

ABSTRACT.

CHARACTERISTICS OF TRANSBOUNDARY TERRESTRIAL TRANSPORTATION OF PASSENGERS ON THE MAICAO-PARAGUACHÓN ROUTE, IN THE YEAR 2018

The service of vehicular transport are those that intermediate between the user and the transport provider in order to provide a good service to the destination origin through the different transport alternatives (cars, vans, bus, taxi, etc.) based in the particularities of the person concerned (time, cost, comfort), guaranteeing a dynamic flow of people who cannot stop at the different travel needs. The National Development Plan 2011-2014, prioritizes the transport sector as one of the locomotives that drive economic and social growth in the country. This promotes the development of infrastructure and a better quality of transport services as fundamental strategies, for which efficient decision-making requires the consolidation of strategic information. The methodology is oriented in a mixed study where qualitative and quantitative methods are combined which will reveal the most significant of the research seeking the essential knowledge to solve the planned problems. The study is of a descriptive type under a non-experimental, transectional design, because the variables cannot be manipulated, nor do they vary intentionally, but the phenomenon is observed as it is given in its context. The techniques used will be the survey, census of vehicles and focal groups, where the data will be analyzed in response to the variables, dimensions and indicators supported under the author Amezcua and Gálvez, (2002), taking into account that it is a mixed research is qualitative analysis which is a dynamic process and creative that feeds, fundamentally, from the direct experience of researchers in the scenarios studied, so this stage cannot be delegated. The results of this investigation will be derived from the document that contemplates the characteristics of the vehicles that are used to provide the cross-border passenger transport service on the Maicao-Paraguachón route in 2018. From this measure, a report will be made final taking into account the specific objectives with their respective recommendations.

Keywords: land transport, cross-border land transport, transport services.

Resumen

CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE TRANSFRONTERIZO DE PASAJEROS EN LA RUTA MAICAO-PARAGUACHÓN, EN EL AÑO 2018

El servicio de transporte vehicular son las que intermedian entre el usuario y el proveedor de transporte con el objeto de prestar un buen servicio al destino origen a través de las diferentes

alternativas de transporte (automóviles, camionetas, bus, taxi, etc.) con base en las particularidades del interesado (tiempo, costo, confort), garantizando un flujo dinámico de personas que no puede detenerse hacia los diferentes necesidades de viaje. El Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, prioriza el sector transporte como una de las locomotoras que impulsan el crecimiento económico y social del país. Lo anterior promueve el desarrollo de la infraestructura y una mejor calidad en los servicios de transporte como estrategias fundamentales, para las cuales la toma de decisiones eficiente requiere de la consolidación de información estratégica. La metodología, está orientada en un estudio mixto donde se combinan métodos cualitativos y cuantitativos lo cual revelará los más significativos de la investigación buscando los conocimientos esenciales para darle solución al problemas planeado. El estudio es de tipo descriptivo bajo un diseño no experimental, transeccional, porque no se pueden manipular las variables, ni tampoco varían intencionalmente, sino que se observa el fenómeno tal y como se da en su contexto, Las técnicas utilizadas serán la encuesta, censo de vehículos y grupos focales, donde se analizarán los datos en atención a las variables, dimensiones e indicadores soportada bajo el autor Amezcua y Gálvez, (2002), teniendo en cuenta que es una investigación mixta es de análisis cualitativo lo cual es un proceso dinámico y creativo que se alimenta, fundamentalmente, de la experiencia directa de los investigadores en los escenarios estudiados, por lo que esta etapa no se puede delegar. Los resultados de esta investigación se derivarán del documento que contempla las características de los vehículos que se utilizan para prestar el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018.

Palabras claves: transporte terrestre, transporte terrestre transfronterizo, servicios de transporte.

INTRODUCCIÓN

El transporte se fundamenta en la movilización de personas desde su lugar de origen hasta un lugar de destino, esto se hace posible desde los distintos medios y modos de realizar el traslado de vehículos usándose este como automóviles, avión, camiones o barcos llamándose este los medios de trasportarse y el modo es la forma que este vehículo operara, es decir marítima, aérea o terrestre. Así mismo, se define el transporte como el conjunto de estructuras que permiten la movilización de personas y cosas a lo largo de un espacio determinado, en este caso centralizada en el sistema vial, férreo y aéreo.

De igual forma, en el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, manifiesta que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica.

Por consiguiente, el Estatuto General del Transporte, Ley 336 de 1996 en su artículo 6°, define la actividad transportadora como un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas separada o conjuntamente de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional. De igual forma, en el artículo 3° de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica.

Según Ojeda (2014), el análisis del transporte se vuelve un tema de polémica y de debate, por lo complejo de su significado, por los sectores que involucra, por las políticas que se derivan de él y por la dificultad que este tiene, ya que depende de otros campos (es una demanda derivada), asociada con la economía y con el crecimiento económico de todo país. Si el transporte en sí tiene sus bemoles, se vuelve más difícil su estudio cuando incorpora la figura del transporte multimodal, que integra varias modalidades de transporte, bajo la hipótesis, generalmente falsa, de que hay integración y trabajo en común, en las modalidades carretera, ferroviaria, marítima y aérea, principalmente.

En el contexto mundial, la importancia del transporte terrestre en el caso de México y estados unidos se debe a que el comercio entre esas dos naciones se realiza principalmente por esa vía. Canadá y Estados Unidos mantienen una relación más armónica en cuanto a transporte terrestre, ya que desde 1988 con la firma del Tratado de Libre Comercio estas dos naciones acordaron libre circulación (Mendoza Cota, 2003), y si bien esta relación tiene sus propios retos, dista mucho de parecerse a la situación con México, teniendo en cuenta que la mayor proporción de los flujos del comercio bilateral se realiza vía autotransporte.

Según lo manifestado por Aguilar & Hernández. (2009) Actualmente, el autotransporte se realiza de la siguiente manera, los camiones llegan a la frontera, desenganchan la plataforma o el remolque, según sea el caso. Luego un camión con permiso para cruzar la frontera, llamado transfer, engancha la caja o remolque cruza la frontera y vuelve a desenganchar. Del otro lado de la frontera un camión espera, engancha el remolque y se

interna en territorio estadounidense. Este exceso de maniobras implica mayor tiempo y costo. Como alternativa, algunas empresas de autotransportistas han optado por crear alianzas o filiales en el país vecino donde se aúnan esfuerzos para promover la integración del autotransporte.

Por su parte, México enfrenta serios problemas en el ámbito del transporte por su deficiente infraestructura de caminos, poca integración de los modos de transporte, exceso de trámites, corrupción en las instituciones supervisoras del comercio y transporte, entre otros (Gobierno del Estado de Nuevo León, 2009). Dichas dificultades no se resolverán con la integración del sector o con la cooperación, pero podrían ayudar en algunos sentidos.

En el contexto nacional, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014: Prosperidad para todos, se prioriza el sector transporte como una de las locomotoras que impulsan el crecimiento económico y social del país. Lo anterior promueve el desarrollo de la infraestructura y una mejor calidad en los servicios de transporte como estrategias fundamentales, para las cuales la toma de decisiones eficiente requiere de la consolidación de información estratégica.

Por consiguiente, el Estatuto General del Transporte, Ley 336 de 1996 en su artículo 6º, define la actividad transportadora como un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas separada o conjuntamente de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional. De igual forma, en el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica.

En ese mismo orden de ideas, se puede manifestar en cuanto al modo de transporte terrestre automotor, que el Estatuto General del Transporte establece que además de ser un servicio público esencial, este se registrará por normas de esa ley y por las especiales sobre la

materia. Igualmente, indica que cuando los servicios se presten dentro de las áreas metropolitanas o entre ciudades que por su vecindad generen alto grado de influencia recíproca cada autoridad municipal o distrital decidirá lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto el Ministerio de Transporte asuma su conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público. Por otra parte, su utilidad se considera relevante porque siendo un servicio público esencial se encuentra totalmente regulado por los gobiernos dada su contribución en la generación desarrollo económico y social de los pueblos.

