institución Educativa Rafael Pombo se mantiene la modalidad industrializada, debido a que “no contamos con cocina” (FUN1), situación que es confirmada por el REC2 y por los padres de familia PAD2 y PAD4.

Esta organización de modalidades se ajusta a los lineamientos establecidos en la Resolución 335 de 2021, artículo 6, la cual prioriza la modalidad preparada en sitio por su mayor aporte nutricional, aceptación y control sanitario, seguida de la comida caliente transportada y, finalmente, la modalidad industrializada, la cual se autoriza únicamente cuando las condiciones de infraestructura no permiten otras opciones. De este modo, los hallazgos muestran que la implementación del PAE en Floridablanca responde a lo normativamente exigido, pero también evidencia las limitaciones estructurales que condicionan la transición total hacia la preparación en sitio, especialmente en el contexto urbano. No obstante, los funcionarios destacan una apuesta institucional por fortalecer esta modalidad, al afirmar que se ha buscado “cambiar más del industrializado que es el que aburre a los niños” y que la meta del municipio para 2027 es lograr que el 100% de las instituciones cuente con ración preparada en sitio (FUN2). Este avance es ratificado por el REC1 al indicar que “ya actualmente prácticamente todas las sedes tienen ración servida y almuerzo”.

Desde la experiencia de las familias, la modalidad de entrega se percibe de manera directa en la vida cotidiana escolar. PAD1 afirma que “los alimentos siempre han sido preparados ahí mismo”, mientras que PAD3 señala que su hijo recibe “refrigerio y almuerzo” bajo modalidad preparada en sitio; en contraste, PAD2 y PAD4 confirman que sus hijos reciben refrigerio “industrializado”. A pesar de las diferencias, los funcionarios destacan que los padres

“han expresado que están satisfechos con la modalidad de industrializado” (FUN1), siempre que se garanticen condiciones de refrigeración adecuadas, como el uso de refrigeradores para la entrega de bebidas frías. Esta percepción positiva sugiere que aunque la modalidad industrializada no es la ideal según los lineamientos técnicos, sigue cumpliendo una función importante en contextos donde no es viable otra alternativa a corto plazo.

Esta diversidad de modalidades coincide con las adaptaciones identificadas por Goldsmith y Olivares (2023) en contextos latinoamericanos, quienes sostienen que los sistemas de alimentación escolar deben ajustarse a la infraestructura disponible, la existencia de cocinas, la capacidad operativa de los operadores y las rutas logísticas de distribución, sin perder de vista los estándares de calidad e inocuidad. Así, los resultados reflejan que el PAE en Floridablanca opera bajo un modelo híbrido, que intenta equilibrar las exigencias normativas con las realidades del territorio. Esto pone de manifiesto la importancia de estrategias institucionales articuladas, capaces de responder a las condiciones reales de las instituciones educativas, para asegurar la continuidad del servicio y avanzar progresivamente hacia modalidades que garanticen mayor calidad nutricional.

5.1.3. Categoría: Continuidad del servicio

El análisis de la continuidad del PAE en Floridablanca evidencia una prestación sostenida del servicio, aunque atravesada por situaciones administrativas y coyunturales propias de la gestión pública. Desde la perspectiva institucional, FUN1 afirma que “en estos dos últimos años, no ha habido ninguna interrupción en la prestación del servicio”, aclarando que las únicas inejecuciones se han presentado por “decisiones más de calendario escolar o paros”, y no por fallas atribuibles al operador del programa. Esta apreciación resalta una capacidad de respuesta del municipio para sostener el servicio incluso frente a contingencias externas, lo cual coincide

con lo expuesto por Goldsmith y Olivares (2023), quienes señalan que la continuidad del PAE constituye un indicador clave de la resiliencia institucional y de la solidez de los sistemas de alimentación escolar en contextos complejos.

No obstante, desde otra mirada institucional, FUN2 reconoce que durante el año 2024 se presentó una situación crítica al indicar que “no había un programa de atención escolar contratado, para lo cual se desarrolló una urgencia manifiesta”, lo que obligó a implementar mecanismos extraordinarios para garantizar la prestación del servicio desde el inicio del calendario escolar. Esta experiencia condujo a la expedición del Decreto 030 de septiembre, mediante el cual se solicitó vigencia futura para asegurar el PAE durante 2025 y 2026, con el propósito de evitar nuevas interrupciones. Este escenario confirma lo planteado por Ahumada y Rodríguez (2023), quienes advierten que la falta de planeación o los vacíos contractuales representan uno de los principales factores de riesgo en la garantía del derecho a la alimentación escolar, especialmente en territorios donde el PAE depende de procesos administrativos anuales.

Desde el ámbito institucional escolar, los rectores coinciden en señalar que la continuidad del programa se ha mantenido sin mayores afectaciones, REC1 manifiesta que “no se ha presentado ninguna interrupción, por lo tanto no afectó”, mientras que REC2 ratifica que “el programa no se ha interrumpido y que por el contrario...”, lo cual sugiere que, pese a las dificultades administrativas señaladas por los funcionarios, en la práctica el servicio logró mantenerse activo en las instituciones educativas objeto de estudio. Estas afirmaciones refuerzan la idea de que la gestión municipal ha logrado operar como un factor protector frente a la suspensión del servicio, garantizando la regularidad en la entrega de los alimentos.

Desde la experiencia de las familias, las percepciones evidencian matices importantes; por un lado, PAD1 reconoce que “al principio de año siempre ha tenido como demoras o retrasos

en la prestación de ese servicio”, lo que confirma que los momentos de transición contractual suelen generar incertidumbre en la comunidad educativa. Sin embargo, otros padres destacan la constancia del programa: PAD2 afirma que “todos los días se le deja entregado el PAE a los niños, incluso cuando los niños no tienen clase”, mientras que PAD3 y PAD4 coinciden al señalar que “no se ha suspendido” el servicio. Estas voces muestran que, aunque se reconocen retrasos puntuales, en términos generales el PAE se percibe como un servicio estable y confiable, lo cual resulta fundamental para la seguridad alimentaria de los estudiantes.

De esta forma, los hallazgos indican que la continuidad del PAE en Floridablanca ha sido mayoritariamente sostenida, respaldada por decisiones administrativas orientadas a prevenir vacíos contractuales, como la declaratoria de urgencia manifiesta y la solicitud de vigencias futuras. No obstante, también se identifican tensiones asociadas a los tiempos de contratación, especialmente al inicio del año escolar, que pueden generar demoras percibidas por las familias. Esta situación se articula con lo planteado por el MEN (2024); Téllez et al. (2023), quienes señalan que la continuidad del PAE no solo es una condición operativa, sino un requisito esencial para garantizar la accesibilidad material al derecho a la educación, dado que cualquier interrupción por mínima que sea impacta de manera directa en la permanencia escolar y en el bienestar de los estudiantes.

5.1.4. Categoría: Relación con la permanencia escolar

Los testimonios recogidos evidencian que el PAE cumple un papel significativo en la permanencia escolar, especialmente desde la perspectiva de la seguridad alimentaria y el bienestar de los estudiantes. FUN1 señala que “el PAE cumple un papel fundamental para la permanencia, tiene que ver también con la seguridad alimentaria”, añadiendo que para muchos niños, niñas y adolescentes “termina siendo la mejor comida que ellos tienen en el día”, por lo

que se convierte en un factor determinante para su bienestar, su sano crecimiento y su motivación para asistir a clases. En esta misma línea, FUN2 sintetiza esta relación al afirmar que “si hay un niño contento comiendo, pues hay un niño estudiando”, resaltando que el programa asegura, al menos parcialmente, que el estudiante asista a la institución con mejores condiciones físicas y emocionales para el aprendizaje. Estas apreciaciones coinciden con lo planteado por Moreno-Villamil (2023), quien demuestra que el PAE incide de manera directa en la disminución de la deserción escolar y en la mejora del rendimiento académico, al reducir factores de riesgo asociados al hambre y la desnutrición.

Desde la gestión territorial, FUN2 agrega que se prioriza la cobertura en instituciones donde “su población o su estrato es un poco bajo”, lo que permite que el programa opere como una estrategia de equidad social, garantizando que, al menos, “el niño vaya a estudiar solo con el hecho que va a tener un almuerzo, con que va a llenar su barriga y va a estar contento”. Este planteamiento se articula con Téllez et al. (2023), quienes sostienen que la alimentación escolar constituye un garante de derechos fundamentales, al impactar de manera directa no solo en el bienestar físico, sino también en las capacidades cognitivas y en la disposición emocional para el aprendizaje. Desde el contexto institucional, el REC1 reconoce que el PAE aporta a la permanencia “porque el estudiante tiene una ración antes de salir de su jornada académica”, y que se ha logrado mantener “la constancia de permanencia y asistencia en la institución”. No obstante, el REC2 introduce un matiz importante al señalar que “no podemos decir que gracias al programa los niños vienen a estudiar, no es un factor determinante”, reconociendo que la asistencia también depende de otros factores. Esta lectura coincide con el MEN (2022), que ubica al PAE como un factor protector dentro de un sistema más amplio de determinantes de permanencia escolar.

Desde la experiencia de las familias, el impacto del PAE se asocia principalmente al rendimiento académico y la capacidad de concentración. PAD2 señala que “ya estando llenito él va a poder colocar más atención y no va a sentir como el efecto del hambre”, lo que le permite responder mejor a las exigencias escolares; de igual forma, PAD3 destaca que la “alimentación balanceada” favorece el rendimiento académico. PAD4, por su parte, considera que el impacto es más evidente “en el rendimiento” que en la asistencia como tal. Estas percepciones familiares coinciden con lo documentado por UNICEF (2022), que establece una relación directa entre la alimentación escolar, el desarrollo cognitivo y la permanencia educativa, al reducir los niveles de inasistencia asociados a condiciones de vulnerabilidad alimentaria. De este modo, los resultados permiten afirmar que el PAE no solo garantiza un aporte nutricional diario, sino que se posiciona como un eje estructural del derecho a la educación, al fortalecer la permanencia, mejorar las condiciones para el aprendizaje y contribuir de manera significativa a la calidad de vida de los estudiantes.

5.1.5. Categoría: Calidad nutricional y logística

Los resultados evidencian que la calidad nutricional y logística del PAE en Floridablanca ha sido objeto de un proceso de fortalecimiento progresivo, orientado por el cumplimiento estricto de la normativa y por acciones de mejora continua. Desde la gestión institucional, FUN1 señala que “lo que nosotros hemos hecho es aplicar la normativa de manera estricta”, lo que se complementa con el desarrollo de planes de mejoramiento en los que se revisa permanentemente “los niños que consumen, que no, dónde hay desperdicio, por qué lo hacen, por qué se deja comida”. Estas acciones se articulan con procesos de capacitación permanente a las manipuladoras de alimentos, con el fin de brindar alternativas que sean nutricionalmente adecuadas y que, al mismo tiempo, resulten agradables para los estudiantes. Este enfoque de

control, seguimiento y fortalecimiento responde a lo recomendado por el MEN (2024), que resalta la importancia de los Comités de Alimentación Escolar como espacios de vigilancia, participación y mejora del servicio.

Desde una mirada de innovación en la logística y la calidad nutricional, FUN2 destaca que “somos el único municipio en Santander que está desarrollando la comida caliente transportada”, modalidad que se implementa especialmente en aquellas instituciones que no cuentan con infraestructura propia por limitaciones presupuestales. Según el funcionario, esta estrategia permite reemplazar progresivamente el modelo industrializado por alimentos preparados, lo que impacta de manera positiva la alimentación de los estudiantes, al pasar de productos “recargados de azúcar” a preparaciones más nutritivas, con efectos esperados en su salud, su carga emocional y su desarrollo integral. Esta transición resulta coherente con las recomendaciones del BID y el PMA (2022), quienes plantean la necesidad de avanzar hacia modelos alimentarios más saludables y culturalmente pertinentes dentro de los programas de alimentación escolar.

Desde el escenario institucional, el REC1 señala que existe una percepción positiva por parte de las familias frente al programa, destacando que “han visto que es muy bueno para los estudiantes, que son alimentos saludables y que se propicia que sean alimentos naturales para su beneficio”. En coherencia con ello, FUN1 indica que, en el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, “tenemos en toda la sede la modalidad de comida caliente preparada en sitio” y que, tras acuerdos con el operador, se garantiza la entrega de proteína los cinco días de la semana. En contraste, en el colegio Rafael Pombo, donde no se cuenta con cocina, se mantiene la modalidad industrializada, aunque se han implementado mejoras logísticas como el uso de refrigeradores para garantizar que la bebida se entregue en condiciones adecuadas. Estas

estrategias reflejan una articulación entre la gestión municipal y la institucional, tal como lo proponen González (2015) y Ramírez-Alujas (2020), al destacar la importancia de la planificación, la corresponsabilidad y la participación para la eficiencia de las políticas públicas.

Desde la experiencia de las familias, las percepciones sobre la calidad nutricional son mayoritariamente favorables, aunque con observaciones críticas, dado que PAD1 indica que “allá se le complementa una parte de la alimentación durante escuela”, mientras PAD3 considera que la alimentación es “adecuada porque es una alimentación balanceada”. Por su parte, PAD2 reconoce que el programa “satisface la necesidad básica de la alimentación”, y que influye de manera positiva en la energía y el rendimiento del niño durante la jornada escolar. No obstante, emergen cuestionamientos frente al contenido de azúcar en algunos productos industrializados; PAD2 expresa que, aunque la cantidad es suficiente, “en calidad como madre, quisiera que los alimentos fueran menos dulces, menos azúcar, con azúcar refinada”, percepción que es reafirmada por PAD4 al señalar que “a veces hay como productos con mucha azúcar”. Estas apreciaciones coinciden con los hallazgos de Gamboa-Gamboa et al. (2021), quienes advierten que pese a su funcionalidad logística, los alimentos industrializados suelen generar cuestionamientos por su bajo aporte nutricional y su alto contenido de azúcares.

Con ello, los resultados permiten afirmar que la calidad nutricional y logística del PAE en Floridablanca ha avanzado hacia un modelo más saludable especialmente a través del fortalecimiento de la modalidad preparada en sitio y de la implementación de la comida caliente transportada. Sin embargo, también se evidencian desafíos persistentes asociados a la modalidad industrializada, particularmente en relación con el contenido de azúcar y la calidad percibida de algunos productos. Estos hallazgos ratifican tal como lo expone UNICEF (2022); Moreno-Villamil (2023), que una alimentación escolar adecuada fortalece la permanencia, el rendimiento

académico y el bienestar integral de los estudiantes, lo cual pone de manifiesto que es un componente estructural del derecho a la educación.