Por ende, Cuando el servicio sea intermunicipal, será competencia del Ministerio de Transporte; su regulación está a cargo del Estado quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Adicionalmente, dentro de los principios rectores del transporte definidos en la Ley 105 de 1993, desarrolla como un principio fundamental la integración nacional e internacional, en el cual el transporte se considera elemento básico para la unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio Colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

Es de mucha importancia recordar, que el reglamentación del transporte de la zona de frontera (ZET): "Por el cual se reglamentan las Zonas Estratégicas para el Transporte (ZET) y se adiciona el Título 8 a la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, manifiesta: Que el artículo 182 de la ley 1753 del 9 de junio de 2015, Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, creó las Zonas Estratégicas para el Transporte (ZET), las cuales podrán estar constituidas por un municipio y/o grupo de municipios de las Zonas de Frontera, donde no exista Sistema de Transporte Masivo, Sistema Integrado de Transporte Público o Sistema Estratégico de Transporte Público, cuya extensión geográfica será determinada por el Gobierno nacional.

Que en virtud del mismo artículo 182 del Plan Nacional de Desarrollo 2014 -2018, el Gobierno Nacional y los gobiernos locales, en forma coordinada, podrán expedir reglamentos de carácter especial y transitorio en materia de servicio público de transporte, con el objeto de formalizar la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y garantizar las

condiciones de seguridad y accesibilidad del mismo, con aplicación exclusiva en Zonas Estratégicas para el Transporte

Artículo 2.2.8.2. Competencias. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, definirá el municipio o conjunto de municipios que conformarán cada Zona Estratégica para el Transporte (ZET) y, en coordinación con las autoridades locales correspondientes, podrá expedir para cada ZET los reglamentos especiales y transitorios que contendrán las condiciones técnicas y operativas necesarias para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en las modalidades requeridas, que serán aplicables exclusivamente en la circunscripción de dichas zonas. Los Criterios Generales que indica el mencionado artículo para la expedición de los reglamentos especiales y transitorios, hace referencia al siguiente criterio:

- Se deberá contar con la participación activa y directa de las autoridades locales, las cuales de manera individual o conjunta, según corresponda, presentarán al Ministerio de Transporte una solicitud formal para que el municipio o grupo de municipios conformen una ZET. La solicitud deberá acompañarse de un estudio sobre las características técnicas y socioeconómicas que evidencie las dificultades particulares y específicas del contexto en el que se viene prestando el servicio de transporte de pasajeros.

Por su parte, en el contexto global Maicao es un municipio de Colombia localizado en el departamento de La Guajira, fundado el 29 de junio de 1927, a una altura aproximada sobre el nivel del mar de 52 mts; su cabecera municipal limita por el Norte con los Municipios de Uribía y Manaure, Sur y Occidente con el Municipio de Albania y al Oriente con la República de Venezuela.

Cabe considerar por otra parte, que la principal actividad económica del municipio de Maicao históricamente está relacionada con el comercio, por lo que es conocida como la Vitrina Comercial de Colombia en la Frontera, siendo este es un punto de tránsito transnacional de personación y cargas en el intercambio comercial que se da entre Colombia y Venezuela. Adicionalmente, por muchos años fue centro para la introducción al país de múltiples productos originados en diferentes partes del mundo; hoy, gracias a la regulación aduanera nacional, forma parte de la Zona de Régimen Especial Aduanero, junto con Uribía

y Manaure; lo que ha contribuido con la reducción del flujo de diferentes mercancías al Colombo-venezolano por lo cual, se ha especializado en el intercambio comercial con el vecino país. Plan de desarrollo (2012-2015)

Desde esta visión, en el municipio de Maicao se presta el servicio de transporte público de pasajeros transfronterizos en varios tipos vehículos de origen venezolano pero estos corresponden a modelos comercializados entre los años 1965 y 1990; lo anterior, soportado en el censo vehicular realizado por la Oficina de Tránsito Municipal de Maicao (Marzo 2018), donde se logró establecer que de 2.203 vehículos destinados al servicio de transporte terrestre transfronterizo, actualmente están funcionando 785 unidades con una circulan diaria de 500 unidades, aproximadamente.

En consecuencia, los vehículos que cubren estas rutas de transporte podrían no encontrarse en óptimas condiciones para prestar el servicio de transporte transfronterizo, ya que cuentan alrededor de 40 años en servicio, aunque “la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años” (Ley 105 , 1993). Así mismo, debe tenerse en cuenta que, según la misma Ley, estos estos vehículos con modelos de 1965 hasta 1990, deberían ser retirados del servicio y chatarrizados.

Es de anotar que, los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente. (Art. 42 proyecto de ley 136,1996)

Así mismo, la ruta es entendida como “trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos” (Decreto 170, 2001) lo que se comprende que estas deben ser habilitadas acorde con las necesidades para satisfacer la demanda de transporte de un área geográfica determinada, mediante proceso

licitatorio liderado por la autoridad de transporte competente, al parecer la ruta Maicao-Paraguachón no se encuentra habilitada por el Ministerio de Transporte para vehículos tipo sedán esta ruta es habilitada para Vehículos y Unidades de Carga Habilitadas para el Servicio Internacional de Carretera.

En cuanto a los pasajeros, en su mayoría de la etnia Wayuu localizada en la Guajira Colombiana y la Goajira venezolana, reconocida esta como la gran nación Wayuu que no tiene frontera cultural y legalmente circulan en estos territorios de los dos países, independiente de su origen natal, los Wayuu son artífices en el intercambio comercial de alimentos cosechados en sus rancherías pero, también de productos adquiridos en los mercados locales, de la frontera Guajira en Colombia y el Zulia en Venezuela, ya que su producción interna no alcanzan para alimentar a su familia.

El tránsito vehicular refleja la relación entre la capacidad de las de las vías y su utilización; de igual modo el despacho de los vehículos para los diferentes destinos de los pasajeros lo cual indica la dinámica de movilidad de los diferentes transportes cumpliendo o no con las condiciones, términos y requisitos de las norma jurídicas Colombianas.

Dentro de este contexto, se justifica las razones del porqué y el para qué de la investigación que se va a realizar, es decir exponiendo los motivos por los cuales es importante llevar a cabo el respectivo estudio. Al respecto, suele haber tres dimensiones o tipos de justificación: teórica, práctica, metodológica y social.

Desde este marco conceptual, este estudio permitirá establecer las condiciones bajo las cuales se está prestando el servicio de transporte en una de las vías más transitadas de la Guajira, la ruta Maicao-Paraguachón, aportando a los organismos facultados para ello elementos facticos para la formalización del servicio de transporte transfronterizo y la optimización de la movilidad en el municipio de Maicao.

Además, si se tiene en cuenta que la creciente migración de venezolanos, ocasionada por las condiciones políticas del país vecino, genera una mayor demanda, es vital que se obtenga información real de la incorporación masiva de vehículos particulares al sistema de transporte público, información que estaría aportando esta investigación. Teniendo en cuenta,

que ameriten los criterios principales para evaluar el valor potencial de una investigación como valor teórico, implicaciones prácticas, utilidad metodológica, y la relevancia social permitiendo un acercamiento a las fuentes bibliográficas relacionadas con la investigación objeto de estudio.

Desde el punto de vista teórico, esta investigación adquiere total importancia por permitir conocer los diferentes criterios que se desprenden del estudio características del transporte terrestre transfronterizo de pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018, como también los elementos que influyen en la misma con el fin de generar reflexión y discusión sobre el conocimiento existente de la investigación objeto de estudio.

Al mismo tiempo, se justifica en la práctico, desde los lineamientos estratégicos lo cual serán recomendadas y referenciadas en el desarrollo de otras investigaciones referente a transporte terrestre transfronterizo de pasajeros basada bajo los enfoque de distintos autores de la misma línea argumental de las cuales permitirán evidenciar la realidad del transporte en referencia a la temática de estudio.