5.2. Análisis de la dimensión Transporte Escolar

El informe evidencia que el transporte escolar es asumido por la **Administración municipal de Floridablanca** como una estrategia esencial para asegurar el acceso efectivo a la educación, especialmente en sectores rurales. La declaratoria de urgencia manifiesta mediante el Decreto 0158 de 2024 revela que el municipio reconoce el transporte como un componente prestacional del derecho a la educación, en coherencia con la Sentencia T-537 de 2017 de la Corte Constitucional, que establece la obligación estatal de garantizar este servicio cuando las condiciones geográficas impiden el acceso regular a las instituciones. No obstante, el hecho de que esta medida haya sido necesaria por ausencia de continuidad contractual al inicio del año escolar evidencia debilidades en la planeación administrativa, lo cual pudo haber puesto en riesgo la asistencia regular de los estudiantes durante las primeras semanas del calendario académico.

Desde una lectura socioeducativa, la focalización de 1.150 beneficiarios, incluyendo población con discapacidad, víctimas del conflicto y población étnica, confirma que el transporte escolar cumple una función de equidad territorial y justicia social, tal como lo plantean Del Pino-Artacho y Camarero-Rioja (2024), quienes sostienen que el transporte no solo cumple una función logística, sino también un rol social al fortalecer la permanencia educativa y el arraigo territorial en zonas rurales. La inversión superior a \$1.328 millones demuestra un esfuerzo fiscal significativo del municipio, alineado con el enfoque de servicios municipales de educación, desde el cual, como señala Muñoz (2013), el municipio asume su rol como garante directo del derecho educativo en el territorio.

Desde el enfoque de permanencia escolar, el transporte escolar en Floridablanca cumple una función preventiva frente a la deserción, al reducir barreras de acceso asociadas a la distancia, el costo del traslado y las condiciones de seguridad. Esto coincide con los planteamientos de UNICEF (2022), quien afirma que facilitar el acceso físico a la escuela mejora de forma directa la asistencia regular, la puntualidad y el rendimiento académico. Sin embargo, el uso reiterado de figuras excepcionales como la urgencia manifiesta también sugiere la necesidad de fortalecer los procesos de contratación anticipada, para evitar que el derecho a la educación dependa de mecanismos extraordinarios y no de una planeación estructural estable.

Figura 3.

Servicio de Transporte Escolar



5.2.1. Categoría: Accesibilidad geográfica

Los resultados evidencian que el servicio de Transporte Escolar en Floridablanca se orienta de manera prioritaria a la población rural, como lo señalan de forma coincidente los funcionarios entrevistados. FUN1 precisa que el criterio de asignación es exclusivo para instituciones rurales, específicamente el Colegio Gustavo Duarte Alemán y una sede del Colegio del Carmen en Vericúte, indicando además que “tenemos la posibilidad de atender el 100% de los estudiantes que requieran transporte escolar, estudien en colegios rurales y vivan en estas zonas”. Esta focalización se encuentra plenamente respaldada por el marco normativo, dado que la Ley 2033 de 2020, en el artículo 2 establece que los municipios deben adoptar medidas diferenciadas para garantizar la accesibilidad material del derecho a la educación en zonas de difícil acceso, permitiendo incluso modalidades excepcionales de contratación cuando las condiciones geográficas, económicas o sociales lo exigen. En concordancia, FUN3 afirma que “según la ley 2033 del 2020, las secretarías de educación municipal deben garantizar el servicio de transporte escolar a los estudiantes de las instituciones educativas rurales”, reafirmando el carácter obligatorio del servicio como componente del derecho a la educación.

Desde la perspectiva institucional, REC1 detalla que en la zona rural “se cubren cuatro sedes con transporte escolar, desde el kilómetro 12 hasta el kilómetro 16”, lo cual permite garantizar el acceso regular a una parte significativa del estudiantado; sin embargo, reconoce que dos sedes, kilómetro 22 y San Ignacio, no cuentan con el servicio debido a las difíciles condiciones de la vía, lo que obliga a los niños a desplazarse a pie. Esta situación confirma lo planteado por la jurisprudencia constitucional, en tanto la accesibilidad geográfica constituye un criterio esencial del derecho a la educación y exige que el Estado adapte la oferta institucional a las condiciones reales del territorio. En contraste, en el contexto urbano, REC2 señala que la

mayoría de los estudiantes viven en los alrededores del colegio, lo que reduce la necesidad de transporte institucionalizado.

Las voces de las familias refuerzan esta diferenciación territorial, dado que PAD2, perteneciente al contexto urbano, señala que el trayecto al colegio es de apenas “cuatro cuadras” y tarda aproximadamente “cinco minutos”, mientras que PAD4, desde un contexto con mayor distancia, indica que su hijo se desplaza en buseta y tarda alrededor de “20 minutos”. Por su parte, PAD3 valora positivamente la organización del servicio al expresar que “al parecer están bien distribuidos los horarios y las rutas de acceso para cada vereda”. Estos hallazgos se alinean con los estudios de Del Pino-Artacho y Camarero-Rioja (2024), quienes señalan que el transporte escolar en zonas rurales no solo garantiza acceso educativo, sino que cumple una función social al reducir las desigualdades territoriales y favorecer el arraigo poblacional. De este modo, los resultados permiten afirmar que si bien el municipio ha avanzado significativamente en la garantía de la accesibilidad geográfica mediante el transporte escolar rural, persisten desafíos estructurales asociados a la infraestructura vial, que limitan el acceso pleno en algunas sedes dispersas.

5.2.2. Categoría: Cobertura y frecuencia del servicio

Los resultados muestran que en el municipio de Floridablanca, el transporte escolar rural se ha configurado como un servicio de cobertura amplia y frecuencia diaria, especialmente en el caso del Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán. Desde la administración municipal, FUN1 afirma que “la frecuencia es diaria, siempre que tengan clase los chicos tienen el transporte escolar”, lo que indica que la prestación del servicio está ligada de manera directa al calendario académico. Esta regularidad se soporta en un esquema de supervisión permanente: “tenemos una persona que le hace seguimiento... una supervisión diaria que tiene que ver con la

parte técnica, el cumplimiento de los conductores, el que asista ayudante, que tengan bien las llantas, que tengan el SOAT al día, que tengan las pólizas” (FUN1), y FUN3 complementa que existe “una contratista que pertenece a la Secretaría de Educación, que es quien hace seguimiento, tiene su calendario, su cronograma y le hace seguimiento a las rutas”. A nivel global, se reporta que “en la actualidad contamos con 39 rutas que cubren la totalidad del calendario escolar durante el año” (FUN3), lo cual evidencia una estrategia municipal organizada y coherente con la idea de servicios municipales de educación que articulan recursos, actores y capacidades institucionales para garantizar el derecho a la educación desde el territorio.

En el caso específico del Colegio Gustavo Duarte Alemán, el rector señala que el servicio “cubre lo que es, como le dije anteriormente, desde Bucaramanga subiendo por toda la vía Pamplona hasta el kilómetro 12 y sube hasta el kilómetro 16, para traer el resto de los niños. Y aproximadamente se están beneficiando unos 400 estudiantes con el transporte escolar... entre 180 a 200 niños son beneficiados con el transporte escolar de primaria” (REC1). Además, indica que “en cuanto a limitación no se ha observado ninguna con el transporte escolar”, lo cual sugiere que, en las sedes atendidas, la cobertura y la frecuencia del servicio son percibidas como suficientes y estables. Esta valoración positiva coincide con lo planteado por Del Pino-Artacho y Camarero-Rioja (2024), quienes señalan que el transporte escolar rural, cuando es regular y bien planificado, no solo garantiza el acceso educativo, sino que actúa como estrategia de equidad territorial al reducir las brechas entre contextos urbanos y rurales.

No obstante, los padres también tienen una percepción sobre esto, PAD1 reconoce que su hijo “sí, sí, señora” tiene transporte escolar, pero advierte que “a principio de año se retrasa un poco en la prestación del servicio. Entonces, sí tenemos inconvenientes en que de pronto el día que inicien los estudiantes clase se preste el servicio de una vez... se presenta de pronto la

situación que no se tiene ese servicio, digamos, iniciando las clases”. Esta percepción se acompaña del deseo de que haya continuidad: PAD4 expresa que “yo creo que siguiera la continuidad del programa, pedirle al señor alcalde eso”. Estas observaciones confirman que, aunque la frecuencia durante el año es diaria y estable, el inicio de la vigencia contractual sigue siendo un punto crítico que tensiona la garantía del derecho a la educación, en línea con lo que advierten Farias y Viana (2024) respecto a cómo los vacíos o retrasos en la implementación del transporte escolar pueden afectar directamente la equidad y la permanencia educativa.

De igual manera, el contraste con el contexto urbano refuerza la idea de una cobertura focalizada, en la medida que FUN1 reconoce que “nosotros no tenemos transporte escolar para ninguna institución urbana” y que, “financieramente en el corto plazo, no es viable sostener el transporte escolar en el sector urbano”, por lo que en estos casos los estudiantes se desplazan a pie o usan servicios privados: “se desplazan a pie, pero sí hay servicio de transporte, pero es privado” (REC2). PAD2, por ejemplo, relata que vive “a cuatro cuadras” y tarda “5 minutos” caminando, mientras PAD4 indica que debe pagar para que su hijo se desplace en buseta “unos 20 minutos” hasta el colegio. Esta diferencia entre lo rural subsidiado y lo urbano autofinanciado muestra que el municipio ha optado por priorizar la cobertura y frecuencia del transporte escolar allí donde el acceso geográfico es más restrictivo, tal como lo sugiere González (2015), que las estrategias municipales deben estar orientadas a garantizar derechos desde la lógica de proximidad y equidad territorial.

5.2.3. Categoría: Condiciones de seguridad

Las condiciones de seguridad del transporte escolar en el municipio de Floridablanca aparecen condicionadas por factores geográficos, climáticos y de infraestructura vial, especialmente en el sector rural. Desde la administración municipal, FUN1 reconoce que “las

dificultades tienen que ver con, digamos, situaciones climáticas” y que “algunas zonas son de difícil acceso en temporadas de lluvias, pero siempre buscamos alternativas para no suspender la prestación del servicio”, lo que evidencia una gestión reactiva frente al riesgo. Esta situación es reiterada por FUN3, quien señala de manera directa que “la verdad la problemática que más se presenta es la mala condición de la vía”, configurándose la infraestructura vial como uno de los principales factores de vulnerabilidad del servicio.

Esta realidad se encuentra vinculada con la noción de accesibilidad material y geográfica del derecho a la educación, desarrollada por la Corte Constitucional en la Sentencia T-743 de 2013, en la cual se establece que el Estado debe adaptar el sistema educativo, incluido el transporte a las condiciones reales del territorio y no exigir que estas sean superadas por las familias. En este sentido, las condiciones de seguridad del transporte escolar no pueden desligarse de la responsabilidad estatal de garantizar trayectos seguros para la población infantil rural.

Desde la perspectiva institucional, REC1 advierte que la falta de transporte en la sede San Ignacio implica riesgos directos para la permanencia escolar, al señalar que “el espacio de tiempo y caminata es muy pesado y de pronto ahí sí nos estaremos viendo afectados en cuanto a permanencia de los niños”, lo que evidencia que la seguridad no solo se relaciona con accidentes viales, sino también con fatiga física, exposición prolongada a condiciones climáticas adversas y riesgos del entorno. En contraste, el rector del contexto urbano (REC2) plantea la necesidad de contar con transporte institucional no tanto por distancia, sino “buscando más la seguridad”, lo que revela que incluso en zonas urbanas la seguridad vial representa una preocupación estructural. Estos hallazgos dialogan con lo planteado por Del Pino-Artacho y Camarero-Rioja (2024), quienes sostienen que el transporte escolar no solo cumple una función educativa, sino

también una función social de protección del trayecto escolar, especialmente en contextos rurales donde las distancias, el estado de las vías y la dispersión territorial incrementan el riesgo diario de los estudiantes.

Las voces de los padres de familia introducen una lectura más compleja de la seguridad, que articula tanto el entorno vial como la cultura ciudadana. PAD2 manifiesta que “los conductores no tienen el respeto por las líneas que se encuentran entre el colegio señalizadas”, señalando un riesgo permanente en la movilidad urbana; sin embargo, en el mismo testimonio reconoce que “la calle es amplia y se puede visualizar todo el trayecto... el niño puede llegar bien”, lo que muestra percepciones ambivalentes de seguridad según el contexto. Por su parte, PAD3 valora positivamente el servicio al afirmar que “ha sido muy bueno, muy puntual y bastante seguro hasta el momento”, mientras PAD2 introduce una reflexión estructural al señalar que “para que ellos se pudieran movilizar, la gente tendría que tener más cultura ciudadana y el respeto y el conocimiento del derecho a la educación”.

Esta apreciación se articula con lo propuesto por Farias y Viana (2024), quienes advierten que la seguridad del transporte escolar no depende únicamente del diseño de las rutas o de la contratación, sino también de las dinámicas sociales, la vigilancia estatal y la corresponsabilidad ciudadana en la protección del derecho a la educación. Así, los resultados muestran que, aunque el municipio ha logrado sostener condiciones operativas básicas de seguridad, persisten riesgos estructurales asociados a la infraestructura vial, al clima y a la cultura ciudadana, los cuales siguen afectando la experiencia cotidiana del transporte escolar, especialmente en los territorios rurales dispersos.

5.2.4. Categoría: Incidencia en la asistencia y puntualidad

La información recogida evidencia que el Transporte Escolar cumple un papel determinante en la garantía de la asistencia regular y la permanencia educativa, especialmente en contextos rurales. Desde la voz institucional, FUN1 señala que “si no existía el transporte escolar en la zona rural, tendríamos un alto nivel de deserción”, afirmación que se refuerza al indicar que algunos estudiantes “tendrían que caminar una o dos horas para llegar a los lugares de estudio, poniendo en riesgo su salud y su integridad”. En esta misma línea, FUN2 subraya que el servicio permite evitar “lo más es el tema de la deserción escolar, ya que con esto lo que llevamos es evitar que los niños de las zonas rurales deserten, de del derecho a la educación”, dejando claro que el transporte no solo facilita el acceso físico, sino que protege las trayectorias educativas de niños provenientes de “zonas de difícil acceso”. Estas afirmaciones se articulan con lo planteado por Contreras (2021), quien sostiene que la permanencia escolar no depende únicamente de la matrícula, sino de las condiciones reales que permitan sostener la asistencia cotidiana, siendo el transporte uno de los factores estructurales para materializar el derecho a la educación.

Desde la perspectiva institucional, el impacto del transporte en la puntualidad también es ampliamente reconocido. REC1 afirma que “hoy se ve más con el uso del transporte escolar que ha ayudado a esa puntualidad y a esa permanencia dentro de la institución”, lo que demuestra una relación directa entre movilidad garantizada y regularidad en los procesos educativos. En contraste, REC2 señala que “no hay transporte público” y que los estudiantes deben desplazarse a pie o mediante servicios privados, lo que introduce desigualdades en las condiciones de acceso. Estas tensiones confirman lo expuesto por Del Pino-Artacho y Camarero-Rioja (2024), quienes advierten que en contextos rurales dispersos, la falta de transporte escolar incrementa el rezago educativo y debilita el arraigo escolar, mientras que su presencia actúa como un factor protector

frente al abandono. Así, el transporte se configura como una política pública con impacto directo sobre la equidad educativa.

Desde la experiencia de las familias, la incidencia del transporte escolar en la puntualidad y la asistencia se expresa de manera clara, pero también con matices asociados a la capacidad económica. PAD1 afirma que el servicio “se nos facilita para que ellos puedan desplazarse más seguros, a tiempo y puedan asistir puntuales a la institución”, reafirmando su valor como garante del acceso efectivo. PAD3 coincide al señalar que es “muy importante porque de ahí depende que llegue a tiempo y con menos riesgo”. Sin embargo, PAD4 introduce una dimensión preocupante al afirmar que “por falta de recursos no lo he podido mandar” y que cuando su hijo se atrasa, “un día que falte para él es terrible”, llegando incluso a solicitar “que la alcaldía le diera el subsidio de transporte”.

Este contraste confirma lo planteado por Farias y Viana (2024), quienes advierten que las políticas de transporte escolar pierden su efectividad cuando dependen de la capacidad financiera de las familias, y también dialoga con García et al. (2022), quienes demostraron que los subsidios de transporte inciden positivamente en la permanencia y el acceso a instituciones de mejor calidad. En consecuencia, la evidencia empírica confirma que el transporte escolar no solo impacta directamente la puntualidad y la asistencia, sino que se convierte en un factor decisivo para evitar la exclusión educativa en contextos de vulnerabilidad.

5.3. Análisis de la dimensión Gestión Municipal

De acuerdo con el informe de gestión (2025), la gestión adelantada por la Secretaría de Educación de Floridablanca, bajo el liderazgo del secretario Diego Fernando Jaimes Porras, se ha orientado de manera prioritaria a garantizar la continuidad del servicio educativo como derecho fundamental especialmente al inicio de la vigencia 2024 cuando no existía contratación activa

para servicios esenciales. Ante esta situación, la Alcaldía declaró urgencia manifiesta mediante distintos decretos para asegurar, sin interrupciones, servicios clave como vigilancia (Decreto 0046), aseo (Decreto 071), PAE (Decreto 065) y transporte escolar (Decreto 0158), lo que evidencia una respuesta institucional inmediata para proteger la prestación del servicio educativo. Estas decisiones administrativas permitieron asegurar condiciones mínimas de funcionamiento de las 16 Instituciones Educativas Oficiales (IEO), protegiendo la infraestructura escolar, la seguridad física de los estudiantes y del personal educativo.

En términos de inversión directa para garantizar el acceso, la permanencia y la calidad educativa, la gestión municipal destinó recursos de alto impacto social, más de \$21.305 millones para el PAE beneficiando a 18.107 estudiantes, incluyendo población con discapacidad, víctimas del conflicto y grupos étnicos; \$1.328 millones para el transporte escolar rural, garantizando el desplazamiento de 1.150 NNAJ; y \$733 millones para conectividad escolar, cubriendo las 16 IEO y beneficiando a 29.061 estudiantes. A esto se suma la contratación de 21 profesionales de apoyo para educación inclusiva, con una inversión superior a \$396 millones, lo que permitió acompañar a 810 estudiantes con discapacidad. Estas acciones consolidan una gestión que articula el derecho a la educación con los principios de equidad, inclusión y enfoque diferencial, al priorizar poblaciones en condición de vulnerabilidad social y territorial.

Desde el componente de calidad educativa y desarrollo integral, la Secretaría implementó programas estratégicos como la preparación para las Pruebas Saber 11, beneficiando a 1.718 estudiantes de grado undécimo con una inversión superior a \$549 millones; el Foro Educativo Municipal con participación de más de 1.259 docentes; el Carrusel de la Convivencia Escolar que impactó a más de 1.200 estudiantes; las Olimpiadas del Saber, la Feria de Universidades con más de 1.600 estudiantes beneficiados, y el convenio con la UIS para facilitar el tránsito a la

educación superior de estudiantes de estratos 1 y 2. De manera complementaria, el programa de Aulas Hospitalarias garantizó una atención educativa a niños y adolescentes en condición de enfermedad catastrófica mediante estrategias DUA, clases domiciliarias y acompañamiento emocional. Todas estas acciones evidencian una gestión municipal integral que fortalece la permanencia, la inclusión, la proyección académica y el bienestar emocional de los NNAJ del municipio de Floridablanca.

5.3.1. Categoría: Capacidad de gestión municipal

La capacidad de gestión municipal en Floridablanca se evidencia en primer lugar, en la responsabilidad financiera y administrativa que asume la alcaldía para garantizar la sostenibilidad de los programas educativos complementarios. Desde la voz institucional, FUN1 destaca que “lo más importante es que hay una responsabilidad de la administración municipal al garantizar los recursos que en su mayoría corresponden a ingresos corrientes de libre destinación”, lo que refleja una decisión política clara de priorizar la educación dentro del presupuesto local. Asimismo, se resalta que uno de los resultados esperados de esta inversión es “lograr una alta permanencia de estudiantes, con que no aumente la deserción” (FUN1), lo cual sitúa la gestión municipal no solo en términos operativos, sino como una estrategia de garantía de derechos. Este enfoque se articula con lo planteado por el Departamento Nacional de Planeación (2011), al señalar que una gestión municipal efectiva debe integrar de manera coherente las dimensiones estratégica, administrativa y financiera, orientando los recursos hacia resultados sociales concretos como la permanencia escolar.

Un elemento central que refleja la capacidad de planeación a mediano y largo plazo es la implementación de vigencias futuras; tal como FUN1 afirma que “a través de vigencia futura se dejó contratado el año 2025 o 2026 y este año se dejó garantizado el año 2026 y 2027 de

transporte escolar”, lo cual evidencia una proyección anticipada de los programas y una intención clara de evitar interrupciones en servicios esenciales como el transporte y el PAE. A esto se suma el respaldo del nivel nacional, pues “del Ministerio contamos con un respaldo financiero como con un control y seguimiento al programa” (FUN1), mediante el Sistema General de Participaciones. Esta articulación entre el nivel municipal y nacional coincide con los planteamientos de González (2015) y Ramírez-Alujas (2020), quienes sostienen que las estrategias municipales requieren coordinación interinstitucional, planeación por resultados y mecanismos de seguimiento que garanticen la transparencia y la continuidad de las políticas públicas educativas.

Desde la percepción de las instituciones y las familias, la capacidad de gestión también se valora de manera positiva, esto en la medida que REC1 manifiesta que “veo mucho compromiso por parte de la alcaldía en que todos los niños tengan este beneficio y se priorice a los niños y niñas de Floridablanca”, mientras que el REC2 señala que “debilidad en ninguna, porque siempre que se ha solicitado alguna colaboración están prestos a servir”, lo que refleja una alta disposición institucional al acompañamiento y la corresponsabilidad. No obstante, desde la voz de los padres se introduce una crítica orientada a la participación directa; PAD2 considera que sería importante fortalecer espacios de diálogo entre funcionarios de la alcaldía y las familias, y PAD3 señala que “esos programas siempre son socializados por la alcaldía y la institución”, lo que indica avances, pero también oportunidades de mejora en la comunicación directa con la comunidad. Estas percepciones se relacionan con lo planteado por Pita (2020) y Quintero et al. (2023), quienes afirman que la efectividad de las políticas públicas educativas no depende únicamente de la asignación de recursos, sino de su implementación participativa, el seguimiento

constante y la apropiación social, aspectos que fortalecen la legitimidad de la gestión municipal y su impacto real en la garantía del derecho a la educación.

5.3.2. Categoría: Participación de actores locales

La participación de los actores locales en la implementación del PAE y el transporte escolar en Floridablanca se configura como un eje fundamental de la gestión educativa territorial. Desde la administración municipal, FUN1 resalta que el trabajo se realiza “de la mano con cada una de las instituciones educativas, sobre todo con lo que tiene que ver con los directivos docentes”, manteniendo un “diálogo constante” para reportar situaciones cotidianas relacionadas tanto con el PAE como con el transporte escolar. En esta misma línea, se destaca la existencia del Comité de Alimentación Escolar (CAE) como espacio formal de participación, en el que confluyen estudiantes, padres de familia, operadores, directivos y la administración municipal. Esta estructura participativa se articula con lo establecido en el marco normativo colombiano, que promueve la corresponsabilidad entre Estado, familia y sociedad en la garantía del derecho a la educación, así como con los principios de gobernanza democrática desarrollados por el Departamento Nacional de Planeación (2011), al señalar que la gestión pública debe sustentarse en la participación ciudadana y el control social.

Desde las instituciones educativas, la participación se expresa en dinámicas de comunicación permanente con los actores del transporte y la Secretaría de Educación, REC2 destaca que “ha habido una buena comunicación con el intermedio de la Secretaría de Educación Departamental”, lo cual ha permitido gestionar de manera más eficiente tanto el transporte escolar como el PAE. De igual manera, afirma que con los conductores existe una comunicación directa y constante para informar novedades, dificultades o cambios en las rutas, fortaleciendo la respuesta inmediata ante cualquier situación. Estas dinámicas se relacionan con lo planteado por

González (2015) y Ramírez-Alujas (2020), quienes sostienen que las estrategias municipales eficaces requieren articulación interinstitucional, canales de comunicación fluidos y participación activa de los actores del territorio, superando una lógica meramente vertical de la gestión pública.

No obstante, desde la voz de las familias se evidencian avances, pero también tensiones en los niveles de participación, PAD1 reconoce que al inicio del año se realizan reuniones institucionales para informar a los padres sobre la prestación del PAE y el transporte escolar, permitiéndoles conocer las condiciones del servicio y expresar necesidades según su lugar de residencia. PAD3 afirma que “nos preguntan las falencias, si estamos de acuerdo o no”, lo que refleja espacios reales de interlocución. Sin embargo, PAD2 expresa la necesidad de que la alcaldía genere más espacios directos de socialización para fortalecer la confianza y la claridad de la información, mientras que PAD4 manifiesta no haber participado nunca en este tipo de encuentros.

Estas diferencias muestran que, si bien existen mecanismos formales de participación, su impacto aún es desigual, lo cual coincide con lo señalado por Pulido (2017), cuando advierte que la implementación de políticas públicas suele enfrentar debilidades en la apropiación comunitaria. En este sentido, fortalecer la participación directa de las familias aparece como una oportunidad clave para consolidar la legitimidad social de los programas y avanzar en una garantía integral del derecho a la educación desde el territorio.

5.3.3. Categoría: Garantía del servicio del PAE y Transporte Escolar

La garantía del servicio del PAE y del transporte escolar en Floridablanca se sustenta en mecanismos institucionales de respuesta inmediata, seguimiento permanente y control social, según lo expresado por los funcionarios municipales, FUN1 señala que “tenemos enlaces tanto

en el programa de alimentación escolar como el transporte escolar para poder atender de forma inmediata cualquier solicitud o situación”, lo cual evidencia una estructura operativa cercana al territorio. A ello se suma que “el enlace que tenemos que está en zona todos los días, va escuchando padres de familia, estudiantes y vamos atendiendo las situaciones que se presentan” (FUN1), lo que refleja un modelo de gestión basado en presencia institucional directa. Este enfoque se articula con lo planteado por el Departamento Nacional de Planeación (2011) sobre la gestión municipal como un proceso que integra planeación, operación y participación ciudadana para garantizar resultados sociales efectivos, así como con la noción de Servicios Municipales de Educación desarrollada por Muñoz (2013), al señalar que la cercanía con la comunidad es clave para garantizar derechos desde lo territorial.

En el caso específico del PAE, la garantía del servicio también se apoya en instancias formales de vigilancia y rendición de cuentas. FUN1 afirma que “existe la mesa pública del PAE que se hace dos veces al año, existen las veedurías y todas las acciones de los entes de control”, lo que convierte a este programa en uno de los más vigilados a nivel municipal. Desde las instituciones educativas, REC2 complementa que “En el PAE ahí está el comité escolar CAE, que se reúne prácticamente cada mes y medio para verificar cómo es la entrega, cómo es el mercado, si viene bien, si viene mal, se hace seguimiento”, evidenciando un control permanente desde la comunidad educativa. Estas dinámicas coinciden con lo planteado por Pita (2020); Quintero et al. (2023), quienes sostienen que la garantía real de las políticas públicas depende de su implementación vigilada, participativa y con control social, especialmente cuando se trata de programas dirigidos a poblaciones en condición de vulnerabilidad.

Desde la percepción de las familias y directivos, la garantía del servicio es valorada de manera mayoritariamente positiva, sin embargo, aun presenta algunas críticas recogidas por los

padres de familia; REC1 califica como “un excelente trabajo de parte del gobierno municipal” el esfuerzo por garantizar estos beneficios, reconociendo su aporte al bienestar de los estudiantes. No obstante, PAD1 advierte que en el transporte escolar “más o menos por ahí unas dos semanas se demora en iniciar el servicio” al comienzo del año, lo cual introduce un margen de vulnerabilidad en la continuidad. PAD3 considera que en Floridablanca el servicio se ha prestado “de manera continua y muy responsable”, mientras PAD4 plantea una demanda estructural al señalar que “sí, pueden dar el transporte escolar gratuito sería muy bueno para los niños y pues nos ayudaría a nosotros los padres de familia más que todo a las madres cabeza de familia, a veces no cuenta con el apoyo del papá de los niños con los recursos y es muy complicado a veces”.

Estas tensiones reflejan lo expuesto por Serna (2024) y Espinosa-Guzmán (2020), quienes advierten que, aunque los programas como el PAE y el transporte escolar están diseñados para garantizar derechos, su efectividad depende de la regularidad, oportunidad y adecuación territorial de su implementación. Desde el marco legal, estos hallazgos se inscriben plenamente en la obligación estatal de garantizar la disponibilidad, accesibilidad y continuidad del derecho a la educación, establecida por la Constitución Política y desarrollada por la Corte Constitucional en la Sentencia T-743 de 2013.

5.4. Discusión

Los hallazgos de la presente investigación confirman una de las tensiones más documentadas en la literatura sobre políticas públicas educativas en Colombia, a saber, la distancia entre la formulación normativa y la implementación efectiva en el territorio. Como lo señala Pita (2020), esta disonancia no obedece a un déficit de marcos legales, pues Colombia

cuenta con un sistema normativo robusto en materia de PAE y transporte escolar, sino a debilidades en la articulación intergubernamental, la planeación anticipada y la capacidad técnica de los entes territoriales. En Floridablanca, esta brecha se manifiesta de manera puntual en dos momentos críticos: el inicio del año escolar 2024, cuando la ausencia de contratación oportuna obligó a declarar urgencia manifiesta para garantizar ambos servicios, y la cobertura diferenciada del PAE entre el contexto urbano, donde apenas un 40% de los estudiantes del Rafael Pombo recibe el beneficio, y el contexto rural, donde la cobertura es del 100%. Pulido (2017) advierte que este tipo de fragmentación territorial en la implementación es característico de políticas sectoriales que no logran incorporar un diagnóstico diferencial por contexto; los resultados de esta investigación ratifican ese diagnóstico y sitúan a Floridablanca como un municipio intermedio donde la voluntad institucional es alta, pero los procesos administrativos aún no se han sincronizado del todo con las necesidades del territorio.