Desde lo metodológico, la investigación en estudio se propone un nuevo método o una nueva estrategia para generar conocimiento válido y confiable del estudio características del transporte terrestre transfronterizo de pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018, sirviendo como referencias para futuras investigaciones, dando apertura a otros diseños o contextos, lo que permitirá admitir o discrepar los resultados revelados. Asimismo, encaminar investigaciones tipo aplicación o de acción bajo otros paradigmas diferentes.

Desde el punto de vista social, la investigación servirá de aporte a la sociedad del municipio de Maicao y a otros municipios a fines al permitir aportes de profundidad para la mejora de los procesos sociales porque describen y analizan un problema real hacia la reflexión y del conocimiento existente.

Así mismo, se delimita el problema con precisión en la interrogante formulada: el espacio, el tiempo o período que será considerado en la investigación, y la población involucrada tal como lo indica ” Fidias G. Arias (2016).

En lo Teórico, se circunscribirá la investigación en la línea de investigación administrativa, tomando en cuenta las teorías que sustentan la prestación de servicios de transporte, en

términos generales y de pasajeros en particular en lo legal, se soportará en la legislación Colombiana vigente en lo referente a los servicios de transporte Nacional, así como las leyes especiales, tratados y convenios celebrados por el país que, de acuerdo con las disposiciones correspondientes, hayan sido incorporados al ordenamiento jurídico en lo referente al servicio público de transporte fronterizo e internacional.

En lo Espacial, se realizará en el municipio de Maicao, departamento de La Guajira de la República de Colombia, específicamente con los transportadores de Maicao-Paraguachón. Por tanto, en lo temporal Se tomará como base para el estudio la información generada por la prestación del servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón, recolectada como insumo para esta investigación, durante el año 2018. En lo Poblacional serán las cooperativas o asociaciones de transportadores terrestre transfronterizo y pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón, localizadas en Maicao, Departamento de la Guajira, República de Colombia y para esta investigación las unidades de información estarán conformadas por, gerentes o administradores, conductores de las empresas de transporte mencionadas y pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón.

En el desarrollo de esta investigación objeto de estudio se plantean el punto de inicio del proceso investigativo, considerándose pertinente iniciar con unas series de preguntas orientada por el siguiente interrogante:

¿Cuáles son las características del transporte terrestre transfronterizo de pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018?, ¿Cuáles son las características de los vehículos que se utilizan para prestar el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018?, ¿Cuáles son las principales causas de accidentalidad de los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón en el año 2018?, ¿Cuáles son las características socioeconómicas de las personas que utilizan el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018? Y por último, ¿Cómo funciona esta ruta de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018?

Por este motivo, se plantea en esta investigación como objetivo general caracterizar del transporte terrestre transfronterizo de pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018, y como objetivos específicos Analizar las características de los vehículos que se utilizan para prestar el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018, Identificar las principales causas de accidentalidad de los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018 y Establecer las características socioeconómicas de las personas que utilizan el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón en el año 2018.

La metodología de esta investigación objeto de estudio, está orientada en un estudio mixto donde se combinan métodos cualitativos y cuantitativos lo cual revelará los más significativos de la investigación buscando los conocimientos esenciales para darle solución al problemas planeado. Cada uno está basado en sus propios paradigmas en relación con la realidad y el conocimiento que integra el enfoque cuantitativo con lo cualitativo, argumentando que al probar una teoría a través de dos métodos pueden obtenerse resultados más confiables. (Hernández, Méndez y Mendoza, 2014).

Por otro lado, la variable que sustenta esta investigación, fue considerada sin ninguna alteración, razón por la cual se determinó según los investigadores un diseño no experimental, de esta manera, los fenómenos descritos y demás escenarios inherentes, fueron observadas en su ámbito natural, sin modificación alguna por parte de los investigadores. Es decir, los fenómenos sometidos a observancia, fueron registrados tal como se suscitaron en la realidad observada sin predisposición de ninguno de sus elementos. De acuerdo al tipo de conocimiento que proporciona, la investigación puede ser clasificada como descriptiva de campo, pues la misma pretende: caracterizar el transporte terrestre transfronterizo de pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018.

Bajo esta perspectiva, en esta investigación se cuenta con una población de 456 conductores lo cual servirán para suministrar la información requerida. No obstante, se requiere de la investigación, que se realice una muestra de poblacional debido que este revela

una serie de datos de toda la población objeto de estudio. Por consiguiente, es preciso decir que los informantes claves son accesible, y que al ser reducida en tamaño y al estar ubicada en un área geográfica es de fácil accesibilidad para el investigador, teniendo en cuenta que esta muestra será de 230 conductores comprendida en seis (6) cooperativas tal como se muestra a continuación. Tabla 1.

Cooperativas de transporte. Tabla 1.

Cooperativas de transporte	Total
cooperativa de transporte binacional wayuu del caribe	23
Empresa de transporte de pasajero transfronterizo	75
Cooperativa Osman	10
Transporte Padilla Limitada	20
Transportes rápido wayuu limitada	102
Transportes transveloz arijuna limitada	9
	230

Fuente propia (2018)

Examinando la población objeto de estudio el personal de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018, como quedó registrado en la tabla 1, y siendo esta de carácter finito, se decidió a criterio de los investigadores tomar una muestra representativa de la totalidad de los sujetos, indicando así una población censada donde todos pasarían a constituir la muestra. Esta percepción se sustenta en Tamayo y Tamayo (2014) al referir que la muestra “es una parte representativa de un conjunto, población o universo en la que entran todos los miembros de la población”.

Dónde: “p” y “q” = proporción en la que se distribuye el atributo que se está investigando.

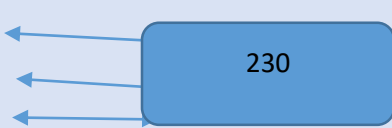
“X” = Valor de una constante del coeficientes de confiabilidad para el 95%

“E”= Error de muestreo aceptado en este caso puede ser de 5%.

“n” = Numero de tomas que debería realizarse.

“N” = Numero de elemento del universo

Estimación para el coeficiente de fiabilidad. Tabla 2

ESTIMACIÓN PARA EL COEFICIENTE DE FIABILIDAD DE 95%		
Numero de elemento que incluye este universo	456	
Porcentaje de ocurrencia del evento	50	
Error aceptado de muestreo	5	
Numero de tomas que deberían efectuarse para un 95% de confianza		230

Fuente propia: (2018)

Las técnicas utilizadas serán la encuesta y censo de vehículos donde se analizarán los datos en atención a las variables, dimensiones e indicadores soportada bajo el autor Amezcua y Gálvez, (2002), teniendo en cuenta que es una investigación mixta es de análisis cualitativo lo cual es un proceso dinámico y creativo que se alimenta, fundamentalmente, de la experiencia directa de los investigadores en los escenarios estudiados, por lo que esta etapa no se puede delegar. Los resultados de esta investigación se derivarán del documento que contempla las características de los vehículos que se utilizan para prestar el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018. De esta medida, se realizara un informe final teniendo en cuenta los objetivos específicos con sus respectivas recomendaciones.

Desarrollo.

Dentro de este contexto del estudio, se abordan los aspectos relacionados con los antecedentes de la investigación, los fundamentos o bases teóricas desarrollado por capítulos de acuerdo a cada objetivo vinculadas con el estudio características del transporte terrestre transfronterizo de pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018, así como la definición de términos básicos cuyo significado específico se corresponde con el ámbito de la investigación y la conceptualización de la temática en estudio. En tal sentido, permite a los investigadores sustentar teóricamente la temática seleccionada para ampliar la perspectiva de la situación problemática planteada con antelación.

Antecedentes de la Investigación

Los antecedentes son parte fundamental de cualquier investigación puesto que muestran una visión de los estudios realizados anteriormente, proporcionando un contexto válido sobre las técnicas y los métodos a ser seleccionados. A continuación se presentan algunos estudios a nivel Nacional e internacional, relacionados con las características del transporte terrestre transfronterizo.