Al contrastar los hallazgos de Floridablanca con experiencias documentadas en otros municipios colombianos, se evidencian tanto convergencias como diferencias significativas que aportan a la comprensión de la gestión educativa local. Moreno-Villamil (2023) documenta en Tunja un impacto positivo del PAE sobre la permanencia y el rendimiento académico cuando el programa se implementa de forma planificada; Floridablanca presenta condiciones similares en su contexto rural, donde la cobertura del 100%, la modalidad preparada en sitio y la continuidad del servicio confluyen para producir efectos positivos sobre la asistencia. Sin embargo, a diferencia de Tunja, cuyo análisis se concentra en una ciudad capital con infraestructura consolidada, Floridablanca enfrenta la complejidad adicional de administrar un sistema educativo bimodal con sedes urbanas y rurales dispersas, lo que exige estrategias diferenciadas que no siempre están disponibles con la misma eficacia.

Por su parte, Jiménez et al. (2024), al analizar el PAE en La Guajira, Cesar y Santander, documentan irregularidades contractuales sistemáticas y debilidades en el control territorial que afectan de manera grave el derecho a la alimentación en zonas rurales remotas; Floridablanca, aunque pertenece a Santander, muestra un contraste favorable, pues los mecanismos de vigilancia como el CAE, las mesas públicas y los enlaces territoriales operan de forma activa. Esta comparación sugiere que la diferencia no está en la política nacional, que es la misma, sino en la capacidad institucional local para hacerla funcionar, variable que González (2015) identifica como el factor crítico que determina si una estrategia municipal se convierte en garantía real de derechos o permanece como declaración formal.

Uno de los aportes más claros de esta investigación al campo de la Administración Pública es la evidencia de que el transporte escolar no puede gestionarse como una contratación de servicio técnico, sino que debe comprenderse como un instrumento de gobernanza territorial con incidencia directa en la equidad educativa. Camacho y Arango (2025), a partir de datos de Medellín, demuestran que el transporte escolar tiene un efecto sobre la permanencia escolar mayor que el del propio PAE, con una reducción de 3,17 puntos porcentuales en la probabilidad de deserción, y que ese efecto varía según la clase social y el perfil de vulnerabilidad del estudiantado. En Floridablanca, los testimonios de FUN1 y FUN2 ratifican esta relación causal al afirmar que sin transporte escolar rural "tendríamos un alto nivel de deserción", y el REC1 confirma que el servicio ha incidido en la puntualidad y la permanencia dentro de la institución.

Sin embargo, los hallazgos también muestran que el impacto del transporte depende de condiciones que van más allá del contrato con el operador, esto es, la infraestructura vial, señalada por FUN3 como la principal problemática, la oportunidad en el inicio del servicio, reconocida por PAD1 como una debilidad recurrente, y la ausencia de cobertura en el sector

urbano, reconocida como inviable financieramente en el corto plazo. Desde la perspectiva de los Servicios Municipales de Educación planteada por Muñoz (2013), estos factores revelan que la gestión del transporte escolar requiere decisiones intersectoriales, coordinación entre planeación, infraestructura y educación, y una lógica de gobierno abierto que Ramírez-Alujas (2020) define como condición para que las estrategias públicas sean legítimas y eficaces.

Los resultados de la dimensión de gestión municipal evidencian que la participación de los actores locales funciona como un indicador de la calidad de la implementación, más que como un requisito procedimental. En Floridablanca, el CAE opera con regularidad, las mesas públicas se realizan dos veces al año y los rectores mantienen canales fluidos con la Secretaría de Educación; estas condiciones se acercan al modelo de gobernanza democrática que Ramírez-Alujas (2020) propone al plantear que las políticas públicas requieren la participación activa de la ciudadanía en todas las fases del ciclo, desde la formulación hasta la evaluación. Sin embargo, las voces de los padres de familia introducen una lectura más matizada, dado que PAD2 señala la necesidad de espacios directos entre la alcaldía y las familias, y PAD4 afirma no haber participado en ningún espacio de socialización.

Esta diferencia entre la participación formal institucionalizada en los CAE y la participación efectiva de las familias coincide con la advertencia de Pulido (2017), quien señala que en Colombia la participación social en las políticas educativas sigue siendo limitada y afecta la apropiación de los programas. Gamboa-Gamboa et al. (2021), al analizar el PAE en Costa Rica y Guatemala, documentan que la participación comunitaria activa es uno de los factores que distingue los programas con alta aceptación de aquellos que generan desconfianza o abandono; para Floridablanca, fortalecer la participación directa de las familias en la evaluación y el

seguimiento del PAE y del transporte escolar no es un asunto secundario, sino una condición para la sostenibilidad y la legitimidad de ambas estrategias.

Desde la perspectiva de la Administración Pública, los hallazgos de esta investigación ofrecen insumos concretos para reflexionar sobre tres dimensiones clave de la gestión municipal: la planeación anticipada, la gobernanza multinivel y la toma de decisiones basada en evidencia territorial. En cuanto a la planeación, la experiencia de la urgencia manifiesta de 2024 ilustra cómo la ausencia de mecanismos de contratación anticipada puede interrumpir servicios esenciales que el Departamento Nacional de Planeación (2011) clasifica como obligaciones indeclinables del Estado local; la respuesta del municipio, con la expedición de vigencias futuras para 2025-2027, es un ejemplo de ajuste institucional que convierte una falla operativa en una decisión de política con efectos estructurales.

En materia de gobernanza multinivel, los resultados confirman lo planteado por López (2007), que las políticas públicas son el enlace entre el Estado y el ciudadano, y que su efectividad depende de la coordinación entre el nivel nacional, que fija los lineamientos del PAE y el transporte escolar a través del MEN y la Resolución 335 de 2021, y el nivel municipal, que los territorializa en función de sus condiciones reales. Finalmente, respecto a la toma de decisiones, los datos de cobertura, inversión y percepción recogidos en esta investigación muestran que las decisiones de asignación de recursos, como la priorización de la ruralidad en el transporte o la meta de cobertura del 100% en preparación en sitio para 2027, se apoyan en diagnósticos operativos que articulan información cuantitativa e indicadores cualitativos; esta lógica coincide con el enfoque de gestión por resultados que González (2015) propone para los municipios colombianos.

Partiendo de lo anterior, la presente investigación evidencia que el PAE y el transporte escolar no son simplemente programas de asistencia social, sino expresiones de la capacidad del Estado municipal para territorializar derechos y traducir compromisos normativos en acciones concretas con impacto real sobre la vida de los niños y niñas. El caso de Floridablanca muestra que esta capacidad no es uniforme ni automática; depende de la articulación entre las dimensiones estratégica, operativa y participativa de la gestión municipal, tal como lo establece el DNP (2011), y de la voluntad política de priorizar la equidad territorial por encima de la eficiencia presupuestal de corto plazo. Desde el estado del arte revisado, estudios como los de Serna (2024) en Venecia, Antioquia, documentan municipios rurales donde las mismas políticas nacionales no producen los mismos resultados, lo que confirma que la variable crítica es la gestión local y no el diseño de la política.

La diferencia de Floridablanca frente a esos casos reside en la existencia de mecanismos de seguimiento activos, un liderazgo institucional comprometido y una planeación que, aunque con debilidades puntuales, se orienta hacia la mejora progresiva. Para la Administración Pública, este caso aporta un ejemplo de cómo un municipio de tamaño intermedio puede construir gobernanza educativa territorial con los instrumentos existentes, siempre que exista coherencia entre la formulación de las estrategias, la asignación de recursos, la participación comunitaria y la evaluación continua de los resultados; condiciones que, como lo expresa Ramírez-Alujas (2020), son la base del gobierno abierto y la gestión pública orientada al bien común.

6. Conclusiones

En relación con el primer objetivo, orientado a examinar el funcionamiento del PAE en las instituciones Rafael Pombo e Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, los resultados permiten concluir que el programa presenta una cobertura diferenciada según el contexto territorial, con una atención prácticamente universal en el ámbito rural y una cobertura parcial en el contexto urbano. En el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán, el PAE cubre el 100% de la matrícula, lo que confirma su papel como estrategia estructural de permanencia escolar en zonas rurales, donde las condiciones socioeconómicas y geográficas incrementan la vulnerabilidad de los estudiantes.

En contraste, en el Instituto Rafael Pombo la cobertura alcanza aproximadamente el 40% del estudiantado, focalizada en población en condición de mayor vulnerabilidad. En cuanto a la modalidad, se evidencia una transición progresiva del industrializado a la preparación en sitio y la comida caliente transportada, lo que ha fortalecido la calidad nutricional y la aceptación del programa. Así mismo, la continuidad del servicio ha sido mayoritariamente sostenida, con interrupciones mínimas asociadas principalmente a tiempos administrativos de inicio de vigencia, lo cual permite afirmar que el PAE se consolida como un factor protector del bienestar, la permanencia y el rendimiento escolar, especialmente en el contexto rural.

Respecto al segundo objetivo, centrado en describir las condiciones de implementación del transporte escolar y su incidencia en el acceso y la asistencia regular, los hallazgos evidencian que este servicio cumple un papel determinante en la garantía del derecho a la educación en el sector rural, al eliminar barreras de acceso asociadas a la distancia, la dispersión territorial y la ausencia de transporte público. El transporte escolar opera con frecuencia diaria,

rutas definidas y supervisión técnica permanente, beneficiando a un número significativo de estudiantes del Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán.

Su incidencia en la puntualidad, la asistencia regular y la permanencia escolar es claramente reconocida por funcionarios, directivos y familias, quienes coinciden en que, sin este servicio, aumentaría significativamente el riesgo de deserción. No obstante, también se identifican limitaciones estructurales, como los retrasos en el inicio del servicio al comienzo del año escolar, las dificultades asociadas a la infraestructura vial en temporada de lluvias y la inexistencia de transporte escolar en el sector urbano, lo que obliga a muchas familias a asumir costos privados o a depender de desplazamientos a pie, generando desigualdades en las condiciones de acceso.

En cuanto al tercer objetivo, orientado a establecer fortalezas y debilidades en la gestión municipal del PAE y el transporte escolar, los resultados muestran una alta capacidad de gestión por parte de la Alcaldía y la Secretaría de Educación de Floridablanca, reflejada en la asignación prioritaria de recursos propios, el uso de vigencias futuras para garantizar la continuidad de los programas, la articulación con el Ministerio de Educación mediante el Sistema General de Participaciones y la implementación de mecanismos de seguimiento, control social y rendición de cuentas.

Entre las principales fortalezas se destacan la planeación a mediano plazo, la vigilancia permanente del PAE a través de instancias como el CAE y las mesas públicas, la presencia de enlaces territoriales y la comunicación constante con las instituciones educativas. Sin embargo, también se identifican debilidades relacionadas con la participación irregular de algunas familias, la dependencia de los tiempos contractuales al inicio del año y la limitada cobertura del

transporte escolar en el sector urbano, lo cual evidencia que, aunque la gestión es sólida en el contexto rural, persisten tensiones en términos de equidad territorial.

A modo general, los resultados permiten concluir que el PAE y el Transporte Escolar en Floridablanca se configuran como estrategias complementarias fundamentales para la garantía del derecho a la educación, con un impacto especialmente significativo en la permanencia escolar de la población rural. No obstante, la investigación también evidencia que la efectividad de estas estrategias depende no solo de la asignación de recursos, sino de la oportunidad en la implementación, la calidad del servicio, la participación comunitaria y la equidad en el acceso entre contextos urbanos y rurales, aspectos que constituyen retos prioritarios para el fortalecimiento futuro de la política educativa municipal.

Desde el campo de la Administración Pública, la presente investigación aporta evidencia empírica sobre la manera en que un municipio de carácter intermedio articula la implementación de políticas públicas nacionales con las condiciones reales de su territorio. El caso de Floridablanca demuestra que la gestión municipal eficaz del PAE y del transporte escolar no depende únicamente de la disponibilidad de recursos o del cumplimiento normativo, sino de la capacidad institucional para anticipar vacíos contractuales, activar mecanismos de respuesta ágil y sostener la prestación del servicio a lo largo del calendario escolar. Los hallazgos confirman que el municipio ha avanzado en esa dirección mediante el uso de vigencias futuras, la planeación bianual de ambos programas y la construcción de mecanismos de seguimiento que conectan la Secretaría de Educación con las instituciones y las familias.

Asimismo, la investigación evidencia que la toma de decisiones en política educativa local adquiere mayor solidez cuando se apoya en diagnósticos territoriales diferenciados, pues la decisión de priorizar la ruralidad en el transporte escolar, la meta de alcanzar el 100% en

modalidad preparada en sitio para 2027 y la focalización del PAE según vulnerabilidad socioeconómica son decisiones que se sostienen en datos de contexto y no en criterios uniformes de aplicación nacional. En suma, este estudio demuestra que la Administración Pública municipal, cuando actúa con criterio territorial y voluntad política orientada al bien común, puede convertir mandatos normativos en garantías efectivas del derecho a la educación.

La comparación entre el Instituto Rafael Pombo y el Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán constituye uno de los aportes más concretos de esta investigación, pues permite visibilizar de manera empírica cómo una misma política municipal produce resultados diferenciados según el contexto territorial en que se aplica. En el ámbito rural, el PAE cubre el 100% de la matrícula, el transporte escolar opera con frecuencia diaria y supervisión permanente, y la participación institucional es fluida; en el ámbito urbano, el PAE alcanza apenas el 40% del estudiantado, el transporte escolar es inexistente y las familias asumen costos privados de desplazamiento.

Esta asimetría no refleja una falla de diseño normativo, pues los criterios de priorización vigentes se aplican con relativa fidelidad, sino una limitación estructural de los recursos disponibles que aún no garantiza equidad plena entre contextos. Los hallazgos señalan que, en Floridablanca, la accesibilidad material al derecho a la educación se cumple de manera sólida en la ruralidad, pero presenta déficits en el contexto urbano que demandan atención prioritaria. Para la Administración Pública, esta comparación tiene implicaciones directas en la planeación presupuestal, la priorización de inversiones y la formulación de criterios de focalización que reconozcan la heterogeneidad del territorio municipal como condición de partida y no como excepción.

Más allá de la descripción y el análisis, esta investigación se proyecta como un insumo para el mejoramiento de la gestión educativa municipal, en la medida que los hallazgos indican que Floridablanca cuenta con una base institucional sólida para avanzar en la consolidación de ambas estrategias, pero que ese avance requiere al menos tres ajustes en la lógica de gestión. El primero es la anticipación contractual sistemática: la experiencia de 2024 mostró que la ausencia de contratación oportuna puede vulnerar el derecho a la alimentación y al acceso educativo de miles de estudiantes; la vigencia futura adoptada para 2025-2027 es un avance concreto que debe convertirse en práctica permanente y no en respuesta excepcional.