En primera medida se encuentra la tesis de Orbes (2014), titulada Relaciones bilaterales Colombia y Ecuador Transporte internacional de mercancías por carretera. Análisis del Caso: El paso de frontera entre el municipio de Ipiales y el cantón Tulcán Periodo 2004 – 2012 de la universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador, del programa de Programa de Maestría en Relaciones Internacionales Mención en Negociaciones Internacionales y Manejo de Conflictos.

Sobre la base de estas ideas iniciales, esta investigación busca analizar la problemática suscitada en la frontera colombo-ecuatoriana, para intentar encontrar a partir del manejo y resolución de conflictos en el transporte de carga internacional, una alternativa política, económica y social, adecuada a los intereses locales, nacionales y regionales, de los distintos actores involucrados. La investigación pretende dar respuesta a la pregunta central del estudio: Cómo la aplicación de la decisión 399 de la CAN afecta a las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), entre Colombia y Ecuador específicamente al departamento de Nariño en Colombia y al Cantón de Tulcán en el Ecuador.

Este estudio analiza el transporte internacional de mercancías por carretera, en el paso de frontera entre el Municipio de Ipiales y el Cantón Tulcán, durante el período 2004 – 2012. Se esperaría que, dadas las fuertes relaciones que existen entre los dos países (formales e informales), el transporte de carga por carretera, fluyera sin ningún tropiezo y sobre la base de un cabal cumplimiento de la regulación existente en la materia. Pero la realidad de este transporte muestra una serie de dificultades para su desarrollo, visibilizadas por los transportadores cuando hacen tránsito por cada uno de los países, al punto de dar pie a la hipótesis planteada en este trabajo de que, bajo las actuales condiciones, es imposible que

por el puente de Rumichaca el transporte internacional de carga no especializada pueda fluir con normalidad.

De lo anterior, se desprende que el objetivo general de esta investigación es describir y evaluar la aplicabilidad que ha tenido la decisión 399 en la zona fronteriza Colombo - ecuatoriana en el periodo del 2004 y 2012, tratando de hacer algún aporte en el entendimiento que la dinámica social y económica de la zona fronteriza, debe considerarse al momento de realizar los análisis pertinentes en cuanto a la razonabilidad y aplicabilidad de normas que tratan de regular las actividades que se desarrollan en la zona de frontera entre Ecuador y Colombia, en el paso de Tulcán e Ipiales.

Se concluyó en la presente investigación que en las actuales condiciones en que se lleva a cabo el transporte internacional de carga no especializada por carretera en el paso fronterizo Rumichaca, es decir, con dificultad para la aplicación de la Decisión 399 de la CAN y la presencia de factores adversos no institucionales, es imposible que el comercio fluya normalmente. También se llevaron a cabo eventos de concertación con empresarios dueños de la carga, transportistas, autoridades locales y sociedad civil, para:

a) Mejorar el nivel de conocimiento de la Decisión 399, por parte de los funcionarios encargados de su aplicación en los pasos fronterizos.

b) Estudiar la manera de concertar estrategias para lograr el desarrollo del sector de transporte internacional de carga por carretera.

c) Armonizar las normas nacionales referentes a la capacidad mínima de carga y sobre la creación y funcionamiento de empresas dedicadas al transporte internacional de carga por carretera.

d) Acelerar la creación y operación de los CEBAF. Puede decirse que la CAN ha sido propositiva en cuanto a la dinamización del transporte de carga por carretera entre los países miembros, pero todavía queda por intervenir en la compensación que la sociedad civil debe recibir para que la actividad transportadora no sea objeto de acciones de hecho generalmente violentas y traumáticas, adelantadas por los actores que se sienten vulnerados, en caso de eliminarse el transbordo de mercancías.

Esta investigación es de gran relevancia porque servirá como sustento teórico debido a que su particularidad es similar al estudio y por tanto ayuda en la construcción del instrumento de recolección de datos. En este mismo orden de ideas, esta investigación es de gran ayuda por la relación que guarda con la investigación por encontrarse con un tema similar, sobre todo en lo planteado.

En segunda instancia se encuentra la tesis de Fonseca (2014), titulada modelo de referencia gestión logística operacional de las pyme transporte terrestre carga en Santiago de Cali (Morgelot), para optar el título de Para optar por el título de Máster en Logística Integral de la Universidad Autónoma de Occidente facultad de ingeniería departamento de operaciones y sistemas maestría en logística integral Santiago de Cali.

Este estudio, Este se presenta como consecuencia de la identificación de una necesidad básica, dada la configuración actual de los modelos transaccionales globales, donde la pertinencia de los aspectos estructurales en la gestión logística operacional debe estar desprovista de vacíos que restrinjan los flujos, la comunicación y el desarrollo óptimo de operaciones de transporte. Por otro lado los escenarios de libre intercambio de bienes y servicios requieren de modelos robustos, acompañados de metodologías de ingeniería e integración empresarial, que permiten la identificación de vacíos e impulsen, la dinámica de trabajo colaborativo.

El proyecto pretende el desarrollo de un modelo y una metodología para la gestión logística de las operaciones de las empresas PYME de transporte terrestre de carga de Santiago de Cali que sirva de referencia y responda tanto a las exigencias locales con una visión global, como a los objetivos y estrategias trazados en la Política de Competitividad y Productividad (Conpes 3527). La cual sirve de base para configurar la operabilidad de las locomotoras de desarrollo y crecimiento propuestas por el gobierno nacional.

Se concluyó, para esta tesis se realizó una búsqueda de la información más relevante, con un enfoque integral para la configuración del estado actual de las PYME de TTCC, esto permitió la observación completa de la dinámica funcional, con base en un recorrido por los

elementos más característicos de la configuración que en la actualidad tienen las PYME de TTCC, en la ciudad. Así mismo la construcción de un contexto sobre la base de una estructuración del estado del arte. Por otro lado una comparación con los modelos más cercanos y disponibles en el mundo. Luego se evaluaron los disponibles en Suramérica, para finalmente definir un marco referencial que arrojará las mejores características posibles en relación con el entorno local. Es decir Colombia, Valle del Cauca y Cali.

Esta investigación servirá como aporte fundamental, debido que existe una relación con la investigación objeto de estudio, lo cual proporciona elementos importantes en cuanto al marketing social como elemento de la variable lo que contribuye directamente en un impacto sobre la temática estudiada teniendo en cuenta la metodología.

Para finalizar, se encuentra el antecedente Pozo (2016), con una investigación titulada elaboración de una guía para seleccionar un sistema de transporte público de acuerdo a la tipología de ciudad. Caso de estudio: ciudad de Machachi del GADM Cantón Mejía de la Universidad Pontificia Católica del Ecuador Facultad de Ingeniería. Con el presente trabajo se trata de explicar, como dos elementos complementarios pero a la vez conflictivos se relacionan, siendo estos la ciudad y el transporte; entendiendo a la ciudad como un espacio donde se generan actividades por realizar, y al transporte como el medio que permite realizarlas.

Considerando que la primera aproximación al conocimiento y la comprensión de la forma de la ciudad es el trazado o planimetría y por otro lado, que el uso del transporte público se encuentra asociado a las lógicas geográficas del lugar y a su implementación; en las ciudades se pueden observar notables modificaciones físicas, espaciales e incluso cambios sociales a través del tiempo, basadas en decisiones tomadas en épocas anteriores que no satisfacen las necesidades de una ciudad contemporánea en la mayoría de veces, por lo que deben ser reformadas y adaptadas a las necesidades actuales, mediante propuestas científicas actuales que aborden la interacción entre individuos, sus actividades y el transporte.

Por lo que dentro del diseño de investigación del presente documento, la metodología del estudio implica extraer información primaria y secundaria base, desde el punto de vista de la necesidad de acoplar teorías generales de transporte público a las necesidades particulares de la ciudad seleccionada como piloto del estudio, plasmándolas en el Esquema de Manheim (1979), con el cual se intenta vislumbrar la complejidad del transporte en el ámbito urbano.