El segundo es la ampliación progresiva de la cobertura urbana del PAE y, a mediano plazo, del transporte escolar para contextos de alta vulnerabilidad en zonas periurbanas, toda vez que la desigualdad de acceso entre lo rural y lo urbano representa una contradicción con el principio de equidad territorial que sustenta los servicios municipales de educación. El tercero es el fortalecimiento de la participación directa de las familias como actores del control social y la evaluación de los programas, superando la lógica de la socialización informativa para construir espacios de corresponsabilidad real; este ajuste no requiere recursos adicionales, sino una reorientación del enfoque de la gestión pública hacia la apertura de canales efectivos de deliberación ciudadana.

7. Recomendaciones

Las recomendaciones que se derivan de esta investigación se formulan en función de los hallazgos empíricos, el marco normativo revisado y las contradicciones identificadas en la implementación del PAE y el transporte escolar en el municipio de Floridablanca. Se dirigen a tres actores con responsabilidad directa en la gestión de estas estrategias: la Alcaldía y la Secretaría de Educación municipal, las instituciones educativas y sus comunidades, y el Concejo Municipal como instancia de control político y aprobación presupuestal.

A la Alcaldía y la Secretaría de Educación de Floridablanca se recomienda institucionalizar el mecanismo de vigencias futuras como práctica ordinaria de planeación para el PAE y el transporte escolar, de modo que la contratación de ambos servicios quede garantizada antes del inicio de cada calendario escolar. Esta decisión, ya adoptada para el período 2025-2027, debe incorporarse al protocolo interno de planeación presupuestal para que no dependa de la gestión de cada administración, sino de un procedimiento de continuidad institucional.

Asimismo, se recomienda avanzar en el diseño de una estrategia de ampliación progresiva del PAE en el contexto urbano, con el propósito de superar el 40% de cobertura actual del Instituto Rafael Pombo y acercar la atención hacia la universalidad del estudiantado en condición de vulnerabilidad socioeconómica, priorizando los grados de básica primaria conforme a los lineamientos de la Resolución 335 de 2021.

En paralelo, se recomienda desarrollar un diagnóstico de accesibilidad geográfica en el sector urbano que permita identificar estudiantes con mayores distancias al colegio o con condiciones precarias de desplazamiento, con miras a explorar modalidades de subsidio parcial o transporte focalizado que reduzcan las desigualdades entre la zona rural subsidiada y la zona urbana.

De igual manera, se recomienda fortalecer los canales de comunicación directa con las familias mediante jornadas de socialización convocadas por la Secretaría de Educación al inicio del año escolar en cada institución, con el fin de garantizar que todos los padres y madres de familia conozcan los criterios de asignación, los mecanismos de reclamación y los espacios formales de participación en el seguimiento de los programas.

A las instituciones educativas se recomienda fortalecer el funcionamiento de los Comités de Alimentación Escolar como espacios de control social efectivo y no solo de trámite procedimental; en particular, se sugiere que el CAE incorpore de manera sistemática la voz de los padres de familia en la evaluación de la calidad nutricional, la pertinencia de los menús y la oportunidad en la entrega del servicio.

Al Instituto Técnico Agropecuario Gustavo Duarte Alemán se recomienda gestionar ante la Secretaría de Educación la inclusión de las sedes del kilómetro 22 y San Ignacio en el servicio de transporte escolar, documentando las condiciones de la vía y el riesgo real para la permanencia de los estudiantes que actualmente se desplazan a pie, situación que configura un déficit de accesibilidad material reconocido como obligación del Estado por la jurisprudencia constitucional.

Al Instituto Rafael Pombo se recomienda priorizar la habilitación de infraestructura básica de cocina para avanzar hacia la modalidad de preparación en sitio, dado que la dependencia del modelo industrializado limita la calidad nutricional percibida por las familias y aleja al programa de la meta municipal de cobertura universal en preparación en sitio para 2027.

Al Concejo Municipal de Floridablanca se recomienda incorporar en los debates de planeación y presupuesto la perspectiva del derecho a la educación como marco normativo vinculante, de modo que las decisiones de inversión en PAE y transporte escolar se fundamenten

en obligaciones constitucionales y no únicamente en criterios de disponibilidad fiscal. Asimismo, se recomienda respaldar presupuestalmente la ampliación de la cobertura del PAE en el sector urbano como meta del próximo plan de desarrollo, incorporando indicadores de seguimiento que permitan monitorear el cierre de la brecha entre la cobertura urbana y rural.

Del mismo modo, se recomienda promover un debate público sobre la viabilidad de extender el subsidio de transporte escolar a estudiantes del sector urbano en condición de alta vulnerabilidad, considerando que los modelos de subsidio diferenciado han mostrado efectividad para mejorar la inclusión educativa en otros municipios colombianos. Finalmente, se recomienda que el Concejo Municipal solicite a la Secretaría de Educación un informe anual sobre el estado de implementación del PAE y el transporte escolar, con énfasis en la equidad territorial entre contextos urbanos y rurales, como insumo para la deliberación política y el mejoramiento continuo de ambas estrategias.

Referencias Bibliográficas

- Aguilar, L. A. (2001). La educación como objeto de derecho. *Revista Latinoamericana de Estudios Educativos (México)*, 31 (4), 99-110.
<https://www.redalyc.org/pdf/270/27031404.pdf>
- Ahumada, A. D., & Rodríguez, G. S. (2023). Programa de alimentación escolar: En búsqueda de la protección de los derechos de los estudiantes. *Revista Saber, Ciencia y Libertad, en Germinación*, 5(1), 59–64. <https://doi.org/10.18041/2382-3755/germinacion.2024V17.12217>
- Banco Interamericano de Desarrollo y Programa Mundial de Alimentos. (2022). *Estado de la alimentación escolar en América Latina y el Caribe 2022*. BID y WFP.
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-estado-de-la-alimentacion-escolar-en-America-Latina-y-el-Caribe-2022-001.pdf>
- Bonilla, E., & Rodríguez, P. (1997). *Más allá del dilema de los métodos: la investigación en ciencias sociales*. Ediciones Uniandes.
- Camacho, A., & Arango, N. (2025). Transformando vidas: el impacto positivo de las estrategias de retención escolar en la probabilidad de deserción escolar de los estudiantes en Medellín. *Revista De Economía Del Rosario*, 26(2), 1–34.
<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/economia/a.14801>
- Congreso de Colombia. (1994). *Ley 115 de 1994. Por la cual se expide la Ley General de Educación*. https://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-85906_archivo_pdf.pdf
- Contreras, D. (2021). La educación: Hacia un derecho humano. *Revista Mexicana de Derecho Constitucional*, 44, 91–113. <http://dx.doi.org/10.22201/ijj.24484881e.2021.44.16159>

Corte Constitucional de Colombia. (2013). *Sentencia T-743 de 2013*.
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2013/t-743-13.htm>

Corte Constitucional de Colombia. (2017). *Sentencia T-537 de 2017*.
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2017/t-537-17.htm>

Del Pino-Artacho, J., & Camarero-Rioja, R. (2024). Transporte escolar rural: límites y oportunidades para el arraigo poblacional. *Cuadernos de Pedagogía*, 54, e10704.
<https://doi.org/10.14349/cp.2024.10704>

Departamento Nacional de Planeación. (2011). *Los Concejos Municipales: actores claves en la gestión del desarrollo de los municipios* (Guía para autoridades territoriales y ciudadanía). DNP.
<https://colaboracion.dnp.gov.co/cdt/desarrollo%20territorial/guia%20concejos%20municipales.pdf>

Díaz, D. (2022). Educación para el cambio. Estrategias y políticas públicas para una Latinoamérica en transformación. *Opinión Pública*, (18), 50-58.
<https://doi.org/10.52143/2346-1357.1001>

Díaz, F. J. (2005). *El derecho a la educación*. Universidad de Castilla-La Mancha.
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/197136.pdf>

Espinosa-Guzmán, T. C. (2020). Educación inicial y sus estrategias desde la política pública. *Polo del Conocimiento*, 5(7), 43-59. <https://doi.org/10.23857/pc.v5i7.1494>

Farias, E., y Viana, M. R. (2024). Direito à educação e controle do Ministério Público nas políticas de transporte escolar e fechamento de escolas no Piauí. *Revista Linhas*, 25(57), 200–226. <https://www.revistas.udesc.br/index.php/linhas/article/view/23895>

- Flores, E., Mora-Arias, E., Chica, J., & Balseca, M. (2022). Evaluación de la movilidad de estudiantes y accesibilidad espacial a centros de educación en zonas periurbanas. *Novasinergia*, 5(1), 128–149. <https://doi.org/10.37135/ns.01.09.08>
- Gairín, J. y Armengol, C. (Eds.). (2003). Estrategias de formación para el cambio organizacional. Escuela Española.
- Galeano, P. (2022, mayo 16). Solo el 6 % de los niños del país usa la ruta escolar para ir a clase. *Portafolio*. <https://www.portafolio.co/economia/finanzas/solo-6-de-ninos-del-pais-usa-la-ruta-escolar-para-ir-a-clase-565461>
- Gamboa-Gamboa, T., Madriz, K., de Beausset, S., Guzmán, A., Ramírez-Zea, M., & Fort, M. (2021). Programas de alimentación escolar en Costa Rica y Guatemala: Percepciones de la comunidad escolar acerca de su funcionamiento en escuelas urbanas públicas. *Revista Chilena de Nutrición*, 48(4), 518–533. <https://doi.org/10.4067/S0717-75182021000400518>
- García, G. A., Ramírez-Hassan, A., Saravia, E., Vargas, R., Duque, J. F., & Londoño, D. (2022). *Impacto del programa de subsidios en el transporte escolar en Medellín (Colombia) como herramientas para reducir la exclusión social* (IDB Working Paper No. 1179). Banco Interamericano de Desarrollo. <https://doi.org/10.18235/0004063>
- Gobierno de Floridablanca. (2025, febrero 4). *Estudiantes del sector rural de Floridablanca ya cuentan con transporte escolar*. Oficina de Prensa y Comunicaciones. <https://www.floridablanca.gov.co/publicaciones/1263/estudiantes-del-sector-rural-de-floridablanca-ya-cuentan-con-transporte-escolar/>

- Goldsmith, J., & Olivares G., F. (2023). Programa de Alimentación Escolar en Pandemia: Chile 2020, aprendizajes para un proceso constituyente. *RIVAR*, 10(28), 142–159.
<https://doi.org/10.35588/rivar.v10i28.5404>
- González, R. (2015). Implementación de la estrategia de desarrollo municipal, eje articulador del sistema de gestión del desarrollo local. *Retos de la Dirección*, 9(1), 121–144.
<http://scielo.sld.cu/pdf/rdir/v9n1/rdir06115.pdf>
- Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C., & Baptista-Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.^a ed.). McGraw-Hill.
- Hincapié-Vélez, G. D., Montoya-Gómez, I., & Bustamante, J. J. (2017). Sistema vial terciario y educación rural en Antioquia (Colombia): un modelo probit ordenado y multivariado. *Ecos de Economía*, 21(44), 72-85. <https://doi.org/10.17230/ecos.2017.44.3>
- Holguín, M. (2005). *Aspectos del marco jurídico de la educación en Colombia*. [Tesis de maestría, Universidad de los Andes].
- Jiménez, N. P., Téllez, R. F., & Villalba, S. (2024). Reflexiones contractuales sobre el Plan de Alimentación Escolar (PAE) en Colombia: un análisis de los casos de La Guajira, Cesar y Santander. *Revista IUSTA*, (60), 34-50. <https://doi.org/10.15332/25005286.9962>
- Jiménez-Chaves, F. A. (2012). El estudio de caso como metodología de investigación científica en Psicología y Educación. *Revista Internacional de Investigación en Ciencias Sociales*, 8(1), 141–150. <https://scielo.iics.una.py/pdf/riics/v8n1/v8n1a09.pdf>
- López, D. (2007). *Políticas públicas y educación superior: análisis conceptual del contexto colombiano*. Universidad Nacional de Colombia, Instituto de Investigación en Educación.
- López, M. A. (2013). El estudio de casos: una vertiente para la investigación educativa. *Educere*, 17(56), 139–144. <https://www.redalyc.org/pdf/356/35630150004.pdf>

- López, N. (2015). *Las leyes generales de educación en América Latina: El derecho como proyecto político*. IPEE-UNESCO – CLADE. <https://redclade.org/wp-content/uploads/Las-Leyes-Generales-de-Educaci%C3%B3n-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-El-derecho-como-proyecto-pol%C3%ADtico.pdf>
- Martínez, P. C. (2006). El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento y Gestión*, (20), 165–193. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=64602005>
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative data analysis: An expanded sourcebook* (2nd ed.). SAGE Publications.
- Ministerio de Educación Nacional y Escuela Superior de Administración Pública. (2016). *Guía metodológica para la elaboración del plan sectorial de educación*. MEN-ESAP. https://www.mineduccion.gov.co/1759/articles-356185_foto_portada.pdf
- Ministerio de Educación Nacional. (2017). *Resolución 29452 de 2017*. Por la cual se expiden los lineamientos técnicos administrativos, los estándares y las condiciones mínimas del Programa de Alimentación Escolar – PAE. https://www.mineduccion.gov.co/1780/articles-388941_recurso_2.pdf
- Ministerio de Educación Nacional. (2022). *Deserción escolar en Colombia: análisis, determinantes y política de acogida, bienestar y permanencia: nota técnica*. https://www.mineduccion.gov.co/1780/articles-363488_recurso_34.pdf
- Ministerio de Educación Nacional. (2022). *Trayectorias educativas completas, continuas y de calidad. Conceptualización y avances estratégicos: nota técnica*. https://www.mineduccion.gov.co/1780/articles-363488_recurso_35.pdf

- Ministerio de Educación Nacional. (2024). *Agenda ODS. ¿Cómo avanza Colombia? ¿Cuáles territorios están más rezagados?* Oficina Asesora de Planeación y Finanzas.
https://portalsineb.mineduacion.gov.co/1782/articles-412175_Agenda_ODS.pdf
- Ministerio de Educación Nacional. (2024). *Programa de Alimentación Escolar se acerca al 80 % de cobertura.*
<https://www.mineduacion.gov.co/portal/salaprensa/Comunicados/421209:Programa-de-Alimentacion-Escolar-se-acerca-al-80-de-cobertura>
- Monje, M. J. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa: Guía didáctica.* Universidad Surcolombiana.
- Moreno-Villamil, J. A. (2023). Plan de Alimentación Escolar y su incidencia en la calidad educativa de Tunja, Boyacá. *Praxis & Saber*, 14(39), e15973.
<https://doi.org/10.19053/22160159.v14.n39.2023.15973>
- Muñoz, J. L. (2013). Educación y municipio: la importancia de los servicios municipales de educación. *Ensayos. Revista de la Facultad de Educación de Albacete*, 28, 43–60.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4911337>
- Muñoz, J. L. (2013). Los Servicios Municipales de Educación ante el desarrollo educativo de los municipios. *Pulso*, 36, 79-97. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4480377>
- Muñoz, M. (2021). *Guía de conceptos en investigación para académicos UGM.* Universidad Gabriela Mistral.
- Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.* <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/education/>
- Oszlak, O. (1980). *Política pública y régimen político.* Documento de trabajo, CEDES.