Teniendo como objetivo primordial elaborar una guía que ayude en selección de un sistema de transporte público de acuerdo a la tipología de ciudad. El tipo de investigación Cualitativa: Exploratoria- Descriptiva y Cuantitativa: Descriptiva - Relacional causal. Finalmente, se plantean conclusiones generales que puedan ser tomadas como referencia para diseños de transporte público en ciudades de características similares a la seleccionada.

Los resultados de la investigación diseñada fueron la base de la propuesta de transporte público direccionado a la ciudad destino de los esfuerzos investigativos; es decir, a partir de las conclusiones obtenidas de la investigación planteada, se sustentará el método de transporte público apropiado a la tipología de la ciudad identificada mediante investigación, con las particularidades que los parámetros de sistema de actividades, sistema de transporte y patrón de flujos (medibles cuantitativa y cualitativamente);

Para la propuesta se utilizó los criterios para seleccionar el modo de transporte público empleados por Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos, ALAMYS, los cuales el modelo de la guía de transporte; y, además debe considerarse que estos criterios utilizan como parte de su análisis el corto, mediano y largo plazo, lo que justifica la necesidad de investigación proyectiva y relacional como la propuesta en el presente estudio.

Esta investigación es de gran relevancia por que servirá como sustento metodológico

debido a que su particularidad es similar a la variable de estudio y por tanto ayuda en la construcción del instrumento de recolección de datos. En este mismo orden de ideas, esta investigación es de gran ayuda por la relación que guarda con la investigación.

Antecedentes legales y/o jurídicos

En el marco normativo nacional del transporte en Colombia, arranca con la Constitución Política, que garantiza y otorga el derecho al transporte, al disponer que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional.

Ley 336 de 1996 Artículo 1°. La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo, Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

Ley 105 de 1993 Artículo 1°. Sector y Sistema Nacional del Transporte. Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Decreto 087 de 2011 Artículo 1°. Objetivo. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Ley 688 de 2001 Artículo 19. Control El Ministerio de Transporte y la Superintendencia Bancaria, ejercerán el control y las facultades sancionatorias consagradas por la ley para la vigilancia de estos fondos, de las empresas a fin de verificar el cumplimiento

de sus obligaciones según lo dispuesto en la presente ley, para lo cual podrá solicitar los informes que estime pertinentes.

Ley 688 de 2001 Artículo 24. Multas. Las multas que se recauden por concepto de las sanciones que se establecen en la presente ley, deberán ser consignadas en el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre, las cuales serán manejadas en una cuenta especial que se denominará de "Desarrollo Social de Transporte", cuyo objetivo será el de contribuir a desarrollar políticas de protección social para los conductores de los vehículos por reponer. El Gobierno Nacional asignará recursos al Fondo con destino a esta cuenta para el mejoramiento de los aspectos sociales del transporte.

Transporte internacional y fronterizo

Ley 336 de 1996 Artículo 53. De acuerdo con lo establecido por el artículo segundo de la Ley 105 de 1993, las autoridades competentes deberán tener en cuenta que el transporte es elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del país.

Ley 336 de 1996 Artículo 54. El servicio público de transporte fronterizo e internacional se regirá por las leyes especiales, los tratados y convenios celebrados por el país que, de acuerdo con las disposiciones correspondientes, hayan sido incorporados al ordenamiento jurídico.

Ley 336 de 1996 Artículo 55. Los programas de cooperación, coordinación e integración acordados por las entidades territoriales en virtud de lo dispuesto por el artículo 289 de la Constitución Política y por el artículo 40 de la Ley 105 de 1993, deberán sustentarse en el principio de la reciprocidad en armonía con las políticas formuladas por el Gobierno Nacional.

Ley 191 de 1995 Artículo 30. Facultase al Ministerio de Relaciones Exteriores y al

de Transporte para establecer acuerdos con los países fronterizos cuyo objeto sea el transporte transnacional y transfronterizo de pasajeros y mercancías por carretera y fluvial. Dicho servicio deberá ser prestado por transportadores colombianos del país vecino, legalmente constituidos.

Ley 769 de 2002 Artículo 41. Vehículos extranjeros. Los vehículos registrados legalmente en otros países, que se encuentren en el territorio nacional, podrán transitar durante el tiempo autorizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, teniendo en cuenta los convenios internacionales y la Ley de fronteras sobre la materia.

CAPITULO II

En este capítulo se anotaran las bases teóricas sugerida por cada uno objetivo planteado para dar refuerzo a lo señalado en el planteamiento del problema, lo que implica un claro y preciso análisis de las leyes, reglamentos, normas, decretos. etc., que establecen el basamento jurídico sobre el cual se sustenta la investigación en cuestión, enfocando las variables presentes en el problema planteando los postulados de los enfoques teóricos referentes características del transporte terrestre transfronterizo de pasajeros en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018.

CAPITULO I

CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS QUE SE UTILIZAN PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSFRONTERIZO DE PASAJEROS, EN LA RUTA MAICAO- PARAGUACHÓN, EN EL AÑO 2018.

En este capítulo se desarrollaran las características de los vehículos que prestan servicios terrestre trasfronterizo de pasajeros sustentados por las teorías de los autores Scheker (2012), Morán & Samaniego (2016), Gómez & Acevedo Suárez (2007) y Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002.

El transporte terrestre es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas. Así pues existen redes de carreteras, caminos, ferrocarriles y otras redes especiales (eléctricas, de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos). Denominamos flujo al tráfico que circula por la red de transporte, mientras que la capacidad es el flujo máximo que es capaz de absorber la red.

Según Gómez & Acevedo Suárez (2007), manifiestan que el transporte es “La acción del colectivo laboral dirigida a garantizar las actividades de diseño y dirección de los flujos material, informativo y financiero, desde sus fuentes de origen hasta sus destinos finales, que deben ejecutarse de forma racional y coordinada con el objetivo de proveer al cliente los productos y servicios en la cantidad, calidad, plazos y lugar demandados con elevada competitividad y garantizando la preservación del medio ambiente”.

Estas redes de transporte terrestre las podemos clasificar en función de su densidad en tres tipos: ejes aislados, que serían aquellos que unen exclusivamente dos puntos en el territorio, lugar de producción y de consumo (redes de algunas zonas de países desarrollados en los que la población es escasa los recursos naturales no son explotados); redes poco estructuradas, en la que existen varios ejes, conectados o no entre sí, sin que exista una jerarquización entre ellos (redes de países subdesarrollados); redes estructuradas, son aquellas en las que existe un elevado número de ejes, conectados entre sí y organizados de una manera jerárquica, lo que facilita el transporte por todo el territorio (redes de países desarrollados).

1. Vehículos

De acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 se define como: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

De acuerdo la Federación Internacional del Automóvil define así al automotor:

“Vehículo terrestre movido por sus propios medios, que se desliza mínimo sobre cuatro ruedas dispuestas en más de una alineación y que están siempre en contacto con el suelo, y de las cuales por lo menos dos son directrices y dos de propulsión”.

1.1.Servicios

El servicio al cliente es el servicio o atención que una empresa o negocio brinda a sus clientes al momento de atender sus consultas, pedidos o reclamos, venderle un producto o entregarle el mismo. Para entender mejor su concepto veamos a continuación los factores que intervienen en el servicio al cliente:

Amabilidad: amabilidad hace referencia al trato amable, cortés y servicial. Se da, por ejemplo, cuando los trabajadores saludan al cliente con una sonrisa sincera, cuando le hacen saber que están para servirlo, cuando le hacen sentir que están genuinamente interesados en satisfacerlo antes que en venderle, etc.

Atención personalizada: la atención personalizada es la atención directa o personal que toma en cuenta las necesidades, gustos y preferencias particulares del cliente. Se da, por ejemplo, cuando un mismo trabajador atiende a un cliente durante todo el proceso de compra, cuando se le brinda al cliente un producto diseñado especialmente de acuerdo a sus necesidades, gustos y preferencias particulares, etc.

Rapidez en la atención: la rapidez en la atención es la rapidez con la que se le toman los pedidos al cliente, se le entrega su producto, o se le atienden sus consultas o reclamos. Se da, por ejemplo, cuando se cuenta con procesos simples y eficientes, cuando se cuenta con un número suficiente de personal, cuando se le capacita al personal para que brinden una rápida atención, etc.

Ambiente agradable: un ambiente agradable es un ambiente acogedor en donde el cliente se siente a gusto. Se da, por ejemplo, cuando los trabajadores le dan al cliente un trato amable y amigable, cuando el local del negocio cuenta con una buena decoración, una

iluminación adecuada, una música agradable, etc.

Comodidad: comodidad hace referencia a la comodidad que se le brinda al cliente cuando visita el local. Se da, por ejemplo, cuando el local cuenta con espacios lo suficientemente amplios como para que el cliente se sienta a gusto, sillas o sillones cómodos, mesas amplias, estacionamiento vehicular, un lugar en donde pueda guardadas sus pertenencias, etc.

Seguridad: seguridad hace referencia a la seguridad que existe en el local y que, por tanto, se le da al cliente al momento de visitarlo. Se da, por ejemplo, cuando se cuenta con suficiente personal de seguridad, cuando se tienen claramente marcadas las zonas de seguridad, cuando se tienen claramente señalizadas las vías de escape, cuando se cuenta con botiquines médicos, etc.

Higiene: higiene hace referencia a la limpieza o aseo que hay en el local o en los trabajadores. Se da, por ejemplo, cuando los baños del local se encuentran siempre limpios, cuando no hay papeles en el piso, cuando los trabajadores están bien aseados, con el uniforme o la vestimenta impecable y las uñas recortadas, etc.

Una empresa o negocio brinda un buen servicio al cliente cuando ha trabajado en varios de estos factores; por ejemplo, cuando trata a sus clientes con amabilidad, les da un trato personalizado, los atiende con rapidez, les ofrece un ambiente agradable, y los hace sentir cómodos y seguros.

1.2. Legalidad

El principio de legalidad, o también conocido como primacía de la ley, se define como la prevalencia de la ley ante cualquier otra actividad o acción que posee el poder público.

Es decir, todo lo que emane de un Estado debe estar regido por ley y no por la voluntad de las personas que habitan en esa sociedad. Por lo tanto, la legalidad es todo aquello que se realiza dentro del marco de la ley escrita.

Es por esta razón que todas las personas que conforman una sociedad deben respetarla

para una mejor coexistencia. A su vez, ningún gobernante puede oponerse a lo establecido en la Constitución de cada país, donde se encuentran todas las normas esenciales de cada Estado; todas las medidas que tome mientras se encuentre en su cargo deberán estar sometidas a la ley.

1.3.Ruta

La ruta es un camino, vía o carretera que une diferentes lugares geográficos y que le permite a la personas desplazarse de un lugar a otro, especialmente mediante automóviles, aunque también es recurrente la presencia en estas de ómnibus.

En tanto y a propósito de esto, la mencionada, es la principal cuestión que diferenciará a una ruta de un camino, ya que las mismas se encuentran especialmente acondicionadas para que por ellas transite el transporte vehicular: asfaltadas, con señalizaciones especiales, áreas de servicios para satisfacer algunas necesidades básicas en los trayectos largos, entre otras cuestiones. En países como ser la Argentina y el Uruguay es popular el uso del término ruta para referirse a este tipo de vías, en cambio, en España, prima el uso del término carretera para denominarlas.

1.4.Tipos de Vehículos

Los vehículos de transporte de pasajeros se clasifican de acuerdo a las áreas dedicadas para los pasajeros (sentados y de pie) y de acuerdo al servicio que prestan (urbano, distrital, municipal, interurbano, escolar, etc.).

De acuerdo a las áreas encontramos los de Tipo A, o vehículo diseñado con áreas para transportar pasajeros sentados y de pie que permitan su fácil desplazamiento; y Tipo B, o vehículos concebidos para transportar pasajeros exclusivamente sentados.

En cuanto a la Modalidad de servicio, los hay de Servicio urbano, o transporte para la movilización de pasajeros dentro de las áreas metropolitana, distrital y municipal; de

Servicio interurbano, o transporte para la movilización de pasajeros entre dos o más ciudades; de servicio escolar, o transporte para la movilización de estudiantes; y de Servicio turístico, o transporte para la movilización de pasajeros dentro de la ciudad o entre dos o más ciudades.

Definidos los tipos de vehículos y la modalidad del servicio, se establecieron las siguientes clases de vehículos para el transporte de pasajeros para más de 8 plazas:

Clase I: vehículos tipo A y B diseñados para servicio urbano y tipo B para servicio escolar.

Clase II: vehículos tipo A concebidos para servicio interurbano.

Clase III: vehículos tipo B concebidos para servicio interurbano y/o turístico.

CAPITULO II

PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTALIDAD DE LOS VEHÍCULOS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSFRONTERIZO DE PASAJEROS, EN LA RUTA MAICAO-PARAGUACHÓN, EN EL AÑO 2018.

En este capítulo se desarrollaran las principales causas de accidentabilidad de los vehículos que prestan servicios terrestre trasfronterizo de pasajeros bajo la teoría de Cantón & Pozo (2016).

2. Accidentabilidad

El concepto de accidente vial es aquel que se utiliza para hacer referencia a los hechos o siniestros que toman lugar en la vía pública y que tienen que ver con vehículos de distinto tipo. Los accidentes viales son una de las principales causas de muerte a nivel mundial ya que cuestiones como la imprudencia, la falta de respeto a las leyes viales, el pobre estado de los caminos y carreteras en algunos países, la no existencia de leyes y demás contribuyen a generar esta situación. Cantón & Pozo (2016).

Los accidentes viales involucran siempre a vehículos, ya sean estos autos, camiones, bicicletas, autobuses u otros. En algunos casos, los accidentes viales toman lugar entre dos o más vehículos diferentes, mientras que en otros casos enfrentan a un vehículo con un transeúnte o peatón (quien siempre queda en inferioridad de condiciones en comparación con

el vehículo). Normalmente, cuando se sucede algún tipo de accidente vial se producen heridos y, en ocasiones en las cuales el siniestro es grave o muy violento, muertes. Además, también se generan diferentes tipos de daños materiales a los vehículos involucrados, sean estos participantes directos o no.

2.1. Sobre cupo.

De conformidad con la normatividad vigente, la capacidad transportadora, entendida como el número de vehículos requeridos y exigidos para la prestación de los servicios, es diferente de lo que puede considerarse como “cupo” que, si bien no cuenta con una definición legal, puede entenderse como el derecho a transportar que tiene el vehículo que está autorizado para prestar el servicio público individual, que es accesorio a este, razón por la que es apreciable en dinero y genera diversos efectos tributarios, con ocasión de su posesión hasta su disposición. Cantón & Pozo (2016)

Tratándose del impuesto de renta, el oficio Dian 23029 de 2015 sostiene que “el “cupo” de un vehículo de servicio público puede ser materia de cesión, posibilidad que hace necesario distinguir los dos activos involucrados: el vehículo y el derecho a circular como parte del sistema de transporte público, que se considera debe incluirse en la declaración del impuesto de renta y complementario, como un derecho apreciable en dinero.

2.2.Vía Terrestre.

Las "vías terrestres" son obras de infraestructura de transporte, como son por ejemplo: caminos, carreteras, autopistas, o autovías, puentes, túneles y vías férreas, y sus obras de cruce y empalmes. Cantón & Pozo (2016).