- Pardo-Rozo, Y. Y., Cabrera-Gasca, L., & Pinzón-Hermosa, L. E. (2022). Gestión educativa y eficiencia técnica en instituciones oficiales con educación media en Florencia, Caquetá, Colombia. *Revista de Investigación, Desarrollo e Innovación*, 12(2), 213–228.
<https://doi.org/10.19053/20278306.v12.n2.2022.15261>
- Pita, B. A. (2020). Políticas públicas y gestión educativa, entre la formulación y la implementación de las políticas educativas. *Civilizar Ciencias Sociales y Humanas*, 20(39), 139–151. <https://www.redalyc.org/journal/1002/100270353009/html/>
- Pulido, D. (2017). *Políticas públicas y gestión educativa: entre la formulación y la implementación de las políticas educativas*. Universidad Nacional de Colombia.
- Quecedo, M. T., & Castaño, C. (2002). Introducción a la metodología de investigación cualitativa. *Revista de Psicodidáctica*, (14), 5–39.
<https://www.redalyc.org/pdf/175/17501402.pdf>
- Quintero, M., Almanza, K., & Díaz, I. M. (2023). Gestión y políticas públicas del estado colombiano para la integración de la migración. El caso de la educación. *Revista Venezolana de Gerencia*, 28(102), 514–526. <https://doi.org/10.52080/rvgluz.28.102.5>
- Ramírez-Alujas, Á. V. (2020). Gobierno abierto y gestión pública para el desarrollo sostenible: paradojas, encrucijadas y péndulos en el contexto latinoamericano. En F. J. Velázquez (Ed.), *Gobierno abierto: estrategias e iniciativas en Iberoamérica* (pp. 67–112). Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo (CLAD). <https://clad.org/wp-content/uploads/2021/03/Libro-5-Gobierno-abierto-estrategias-e-iniciativas-en-Iberom%C3%A9rica.pdf>
- Right to Education Initiative [RTE]. (2014). *Instrumentos internacionales del derecho a la educación*. <https://www.right-to-education.org/sites/right-to-education.org/files/resource->

[attachments/RTE_INSTRUMENTOS_INTERNACIONALES_Derecho_a_la_Educacion_2014_ES_0.pdf](#)

- Rivas-Reyes, D. V. (2023). Implementación de políticas públicas en educación, mediadas por las tecnologías digitales: Caso escuelas de la Provincia Hermanas Mirabal, 2023. *Polo del Conocimiento*, 8(5), 149-165. <https://doi.org/10.23857/pc.v8i5>
- Rodríguez, M. E., & Vergara, R. (2023). El referencial de política pública, el caso del Programa de Alimentación Escolar en Cali, periodo 2016-2018. *Análisis. Revista Colombiana de Humanidades*, 55(102), 1-30. <https://doi.org/10.15332/21459169.7703>
- Sahagún, R. (2024). Dispersión urbana y rezago escolar en la educación superior del valle de México. *Revista INVI*, 39(111), 94–122. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2024.72092>
- Serna, J. S. (2024). Caminos, trazos y líneas: un aporte a la (de)construcción de la educación en contextos de ruralidad. *Discimus. Revista Digital de Educación*, 3(1), 155–172. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9683670>
- Strauss, A., & Corbin, J. (2002). *Bases de la investigación cualitativa: técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*. Universidad de Antioquia.
- Téllez, R. F., Jiménez, N. P., & Amaya, C. H. (2023). El Programa de Alimentación Escolar y los derechos fundamentales de los niños. *Via Inveniendi Et Iudicandi*, 18(2), 9–23. <https://doi.org/10.15332/19090528.9727>
- UNICEF. (2022, febrero 11). *La importancia del entorno escolar en la alimentación de niñas, niños y adolescentes*. <https://www.unicef.org/mexico/historias/la-importancia-del-entorno-escolar-en-la-alimentaci%C3%B3n-de-ni%C3%B1as-y-adolescentes>

- Uribe, C. (2022). Agentes, procesos y factores configuradores de experiencias significativas en educación inclusiva con estudiantes con discapacidad en el departamento de Santander. Tesis para optar al título de Doctora en Educación y Sociedad (Universidad de La Salle – Colombia). <https://ciencia.lasalle.edu.co/server/api/core/bitstreams/8da8d0ee-44af-4edc-b7fa-0e1b4c3fceaf/content>
- Vargas, J. F. (2025). Deserción escolar, estrategias de acceso y permanencia en las instituciones educativas oficiales de Tunja. *Revista Digital de Investigación y Postgrado*, 6(12), 167-185. <https://doi.org/10.59654/fbhdfj24>
- Vázquez, J. C., Martínez, L. R., & Jiménez, M. I. (2021). La administración del transporte urbano: alternativa de uso sustentada en la educación sostenible. *Revista Iberoamericana para la Investigación y el Desarrollo Educativo (RIDE)*, 11(22), e079. <https://doi.org/10.23913/ride.v11i22.979>
- Vela-Hernández, S. P., Quintero-Zabala, S. P., Peluffo-Arias, N. P., & Escobar-Díaz, F. A. (2022). Implementación de un programa de alimentación escolar en una institución educativa durante la pandemia, Bogotá, 2021. *Revista de Salud Pública*, 24(3), 1–6. <https://doi.org/10.15446/rsap.v24n3.97562>

Anexos

Anexo A. Formato de las entrevistas

Entrevista semiestructurada dirigida a Funcionarios de la Alcaldía encargados del PAE y transporte escolar

Propósito:

Recopilar información sobre la implementación, continuidad, cobertura y gestión municipal del PAE y el transporte escolar en Floridablanca, así como su impacto en la permanencia escolar y el derecho a la educación en las instituciones educativas oficiales.

Datos del entrevistado:

Nombre:

Cargo:

Secretaría o dependencia:

Fecha:

Preguntas sobre el PAE

1. ¿Cuál es el alcance actual del PAE en el municipio en términos de cobertura institucional y poblacional?
2. ¿Qué criterios o variables se tienen en cuenta para asignar los cupos del PAE a cada institución educativa?
3. ¿Qué modalidades de entrega se implementan actualmente (industrializada, preparada en sitio, combinación) y qué ventajas o desafíos han identificado en cada una?
4. ¿Se han presentado interrupciones en el servicio durante los últimos años? ¿Cuáles han sido las causas y cómo han sido gestionadas desde la administración municipal?
5. ¿Qué acciones se han implementado desde la Alcaldía para mejorar la calidad nutricional y logística del PAE?
6. Desde su perspectiva, ¿cuál ha sido el impacto del PAE en la permanencia y bienestar de los estudiantes en el municipio?

Preguntas sobre el Transporte Escolar

7. ¿Cómo se define la cobertura geográfica del transporte escolar en el municipio y qué criterios se priorizan para su asignación?
8. ¿Cuál es la frecuencia del servicio y qué condiciones de seguridad se exigen a los operadores?
9. ¿Qué dificultades se han identificado en la prestación del servicio (puntualidad, cobertura, contratistas)?
10. ¿Considera que el transporte escolar ha influido en la asistencia y permanencia escolar?
¿Tiene indicadores o evidencias que lo respalden?

Preguntas sobre gestión municipal y participación

11. ¿Cómo se coordina la implementación y el seguimiento del PAE y del transporte escolar entre la administración municipal y las instituciones educativas?
12. ¿Existen mecanismos de participación o control social (comités, veedurías, rendición de cuentas)? ¿Cuál ha sido su eficacia?
13. ¿Qué fortalezas identifica en la gestión municipal actual de estos programas? ¿Qué aspectos considera que deben mejorar?
14. ¿Cuál ha sido el rol de otras entidades territoriales o instancias (Secretaría de Educación Departamental, Ministerio, organismos de control) en la gestión de estas estrategias?

Muchas gracias por su participación.

Entrevista dirigida a los rectores y/o coordinadores de las instituciones educativas en relación con el PAE y el transporte escolar

Propósito:

Conocer la percepción, experiencia y valoración de los directivos escolares sobre la implementación, continuidad, gestión e impacto del Programa de Alimentación Escolar (PAE) y el transporte escolar en sus respectivas instituciones.

Datos del entrevistado:

Nombre completo:

Cargo:

Institución Educativa:

Fecha:

Implementación del PAE

1. ¿Qué tipo de modalidad de alimentación ofrece actualmente el PAE en su institución (preparada en sitio, industrializada, ración servida, etc.)?
2. ¿Cómo describiría la cobertura del PAE en su institución? ¿A cuántos estudiantes alcanza en relación con la matrícula total?
3. ¿Qué criterios se aplican para priorizar a los beneficiarios del PAE en su comunidad educativa?
4. ¿Se ha presentado alguna interrupción en el servicio en los últimos años? ¿Cómo afectó esto a los estudiantes?
5. ¿Ha observado alguna relación entre la entrega del PAE y la asistencia o permanencia escolar?

Transporte escolar

6. ¿Su institución cuenta con servicio de transporte escolar proporcionado por el municipio? Si no, ¿cómo se movilizan los estudiantes de las diferentes zonas donde residen los estudiantes?
7. ¿Qué sectores son cubiertos por el transporte escolar y cuántos estudiantes aproximadamente se benefician?
8. ¿Ha identificado impactos positivos del transporte escolar en términos de permanencia, puntualidad o rendimiento académico?
9. ¿Qué desafíos o limitaciones ha observado en la prestación de este servicio (frecuencia, rutas, condiciones, seguridad)?
10. ¿Qué acciones sugiere para mejorar la cobertura o eficacia del transporte escolar?

Gestión y articulación institucional

11. ¿Cómo ha sido la comunicación y articulación con la Alcaldía para gestionar el PAE y el transporte escolar?
12. ¿Participa su institución en algún tipo de comité o espacio de seguimiento o control del PAE y del transporte escolar?
13. ¿Considera que los procesos de contratación y ejecución de estos programas responden a las necesidades reales de su institución?
14. Desde su experiencia, ¿qué fortalezas y debilidades ha identificado en la gestión de estos programas por parte del municipio?

Muchas gracias por su participación.

Entrevista dirigida a los padres de familia de las instituciones educativas en relación con el PAE y el transporte escolar o movilidad escolar

Propósito:

Recolectar las percepciones, experiencias y valoraciones de las familias frente a los programas de permanencia escolar como el Programa de Alimentación Escolar (PAE), el transporte escolar, y la movilidad cotidiana en contextos sin cobertura institucional.

Datos del entrevistado

Nombre del padre de familia o acudiente:

Nombre del estudiante:

Grado del estudiante:

Institución Educativa:

Zona de residencia:

Fecha:

Programa de Alimentación Escolar (PAE)

1. ¿Su hijo(a) recibe alimentación a través del PAE en la institución?
2. ¿Qué tipo de alimentación recibe (refrigerio, almuerzo, preparado en sitio, industrializado)?
3. ¿Considera que la alimentación que recibe su hijo(a) es adecuada en cantidad y calidad?
¿Por qué?
4. ¿Cree que el PAE influye en la asistencia o rendimiento académico de su hijo(a)?
¿Cómo?
5. ¿Ha habido momentos en los que se ha suspendido el PAE? ¿Cómo afecta esto a su familia?

Transporte escolar (solo para la IE que tiene transporte)

6. ¿Su hijo(a) tiene acceso al transporte escolar ofrecido por la institución o el municipio?
7. ¿Qué tan importante considera ese servicio para que su hijo(a) pueda asistir a clases regularmente?
8. ¿Qué tan puntual y seguro ha sido el transporte escolar en su experiencia?
9. ¿Ha tenido dificultades con la prestación del servicio (horarios, rutas, estado del vehículo, cupos)?
10. ¿Qué sugerencias daría para mejorar el transporte escolar en su comunidad?

Movilidad escolar (solo para la IE que no tiene transporte)

11. ¿Cómo se moviliza su hijo(a) para llegar a la escuela? ¿Cuánto tiempo tarda en promedio?
12. ¿Qué dificultades enfrentan ustedes o los niños(as) en el trayecto hacia la institución (distancia, clima, caminos, seguridad, otros)?
13. ¿Han tenido días en los que su hijo(a) no ha podido asistir a clase por falta de transporte o condiciones del camino? ¿Qué ha sucedido?
14. ¿Ha afectado esto su aprendizaje o motivación para asistir al colegio? ¿De qué forma lo ha afectado?
15. ¿Qué tipo de apoyo considera necesario para garantizar que los niños(as) puedan moverse de forma segura y continua a la institución?

Participación y comunicación institucional

16. ¿Ha participado en reuniones o espacios donde se habla del PAE o del transporte escolar (movilidad escolar)?
17. ¿De qué forma las decisiones que se toman desde la institución y la alcaldía tienen en cuenta la opinión de las familias?
18. ¿Qué recomendaciones le daría al municipio para mejorar estos programas de apoyo a la gestión a la educación?

Muchas gracias por su participación.

Anexo B. Formato ficha de análisis documental

Ficha de análisis documental

Propósito:

Revisar los informes de gestión institucional y municipal entre 2020 y 2024, en relación con el PAE y el transporte escolar.

Datos del documento:

Autor:
Año de publicación:
Título del documento:
Link:
Ítems de análisis

Categoría	Información encontrada
Cobertura del PAE	
Modalidad de entrega del PAE	
Continuidad del PAE	
Cobertura del transporte escolar	
Frecuencia y condiciones del transporte	
Participación de actores locales	
Evaluación o seguimiento institucional	
Impacto percibido en la permanencia	

Observaciones adicionales:

Anexo C. Transcripción de las entrevistas

Respuestas FUN1 (Sobre el PAE)	Respuestas FUN2 (Sobre el PAE)	Respuestas FUN1 (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas FUN3 (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas FUN1 (Sobre gestión municipal)
Actualmente en el plan de alimentación escolar estamos atendiendo 18.107 estudiantes.	Nuestro programa de alimentación escolar PAE en el municipio de Floridablanca cuenta con una cobertura de beneficiarios 18,107 para la vigencia 2025, de los cuales en referencia a dos colegios específicos en donde se basa el proyecto que tenemos con Rafael Pombo 335 beneficiarios y con el colegio Duarte Alemán, una soda rural de 431 beneficiarios cubriendo el 100% de esta institución educativa, según matrícula oficial del municipio.	Nosotros estamos con un criterio único que es para la población rural, lo que tiene que ver con unas instituciones educativas que es exactamente el Colegio Ecológico el Duarte Alemán y una sede que hay del Colegio del Carmen en Vericúte. Tenemos la posibilidad de atender el 100% de los estudiantes que requieran transporte escolar, estudien en colegios rurales y vivan en estas zonas.	Según la ley 2033 del 2020, las secretarías de educación municipal deben garantizar el servicio de transporte escolar a los estudiantes de las instituciones educativas rurales. Por tanto, en el municipio se garantiza ese servicio a los dos colegios que tenemos rurales como son el Duarte Alemán y el colegio ecológico y también una sede del colegio del Carmen. Adicional a eso, también tenemos por una acción judicial el servicio a un niño que está caracterizado en inclusión que le garantizamos el servicio de transporte escolar.	Nosotros tenemos que trabajar de la mano con cada una de las instituciones educativas, sobre todo con lo que tiene que ver con los directivos docentes. Con ellos, digamos, presentamos al operador, con ellos tenemos un diálogo constante para que nos reporten algunas situaciones que se presentan en el día a día con tanto con el padre como con transporte escolar y siempre hay un diálogo fluido. Nosotros también tenemos enlaces tanto en el programa de alimentación escolar como el transporte escolar para a poder atender de forma inmediata cualquier solicitud o situación que se presente.
Teniendo en cuenta que no es una cobertura del 100%, nos seguimos por las indicaciones que establece la reglamentación que establece la resolución 335, en la cual nos dice que tenemos que seguir obligatoriamente con jornada única, después los niños de primera infancia, después todo lo que tiene que ver con desplazados, víctimas, población que se atiende de inclusión y después empezamos a subir grado a grado desde primero hasta donde, digamos, tengamos la posibilidad en cada institución de llevar. De igual manera tienen que pues cumplir con unas condiciones socioeconómicas los niños que se benefician.	Sus criterios están basados bajo una resolución 335 del 2021, en la cual la unidad alimentos para aprender emitió donde las instituciones y las ETC debemos priorizar aquellas por estrategias a desarrollar en el marco de la ley, en el cual tenemos 100% cobertura en aquellas instituciones que sea jornada única, 100% cobertura a todos preescolar o primera infancia que estén matriculadas en nuestras sedes educativas y 100% ruralidad y los demás cupos serán asignados depende la necesidad de la institución educativa. Para el caso puntual de estas dos instituciones educativas como el Rafael Pombo y como lo tenemos en el Duarte Alemán, en la primera contamos con una cobertura del 100% de los niños de preescolar de primera infancia y de primaria algunos niños. Para el tema rural de la institución educativa Duarte Alemán, sí tenemos nuestra	La frecuencia es diaria, siempre que tengan clase los chicos tienen el transporte escolar y pues cumplimos las normatividades y lo que se exige para el momento que se establece el contrato. Esto tiene que ver con las condiciones técnicas de los vehículos, los años que tienen los vehículos. Tenemos una persona que le hace seguimiento, no solamente lo que se hace desde la supervisión del contrato como tal, sino una supervisión diaria que tiene que ver con la parte técnica, el cumplimiento de los conductores, el que asista ayudante, que tengan bien las llantas, que tengan el soda al día, que tengan las pólizas. Digamos que somos muy estrictos en eso.	En la actualidad contamos con 39 rutas que cubren la totalidad del calendario escolar durante pues el año. El tema de seguridad nosotros para acá que contamos con la supervisión del contrato, pero además tenemos una contratista que pertenece a la Secretaría de Educación, que es quien hace seguimiento, tiene su calendario, su cronograma y le hace seguimiento a las rutas. Sobre la prestación sobre la seguridad, sobre el estado de los vehículos y demás. Lo que buscamos con ello es garantizar el debido la debida prestación del servicio para los estudiantes.	En cuanto al PAE, existe el CAE, que es el comité de alimentación escolar, el cual hace parte de toda la comunidad educativa, incluido estudiantes, padres de familia, la administración y el operador donde mensualmente se tratan todos los temas que tienen que ver con el seguimiento a la prestación del servicio del PAE. De igual manera existe la mesa pública del PAE que se hace dos veces al año, en la cual hacemos rendición de cuentas, existen las veedurías, existen todas las acciones obviamente de los entes de control que hacen que el plan de alimentación escolar sea uno de los contratos y de la prestación de servicio que más se vigila. Y cuanto al transporte escolar, nosotros también hacemos reuniones con directivos docentes. El enlace que tenemos que está en zona todos los días, va escuchando padres de familia, estudiantes y

Respuestas FUN1 (Sobre el PAE)	Respuestas FUN2 (Sobre el PAE)	Respuestas FUN1 (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas FUN3 (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas FUN1 (Sobre gestión municipal)
	cobertura del 100% desde preescolar de primera infancia hasta 11 bachillerato.			vamos atendiendo las situaciones que se presentan.
Nosotros tenemos industrializado, tenemos preparado en sitio AM PM, almuerzo y tenemos una modalidad que hemos hecho mixta que se llama comida caliente transportada en la cual en una cocina que está por fuera de las de las instituciones, en una cocina satélite con todo todas las condiciones de sanidad, se prepara el alimento que no es almuerzo y es combinado porque eso es comida caliente, pero la bebida es fría y es la que se entrega en el industrializado.	Bueno, las modalidades que desarrollamos en nuestro municipio son las que establece la resolución 335, en las cuales tenemos modalidad industrializada, preparada en sitio, jornada mañana, jornada tarde. Tenemos también preparada en sitio almuerzo y tenemos comida caliente transportada en complemento. Entre los cuales para las dos sedes educativas en mención se desarrolla en una ración preparada en sitio con almuerzo y ración preparada en sitio JMT que es el Duarte Alemán y en Rafael Pombo llevamos la modalidad industrializada.	Las dificultades tienen que ver con, digamos, situaciones climáticas, con algunos, digamos, infortunadamente algunos daños en la vía. Sobre todo es eso, algunas zonas que son de difícil acceso en temporadas de lluvias, pero siempre buscamos alternativas para no suspender la prestación del servicio.	La verdad la problemática que más se presenta es la mala condición de la vía. Cuando estamos en época de invierno es bastante complejo, entonces eso también conlleva a que a veces los tiempos de recogida y entrega a los estudiantes a las instituciones educativas o a las casas sea un poco dificultada por el tema de la mala condición de las vías.	Creo que lo más importante es que hay una responsabilidad de la administración municipal al garantizar los recursos que en su mayoría corresponden a ingresos corrientes de libre destinación. Hay una visión de ciudad también que tiene que ver con lograr una alta permanencia de estudiantes con que no aumente la deserción. El alcalde José Fernando Sánchez es consciente de esto y entonces sus prioridades está siempre la gestión y la entrega de recursos para sostener esos programas y que vayan mejorando cada día. Ejemplo de estos es la presentación de vigencia futuras en programa de alimentación escolar. A través, de vigencia futura se dejó contratado el año 2025 o 2026 y este año se dejó garantizado el año 2026 y 2027 de transporte escolar a través de vigencia futura, lo que muestra digamos una claridad sobre la planeación y proyección para que se mantengan estos dos programas.
Pues en estos dos últimos año, no ha habido ninguna interrupción en la prestación del servicio. Lo único es cuando existe alguna anomalía académica, pero no por falta del operador o de la administración municipal, si ha faltado con la prestación y el servicio. Las inyecciones tienen que ver, digamos, con decisiones más de calendario escolar o paros, suspensión de clases, pero tampoco ha sido tan significativo en lo que tiene que ver con el calendario escolar.	Para este caso nosotros en nuestro municipio en el 2024 recibimos donde no había un programa de atención escolar contratado para lo cual se desarrolló una urgencia manifiesta y posteriormente un contrato y así le dimos la continuidad desde el primer día calendario escolar hasta el último día calendario escolar. Esta experiencia del 2024 nos dejó para que se solicitara el Consejo Municipal con el decreto 030 de septiembre una vigencia futura para tener la seguridad de contar con un PAE para 2025 y 2026, donde ya tenemos contratado nuestro programa de alimentación escolar	Sin duda alguna, si no existía el transporte escolar en la zona rural, tendríamos un alto nivel de deserción porque algunos estudiantes tendrían que caminar una o dos horas para llegar a los lugares de estudio y pues poniendo en riesgo su salud, su integridad. Sí es vital que se mantenga siempre y se fortalezca el transporte escolar y se procure entregar en todos los días del calendario escolar la prestación de este servicio.	Yo creo que ese tema se puede evidenciar y lo más es el tema de la deserción escolar, ya que con esto lo que llevamos es evitar que los niños de las zonas rurales deserten, de del derecho a la educación. Pues tenemos unos chicos que vienen de zonas de difícil acceso y demás. Lo que buscamos desde la Secretaría de Educación es que esos chicos puedan eh tener el derecho a la educación y con ellos se lo garantizamos.	Cada una de las entidades cumple un rol diferente y lo ha hecho con responsabilidad; los entes de control obviamente haciendo la vigilancia en cuanto al manejo de los recursos, la prestación del servicio, el cumplimiento contractual. Secretaría departamental no tiene que ver porque somos una ETC, ellos son otra y cada uno trabaja directamente con el Ministerio de Educación y nosotros la relación directa con el Ministerio y pues el apoyo que hacen ellos a través del Sistema General de Participación con el cual nos apoyamos en cierta parte para el cumplimiento de estas dos acciones o metas o programas

Respuestas FUN1 (Sobre el PAE)	Respuestas FUN2 (Sobre el PAE)	Respuestas FUN1 (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas FUN3 (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas FUN1 (Sobre gestión municipal)
	PAE desde el primer día calendario escolar hasta el último día del mismo.			que garantizamos dentro del municipio de Floridablanca. Del Ministerio contamos con un respaldo financiero como con un control y seguimiento al programa.
Todo tienen que ver con las resoluciones y las directrices que guíen para cumplir con todo lo que tiene que ver con las condiciones tanto sanitarias como de nutricionales. Lo que nosotros hemos hecho es aplicar la normativa de manera estricta; tomar en cuenta lo que se habla en cada comité de alimentación escolar en las instituciones, los cuales se hacen de forma mensual y participan padres de familia, estudiantes, directivos, docentes, el operador y nosotros como administración. Hacemos el plan de mejoras, vamos mirando los niños que consumen, que no, dónde hay desperdicio, por qué lo hacen, por qué se deja comida. Estamos capacitando a las personas que están en cocina, las manipuladoras de alimentos para que puedan conforme a la resolución brindar alternativas que también gusten a los estudiantes.	Una de las acciones más relevantes y resaltar en nuestros municipios que somos el único municipio en Santander que está desarrollando la comida caliente transportada, que lo indique nuestra resolución. Esta comida caliente transportada es llevar a aquellas instituciones educativas donde no cuenta con infraestructura por falta de recursos para mejorarla y se alquila o mediante el operador un centro de producción en el cual le podemos llevar a los niños la comida caliente, con esta estamos impactando y mejorando la calidad del consumo de los niños pasando de un industrializado que es algo recargado de azúcar a un preparado en sitio que va a mejorar su inteligencia, mejorar su carga emocional y asimismo va a mejorar su alimentación para que sea más nutritiva y de constante saludabilidad para cada niño.	Colegio Rafael Pombo es un colegio urbano, nosotros no tenemos transporte escolar para ninguna institución urbana. La idea es que los estudiantes se inscriban en el colegio más cercano a donde vive. De igual manera, financieramente en el corto plazo, no es viable sostener el transporte escolar en el sector urbano. Gustavo Duarte Alemán sí cuenta con transporte escolar para todos los estudiantes que lo requieran.		
El PAE cumple un papel fundamental para la permanencia, tiene que ver también con la seguridad alimentaria. Afortunadamente, si viene a ser esto es un complemento alimenticio, termina siendo para muchos niños, niñas o adolescentes, la mejor comida que ellos tienen en el día, entonces cumple un papel fundamental para el bienestar de ellos, para su sano crecimiento, para que sea una motivación también para ir a estudiar y se debe mantener y fortalecer.	El PAE ha impactado en cada uno de los beneficiarios en la permanencia que es Si hay un niño contento comiendo, pues hay un niño estudiando. Eso asegura que desde la institución y desde la ETC se ha encargado de asegurarle la alimentación a la población más vulnerable. Nosotros tenemos mayor cobertura en aquella institución educativa donde su población o su estrato es un poco bajo. Con esto aseguramos que por lo menos el niño vaya a estudiar solo con el hecho que va a tener un			

Respuestas FUN1 (Sobre el PAE)	Respuestas FUN2 (Sobre el PAE)	Respuestas FUN1 (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas FUN3 (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas FUN1 (Sobre gestión municipal)
	almuerzo, con que va a llenar su barriga y va a estar contento. Atendemos a los colegios, atendemos todos los niños; lo que hace si el niño tiene deserción escolar o no quiere ir a estudiar, su papito lo motiva con tal por lo menos de recibir ese almuerzo o ese complemento, por eso hemos llevado el impacto a cambiar más del industrializado que es el que aburre a los niños, a preparar un sitio y nuestra meta para el 2027 es que nuestro municipio esté el 100% en ración preparada en sitio.			
En el colegio Rafael Pombo no contamos con cocina. De igual manera le hemos dicho en los CAE le hemos propuesto a los papás implementar la comida caliente, toda vez que hay la posibilidad de adecuar un espacio como cocina, pero los padres de familia han expresado que están satisfechos con la con la modalidad de industrializado y lo que hicimos fue también procurar que exista un refrigerador para que la bebida se entregue fría y pues no hemos tenido ningún problema con el industrializado. En el colegio Gustavo Duarte Alemán tenemos en toda la sede la modalidad de comida caliente preparada en sitio. No tenemos ningún problema en ello. Llegamos a un acuerdo con el operador y tenemos entrega de proteína a los 5 días de la semana.				