Los beneficios socioeconómicos proporcionados por las vías terrestres incluyen la confiabilidad bajo todas las condiciones climáticas, la reducción de los costos de transporte, el mayor acceso a los mercados para los cultivos y productos locales, el acceso a nuevos centros de empleo, la contratación de trabajadores locales en obras en sí, el mayor acceso a

la atención médica y otros servicios sociales y el fortalecimiento de las economías locales

2.3.Tecno mecánica

La revisión técnico mecánica es un procedimiento de carácter obligatorio al que se deben someter todos los vehículos particulares, de servicio público y motocicletas que transiten por las calles y carreteras colombianas.

Frente a esta formulación, el Gobierno Nacional estableció luego de implementar el nuevo Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) y contempla además lo contenido en el decreto 019 de 2012 y las resoluciones 3500 de 2005 y 2200 de 2006 de los Ministerios de Medio Ambiente y Transporte. Este examen se debe realizar en cualquiera de los centros de diagnóstico automotor (CDA) autorizados por el ministerio del transporte.

2.4.Exceso de velocidad

El exceso de velocidad puede causarte desde una multa hasta un accidente de tránsito con graves consecuencias. El riesgo está presente en las vías urbanas y en las carreteras de la misma manera, por lo que es importante que siempre tengas a mano los números de contacto para comunicarte en caso de accidente. Por su parte, En las zonas residenciales y escolares es donde debes circular con mayor precaución. Una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora es lo que establece el Código de tránsito colombiano para conducir por estos sectores. Cantón & Pozo (2016)

Esta normativa también fija restricciones para el resto de las vías de todo el país. En 2008, el Código Nacional de Tránsito fue objeto de una modificación que estableció nuevos límites y cuyo incumplimiento te pueden ocasionar una penalización por excesos de velocidad.

CAPITULO III

CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LAS PERSONAS QUE UTILIZAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSFRONTERIZO DE PASAJEROS, EN LA RUTA MAICAO- PARAGUACHÓN EN EL AÑO 2018.

En este capítulo se desarrollaran las características socioeconómica de las personas que utilizan el servicio de transporte terrestre trasfronterizo de pasajeros bajo la teoría del Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte. (2011) y Gaitner (1983).

3. Usuario

La razón de ser de la existencia de la teoría del servicio público son los usuarios, que en los términos del artículo 14 de la Ley 142, son las personas naturales o jurídicas que se benefician con la prestación de un servicio público domiciliario, bien como propietario del inmueble en donde este se presta, o como receptor directo del servicio; se trata entonces de la persona que recibe la facilidad o prestación con el fin de atender necesidades que en el contexto de Ley son esenciales.

La utilización de la expresión “usuario” no es casual para el derecho administrativo, y no podría libremente intercambiarse por la de “cliente”, pues se trata de una expresión con un innegable contenido social y que evoca a quien “usa” un servicio y representa la parte débil de una relación jurídica entre desiguales, a diferencia de la expresión cliente, que tiene su origen en el derecho comercial o económico y que en general, tiene una situación privilegiada en las relaciones económicas, pues es quien elige o quien decide. Cantón & Pozo (2016)

3.1.Socioeconómico

El nivel socioeconómico suele considerarse, a nivel popular, en base a una escala simple: bajo, medio o alto, aunque no existen unos baremos rígidos que permitan incluir a una persona en uno de estos niveles. Su clasificación a nivel sociológico es, sin embargo,

mucho más precisa y se realiza, por regla general, analizando diversos factores dentro de cada una de las mencionadas áreas y asignándoles uno de los valores de dicha escala en función de qué nivel predomina en cada uno de ellos. Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte. (2011).

De este modo, el estudio de los ingresos, el patrimonio, el círculo social en el que se mueve, el nivel educativo adquirido y las condiciones generales de su entorno más cercano, son factores que suelen estar interrelacionados, permitiendo definir de manera más o menos exacta, a qué nivel socioeconómico pertenece un individuo o núcleo familiar.

3.2.Actividad Económica

La actividad económica, por lo tanto, es el procedimiento que implica la producción y el intercambio de servicios y productos para satisfacer las necesidades de los individuos. Cada actividad económica se desarrolla en tres fases: la generación del servicio o del producto, la distribución del mismo y finalmente el consumo. Todo el proceso produce riqueza.

3.3.Estrato

El estrato es un grupo de viviendas o predios con características físicas o productivas similares. En ellos habitan personas con condiciones socioeconómicas comparables, obtenidas con la aplicación de una metodología de estratificación. En esta medida, aunque gracias a la estratificación se pueden establecer cobros diferenciales de los servicios públicos para cada estrato, ésta no determina el valor de las tarifas de los servicios públicos domiciliarios (ni el porcentaje de subsidio o contribución), y se constituye, simplemente en el instrumento que hace posible identificar los sectores con distintos niveles socioeconómicos a los cuales se les asignan subsidios o contribuciones.

3.4.Profesión u oficio

Cuando hablamos de ejercer una profesión nos referimos a cualquier ocupación laboral que una persona profesional o profesionista pueda ejercer y por lo que, recibe una remuneración económica. Es evidente que, para tener una profesión implica que se debe contar con una educación especializada. Esta educación a menudo se logra de manera formal en las universidades, por lo que, además, para poder ingresar a ellas deben cumplir con un cierto nivel educativo previo.

A partir del trabajo de Cleaves (1985), una nueva concepción de la profesión se da, por lo que sostiene que las profesiones requieren de un conocimiento especializado, una capacitación educativa de alto nivel, control sobre el contenido del trabajo, organización propia, autorregulación, altruismo, espíritu de servicio a la comunidad y elevadas normas éticas.

CONCLUSIONES

En este capítulo se basa sobre el estudio características de los vehículos que se utilizan para prestar el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018. el cual contiene descripción clara y precisa sobre las actividades desarrolladas generadas de los objetivos específicos correspondientes los resultados de la actividad investigativa antes mencionada de cada dimensión con sus respectivos indicadores con el propósito de estimular y promover la integración del servicio de transporte terrestre transfronterizo de los pasajeros de la ruta Maicao-Paraguachón.

En este orden de ideas, en cuanto a las características de los vehículos que se utilizan para prestar el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018, se realizaron unas encuestas a 100 conductores de vehículos censados por el tránsito municipal de Maicao, dedicados a cubrir la ruta antes mencionada la cual se puede decir que El 65% de los carros no se encuentran en óptimas condiciones, puesto que no son carros adecuado para el funcionamiento de servicios públicos, que son

carros Fairlane, LTD, Malibú, Capri, Zephir y Mercury tipo sedán de los años 1965 hasta 1990 con más de 40 años en circulación.

Cabe destacar, que estos vehículos provenientes de país vecino Venezuela no cumple una tecnomecánica tal como lo exige la normatividad colombiana donde está, luego de implementar el nuevo Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) y contempla además lo contenido en el decreto 019 de 2012 y las resoluciones 3500 de 2005 y 2200 de 2006 de los Ministerios de Medio Ambiente y Transporte, dice que los vehículos de transporte públicos y particulares deben someterse a la revisión técnico mecánica de carácter obligatorio que transiten por las calles y carreteras colombianas con el fin de optimizar la circulación de un buen funcionamiento de vehículo.

Es importante, señalar que la ruta prestadora del servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en su gran mayoría son de la etnia wayuu que transitan del vecino país Venezuela para llegar a Maicao.

Se recomienda a partir de la caracterización que se realizó en las diferentes cooperativas.

- Elaborar un Plan de Trabajo y Cronograma de Actividades del presente censo realizado, que debe de contener como mínimo los siguientes apartados:
 - Objetivos
 - Enfoque y metodología de trabajo
 - Cronograma de Actividades, precisando las fechas de iniciación y fin de todas y cada una de ellas; así como los productos que deban presentarse
- Realizar Talleres binacionales fronterizos con las autoridades competentes y los prestadores del transporte público de pasajeros transfronterizos y fronterizos para validar el diagnóstico y la propuesta a ser presentada.
- Realizar campañas sobre el óptimo funcionamiento del vehículo, Revisión completa de los sistemas de dirección y suspensión, Revisión del correcto sistema de frenos, incluyendo el de estacionamiento. En los vehículos con sistema de aire, este no debe producir ruido excesivo, correcto funcionamiento del sistema de escape, que no se encuentre roto, deteriorado o produciendo

mucho ruido, el perfecto estado de las llantas del vehículo, incluyendo la de repuesto y que se cuente con gato, herramienta y equipo de seguridad para evitar contratiempos en la vías.

En cuanto, a las principales causas de accidentalidad de los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón, en el año 2018, Se preguntó a los agentes de tránsito municipal de Maicao y a los agentes de policía de tránsito Nacional sobre las causas de accidentabilidad de la ruta Maicao – Paraguachón y de acuerdo a la respuestas suministradas por los informantes claves el 100% respondieron que siempre que el exceso de velocidad, por falta de precaución el conductor no reacciona correctamente ante los obstáculos poniendo así en riesgo la vida de él y de los pasajeros, como frenadas bruscas, daños en la vía, baches, cruce inesperado de peatones, volada del pare etc.

Otro índice de accidentabilidad según las respuestas suministrada por los conductores el 90% contestaron que casi siempre el sobre cupo es la causa probable de los accidentes en vehículos venezolanos dedicados al transporte de pasajeros en la ruta Maicao – Paraguachón, las fallas mecánicas y conducir con trago o tomado, bajo este efectos de estas sustancias altera los sentidos, lentifica la capacidad de reacción, disminuye la coordinación, afecta la capacidad de tomar decisiones, entre otras reacciones, lo que genera accidentes muy importantes en la vía.

Para este objetivo se recomienda lo siguiente:

- Mantener los amortiguadores en perfecto estado, las malas condiciones de estos pueden afectar la estabilidad de su vehículo.
- Mantener una distancia prudente con los autos que vayan delante de usted, para poder frenar con anticipación.
- Mantener precaución con las señales de tránsito.
- Revisen de la tecno mecánica periódicamente.
- Prevención con los charcos, deben disminuir la velocidad, lo mejor es bajar el ritmo y tratar de sobrepasarlo de buena forma.
- Revisión técnica de precaución (agua, liquido de freno y aceite)

- Tener cuidado con los sobrecupos.
- Usar el cinturón de seguridad que quede ajustado.

Y por último, las características socioeconómicas de las personas que utilizan el servicio de transporte terrestre transfronterizo de pasajeros, en la ruta Maicao-Paraguachón en el año 2018, se concluye que el 90% de los conductores no tienen un grado de escolaridad alto y a pesar de ello los conductores presentan una actitud muy favorable en sus relaciones laborales con los pasajeros considerando que pueden comunicarse de manera directa con sus compañeros con un lenguaje coloquial sintiéndose orgulloso de su oficio.

Para este objetivo se recomienda lo siguiente:

- Realizar una caracterización de los conductores que se dedican al transporte fronterizo para capacitarlos sobre cooperativismo, servicios al cliente, norma de tránsito y otros que vayan en pro del mejoramiento del servicio y la calidad de vida del conductor.
- Realizar banco de oferente laboral para aquellos conductores que tengan una profesión o carrera técnica y estos sean ayudados por la oficina de empleo del sena y estos puedan dedicarse a otra actividad que tenga que ver con su perfil.
- Estratificar a los conductores para gestionar antes el Sisben la seguridad social.
- Realizar estrategias de Marketing para atraer al usuario.
- Incentivar al usuario por su fidelidad en el uso del transporte.
- Gestionar ante el SENA certificación para aquellos conductores que tengan un arte u oficio adquirido empíricamente.

Referencias Bibliográfica.

Aguilar, David y JAIME Hernández. 2009. "Transportistas demandarán a EU", El Universal, 8 de agosto, en <http://www.eluniversal.com.mx/primer/33425.html>.

Álvarez-Gayou, J.L. (2005). Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología. México: Paidós.

Albrecht , Kart y Bradford, Lawrence. Excelencia en el Servicio. Editorial 3R 1998

DECRETO NÚMERO 170 DE 2001, (FEBRERO 5 DE 2001). “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor. Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros”.

Documentos para TRANSPORTE: Zonas Estratégicas de Transporte – ZET 2015. Ley 1753 de 2015 Nivel Nacional.

Decreto 170. (05 de 02 de 2001). Bogotá, Colombia.

ElkaScheker. Año 2012. Estudio de la problemática de transporte transfronterizo en Jimani – Haití. Página 20

Fidias Arias (2016), El Proyecto De Investigación De Séptima Editorial: Episteme Lugar: Caracas Año: 2016.

Fuentes D, Rubén. Importancia económica y social de los transportes. Artículo publicado en la revista SCOP. México, 1960.

GAITNER Frances, “Creative Customer Service Management”, Internacional Journal of Physical distribution, Vol N 3, 1983

Garrido, Rodrigo H. Modelación de sistemas de distribución de carga. Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile, 2001

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación (6ª ed.). México: McGraw Hill Education.

Hernández, R., Méndez, S. y Mendoza, C. (2014). Capítulo 1. En Metodología de la investigación, página web de Online Learning Center. Consultado en la red mundial el 29 de abril de 2015 http://novella.mhhe.com/sites/000001251x/student_view0/index.html

Ing. Gabriel Morán Villafuerte Asesora: Mgt. Paola Samaniego García. Junio 2016. Análisis a la calidad del servicio de transporte urbano de buses en la ciudad de Esmeraldas – Ecuador, desde la óptica del usuario.

Ley 136. (20 de 12 de 1996). Bogotá, Colombia.

Ley 105. (30 de 12 de 1993). Bogotá, Colombia.

LEY 769 DE 2002 (agosto 6) LEXBASE. Por la cual se expide el Código Nacional de tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Maicao, M. d. (28 de 02 de 2014). Sitio oficial de Maicao en La Guajira, Colombia.

Recuperado el 01 de 04 de 2018, de http://www.maicao-laguajira.gov.co/informacion_general.shtml

Machachi del Gadm Cantón Mejía – Ecuador. Arq. Fredy Pozo Arellano. Año 2016. Elaboración de una guía para seleccionar un sistema de transporte público de acuerdo a la tipología de ciudad. Caso de estudio: ciudad Página 17.

M.I. Gómez Acosta, J.A. Acevedo Suárez. La Logística Moderna en la Empresa. Volumen I, (2007).

Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte. Ministerio de Transporte y Comunicación de Perú. Página 428. Año 2011.

Plan Nacional De Desarrollo 2010-2014. “Prosperidad para todos” Departamento Nacional de Planeación. Diciembre de 2010.

Plan De Desarrollo “Maicao De La Mano Con La Gente, Rumbo Al Centenario” 2012-2015

Pérez (2009). Seguridad Y Salud Laboral Normativa Legal Aplicable Bases Legales Del Marco Teórico. República del Ecuador

Richard Chávez Abad Introducción a la Metodología de la Investigación. Universidad Técnica de Machala.

Rubin, H.J. y Rubin, I.S. (1995) Qualitative interviewing. The art of hearing data. Thousand Oaks, CA: Sage.

Ruiz Olmedo, Sergio. Tratado práctico de los transportes en México. Ed 20+1, México, 2007.

Silva, J (2014). Metodología de la Investigación: Elementos Básicos. Colegial Bolivariana. Caracas.

Tamayo y Tamayo, Mario. Proceso de la Investigación Científica. 4ta Edición. México.

Referencia virtual.

http://www.elmundo.com/portal/opinion/columnistas/el_concepto_usuario_de_servicios_publicos_domiciliarios.php#.WyMRnjdKjIU

El concepto: usuario de servicios públicos domiciliarios. www.elmundo.com

Via Definicion.mx: <https://definicion.mx/nivel-socioeconomico/>

https://www.dane.gov.co/files/geoestadistica/Preguntas_frecuentes_estratificacion.pdf

<http://www.terminalarmenia.com/userfiles/files/REGIMENTRANSPORTE2011.pdf>

www.terminalarmenia.com

<http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>