Respuestas REC1 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas REC2 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas REC1 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	REC2 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas REC1 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas REC2 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)
La institución actualmente cuenta con seis sedes. En algunas sedes tiene la preparación en sitio y ración servida. Ya actualmente prácticamente todas las sedes tienen ración servida y almuerzo. Hubo una solicitud por parte de la comunidad donde el industrializado ya no hay en ninguna la sede de la institución.	Industrializada.	En cuatro sedes sí hay transporte escolar. Se cubre desde Bucaramanga por la parte del kilómetro 12 y baja aquí al kilómetro 16, se cubren todas esas cuatro sedes. Hay dos sedes que es el kilómetro 22 y la sede San Ignacio que no tienen transporte por el momento. Se está haciendo la gestión, sin embargo, la vía de la sede San Ignacio es bastante complicadita para colocar transporte para los niños. Entonces, ellos se movilizan a pie para llegar a la escuela a recibir su parte académica.	En este momento no.	Ha sido excelente, eh esto veo mucha disposición, veo mucho compromiso por parte de la alcaldía en que todos los niños eh tengan este beneficio y se priorice a los niños y niñas de Floridablanca.	Bueno. Ha habido una buena comunicación con el intermedio de la Secretaría de Educación Departamental, ha sido muy buena. A través de ello se hace la gestión y pues nos permite a nosotros poder realizar todas las actividades de transporte escolar y PAE que hay actualmente en la institución.
Actualmente cubre toda la institución; tenemos aproximadamente 450 estudiantes y todos los cubre el PAE	En el caso de del cubrimiento que tenemos aquí en el PAE en la institución podemos hablar casi de que de un 40% del total de los estudiantes que son aproximadamente 1300 estudiantes en el Instituto Rafael Combo y más o menos un 40% de esos estudiantes reciben este programa.	Cubre lo que es, como le dije anteriormente, desde Bucaramanga subiendo por toda la vía Pamplona hasta el kilómetro 12 y sube hasta el kilómetro 16, para traer el resto de los niños. Y aproximadamente se están beneficiando unos 400 estudiantes con el transporte escolar.	Bueno, aquí, como te decía, el mayor porcentaje de estudiantes son de del barrio o de los alrededores del barrio, y la mayoría viene a pie. Se desplazan a pie, pero sí hay servicio de transporte, pero es privado. Ya es contratado por los padres de familia y son busetas o incluso carros particulares que hacen este servicio.	Sí.	Sí, En el PAE ahí está el comité escolar CAE, que se reúne prácticamente cada mes y medio para verificar cómo es la entrega, cómo es el mercado, si viene bien, si viene mal, se hace seguimiento con los estudiantes a ver cómo es la preparación, si les ha gustado o no les ha gustado. Con el transporte escolar tenemos una comunicación constante con el conductor. Él siempre nos informa sobre cualquier situación que pueda presentarse: nos avisa si hay novedades, dificultades o cambios. En general, existe una muy buena comunicación entre ambas partes.
Primero que estén matriculados en la institución y ya con la matrícula, se asigna el PAE a cada uno de los estudiantes, es el principal criterio que tiene en cuenta la alcaldía.	Primero o más que todo la condición socioeconómica en la que están las familias, pues el mismo estrato de del del de los barrios donde ellos viven que	Anteriormente los estudiantes se transportaban a pie o en moto o los papitos los traían en algún transporte que ellos tenían y lo que es la parte de puntualidad pues se veía. Hoy se ve más con el	Pues sería excelente, sería excelente que ese servicio se ofreciera aquí en el en el Instituto Rafael Pombo eh buscando	Sí, incluso si se pudiese tener un poquito más de cobertura sería muy bueno pues ya que hemos visto que hay niños o padres de familia que han venido a	Totalmente. Son dos beneficios que nos ayudan mucho, sobre todo a la comunidad, porque son comunidades muy lejanas y siempre el sitio de ida de la

Respuestas REC1 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas REC2 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas REC1 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	REC2 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas REC1 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas REC2 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)
	prácticamente es aquí el sector de Lagos 2. Obviamente vienen niños de otros de otros barrios porque ven de pronto que el instituto Rafael Cumbo les brinda una mejor educación. Pero sí es más que todo de este sector de Lago.	uso del transporte escolar que ha ayudado a esa puntualidad y a esa permanencia dentro de la institución.	más la seguridad. La seguridad de los niños, buscando por encima de todo el bienestar de ellos y vuelvo y recalco la seguridad.	ver si para el año entrante; que tú sabes que se establece la cantidad desde el comienzo de año y prácticamente toca desde el comienzo de año contar con ese servicio para los niños. Entonces, ya han venido en el transcurso curso del año, hay padres, que quieren contar con eso; porque han visto que el programa es muy bueno para los estudiantes, que son alimentos saludables, que se propicia porque sean alimentos naturales para beneficio principalmente de ellos.	institución a sus casas es lejana. Entonces, lo que es el transporte excelente.
No. que tenga conocimiento no se ha presentado ninguna interrupción, por lo tanto no afectó.	Pues hasta donde yo sé y de acuerdo, pues yo para tu conocimiento, yo llevo prácticamente lo que lleva corrido del año; pero me atrevo a decir que el programa no se ha interrumpido y que por el contrario. También parto del hecho de que yo estaba trabajando para el departamento y en los colegios donde he estado, el servicio ha sido excelente. He visto mucho mejoramiento en el servicio tanto de comida preparada como industrializada.	Con la empresa que tienen contratada la verdad que es una empresa muy responsable, es una empresa comprometida y está totalmente respondiendo con frecuencia a las rutas que tiene la institución. Por lo tanto, en cuanto a limitación no se ha observado ninguna con el transporte escolar.	No porque, o sea, partamos de que no hay transporte público. Entonces es no tiene nada que ver el transporte si, si no lo hay pues no tiene ninguna injerencia.	Desde mi experiencia, vuelvo y digo un excelente trabajo de parte del gobierno municipal, que se preocupa porque todos los niños, niñas y jóvenes reciban este beneficio y que las familias tengan esto como apoyo a la educación y sobre todo al bienestar de los niños.	Debilidad en ninguna porque siempre que se ha solicitado alguna colaboración están prestos a servir. Y fortaleza Pues que ojalá continúen con este programa para que el beneficio a la comunidad se siga presentando y siga beneficiando a los chicos del colegio.
No, más bien en cuanto a la permanencia, porque el estudiante tiene una razón antes de salir de su jornada académica, pero se ha mantenido la constancia de permanencia y asistencia en la institución.	Influye eh el PAE para que los niños vengan a estudiar en la asistencia al colegio. Pues de pronto es un rango alto porque creo que la mayoría de instituciones educativas oficiales ofrecen este programa y donde quiera que esté el niño pues va a recibir el beneficio. Entonces, no podemos decir que gracias al programa los niños	Acciones sería de pronto implementarla una de las rutas para la sede del kilómetro 22 y arreglar la vía de la sede San Ignacio, para que los niños también puedan tener este tipo de beneficio y puedan permanecer en la parte escolar, porque hay unos niños que vienen de ese sector para el año entrante para la institución el espacio siempre de			

Respuestas REC1 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas REC2 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas REC1 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	REC2 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas REC1 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas REC2 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)
	vienen a estudiar, no es un no es un factor determinante para que el niño venga a estudiar aquí, porque igual en cualquier institución tienen esa ventaja.	tiempo y caminata es muy pesado y de pronto ahí sí nos estaremos viendo afectados en cuanto a permanencia de los niños.			
		Aproximadamente unos 200 entre 180 a 200 niños son beneficiados con el transporte escolar de primaria.			

Respuestas PAD1 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas PAD4 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas PAD1 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD4 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD1 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD4 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)
Si. Él recibe refrigerio pre pero preparado en sitio.	Sí, mi hijo está focalizado en el PAE, entonces recibe todos los días en la lonchera por la tarde del PAE. Industrializado.	Si (recibe alimentación a través del PAE)	Sí, sí, señora. (recibe alimentación a través del PAE)	Sí, sí, señora. (Tiene transporte escolar)	Nosotros vivimos más o menos a cuatro cuadras y nos demoramos en promedio de 5 minutos en llegar al colegio.	Sí. Sí ha tenido acceso. (Sobre el transporte escolar)	Yo le doy para los transportes. Él se va en la buseta. Se demora por ahí 20 minutos, más o menos en llegar, sí, señora.	Normalmente en la institución siempre se hace reuniones como al inicio de año manifestándole a los padres de familia la situación que se presenta en la actual día sobre el transporte y el PAE. Entonces, ahí los padres de familia tenemos la oportunidad	Pues yo diría que deberían hacer como más esto charlas donde se encuentren las personas de la alcaldía con los padres de familia, no tan solo los directivos docentes de las instituciones educativas oficiales, sino también los funcionarios que	Sí, porque este programa siempre esos programas siempre son socializados por la alcaldía y la institución.	No, no, señora, no (participar en espacios donde se habla del PAE o transporte escolar)

Respuestas PAD1 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas PAD4 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas PAD1 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD4 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD1 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas REC4 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)
								de pues de estar informados acerca de cómo va a ser la prestación del servicio durante el año y también pues tenemos la oportunidad de manifestar de pronto las necesidades que cada uno tiene dependiendo de la zona donde viva.	pertenecen a la alcaldía de Floridablanca para que tuvieran más contacto con el pueblo estudiantil que estamos en cabeza de los padres de familia; para que de esta forma hubiera más confianza y más socialización de lo que se va a dar, ya sea para el PAE o charlas o capacitaciones o campañas en pro de la ayuda de nuestros niños.		
Sí, sí, señora. ¿Por qué? Porque los alimentos siempre han sido preparados ahí mismo, son frescos y pues la razón es está de acuerdo a la edad y a la	En cuanto a cantidad siento que es suficiente, pero en calidad como madre bien quisiera que los alimentos fueran menos dulces, menos azúcar, con	Refrigerio y almuerzo.	Él recibe un refrigerio y es industrializado.	Creo que es superimportante, porque a veces por las ocupaciones de nosotros, los padres de familia se nos facilitan que pase la ruta escolar para que ellos puedan	Lo que nos afecta es que las personas, los conductores no tienen el respeto por las líneas de que se encuentran entre el colegio	Muy importante porque de ahí depende de que llegue a tiempo y con menos riesgo para llegar a la institución.	De pronto la seguridad. Sí, señora.	Que se tramiten con tiempo, o sea, que la situación del servicio sea inmediata al ingreso de los estudiantes en sus jornadas escolares.	Que las generaran. Que en el momento, por lo menos, de entrega de boletines o aula abierta donde la mayoría en de padres de familia se encuentren,	En el momento que socializan esos programas nos han tenido en cuenta porque nos preguntan las falencias, si estamos de acuerdo o no y ahí pues los padres de familia	No, pues hasta el momento que me hayan invitado alguna reunión o algo así, no, no, señora, no, para nada.

Respuestas PAD1 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas PAD4 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas PAD1 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD4 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD1 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas REC4 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)
necesidad nutricional de este niño.	azúcar refinada.			desplazarse más seguros a tiempo y puedan asistir puntuales a la institución.	señalizadas para que ellos paren; y los niños puedan cruzar, simplemente no dan ese pare. Pues más que todo es cultura ciudadana.				abrieran un pequeño espacio donde pudieran hablar también con nosotros o donde uno pudiera mandar su petición para que se evaluara y es como que se agotara todas las inquietudes que los padres de familia tienen.	podemos expresar nuestros inconformismos o nuestro deseo de que continúe el programa o de qué forma.	
Claro que sí, sí, porque él recibe de pronto en las mañanas no puedo darle con mucho tiempo el desayuno, entonces allá se le complementa una parte de la alimentación durante escuela.	Influye en el sentido de que pues ya estando llenito él va a poder colocar más atención y no va a sentir como el efecto del hambre, lo que le va a permitir poner más atención a sus clases, no sentir como la angustia de que no ha comido. Yo siento que eso	Sí, es adecuada porque es una alimentación balanceada.	sí, pero entonces a veces hay como productos con mucha azúcar, entonces por ese lado sí casi no me parece adecuado.	Ha sido constante, solo que al principio de año o el que digo, a principio de año se retrasa un poco en la prestación del servicio. Entonces, si tenemos inconvenientes en que de pronto el día que inicien los estudiantes clase se preste el servicio de una vez. Esa	No, las condiciones esto, pues la calle es amplia y pues se puede visualizar todo el trayecto de la casa del colegio, entonces el niño puede llegar bien.	Ha sido muy bueno, muy puntual y bastante seguro hasta el momento.	Sí, hay veces esto por falta de recursos no lo he podido mandar.	Es en general la comunidad estudiantil en general, tanto en la sede de primaria como en la sede A se presenta de pronto la situación que no se tiene ese servicio, digamos, iniciando las clases.		Pues primero que todo como en Floridablanca se ha venido prestando de manera continua y de manera proporcional, muy responsable, creería que se siga funcionando y que mantengan la continuidad para que puedan los estudiantes	Que continúen con el PAE; sí, pueden dar el transporte escolar gratuito sería muy bueno para los niños y pues nos ayudaría a nosotros los padres de familia más que todo a las madres

Respuestas PAD1 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas PAD4 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas PAD1 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD4 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD1 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas REC4 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)
	satisface pues la necesidad básica de la alimentación.			parte sí sería pues bueno tratarla porque sería importante que apenas ingresen los niños ellos cuenten con ese servicio.						beneficiarse de esos programas.	cabeza de familia, a veces no cuenta con el apoyo del papá de los niños con los recursos y es muy complicado o a veces, de verdad.
Normalmente, pues no se ha suspendido, pero digamos que al principio de año siempre ha tenido como demoras o retrasos en la prestación de ese servicio. Entonces, sí creo que influye de manera positiva en los niños porque pues se alimentan, no tienen como más energía durante su jornada escolar	Pues hasta el momento todos los días se le deja entregado el PAE a los niños, incluso cuando los niños no tienen clase, como que también le dan los PAE de los días que no van a asistir, porque él a veces llega con dos PAE de más o con un PAE DE más porque al día siguiente no tienen clase.	Sí, influye porque tiene que ver con la alimentación balanceada para que ellos den rendimiento académico	No, pues en la asistencia no tanto, de pronto en el rendimiento podría ser.	No, no, señora, ninguno.	El transporte de ninguna manera lo ha afectado porque pues, como le digo, son 5 minutos o 6 minutos del colegio de la casa del colegio o pues nosotros también tenemos moto y cuando pues nos coge el tarde como todos a veces en nuestros hogares, pues nos demoramos uno o 2 minutos en	No, porque al parecer está bien distribuidos los horarios y las rutas de acceso para cada vereda.	Claro, sí, señora, porque él se me atrasa. Entonces, como un día que falte eso para él es terrible. Se atrasa.	Más o menos por ahí unas dos semanas, se demora en iniciar el servicio.			

Respuestas PAD1 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (sobre el PAE)	Respuestas PAD4 (COL_RP) (sobre el PAE)	Respuestas PAD1 (COL_DA) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (Sobre el Transporte Escolar)	Respuesta s PAD3 (COL_DA) (Sobre el Transport e Escolar)	Respuesta s PAD4 (COL_RP) (Sobre el Transport e Escolar)	Respuestas PAD1 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD2 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)	Respuestas PAD3 (COL_DA) (Sobre la gestión municipal)	Respuesta s REC4 (COL_RP) (Sobre la gestión municipal)
recibiendo esa alimentación.					llegar a al colegio, pero siempre llegamos a tiempo.						
		No, hasta el momento no se ha suspendido y el programa se ha llevado a cabalidad.	No, en el momento no se ha suspendido, señora.	Pues personalmente pienso que ha sido un excelente servicio, no tendría ninguna sugerencia. Si de pronto en la parte de que al iniciar la clase, los estudiantes empiezan a contar con ese servicio inmediatamente , solamente sería eso.	Yo diría que para que ellos se pudieran movilizar, la gente tendría que tener más cultura ciudadana y el respeto y el conocimient o del derecho a la educación y el derecho de los niños que prevalece sobre los derechos de los demás y tener sobre todo conciencia del de las otras personas.	Yo creo que siguiera la continuida d del programa. pedirle al señor alcalde eso.	Pues sería bueno que la alcaldía le diera el subsidio de transporte.				