

**Impacto socioeconómico del incremento de tarifas de transporte público en el municipio de San Juan de Pasto frente al goce efectivo del derecho a la educación y al transporte a partir del estudio de caso de los estudiantes del programa de derecho de la Universidad Cesmag durante el periodo 2016-2020**

**Leidy Diana Botina Vallejo**

**Dayron Sthyven Villagómez Gaón**

**Trabajo práctico aplicado para optar por el título de especialista en Derecho Empresarial**

**Especialización en Derecho Empresarial**

**Dirección de Postgrados**

**Universidad Cesmag**

**San Juan de Pasto**

**Mes de noviembre 2022**

## **Resumen**

En esta propuesta de investigación es importante identificar las consecuencias que ha tenido los estudiantes del programa de derecho de la Universidad Cesmag del municipio de San Juan de Pasto ante el incremento de tarifas de transporte público, haciendo énfasis frente a la protección del derecho al transporte de la población estudiantil de las instituciones de educación superior durante el periodo comprendido vigencia 2016-2020. De igual forma, se hace una descripción breve del problema, abordando el contexto de la educación superior, en relación con el derecho a la educación, al ser un derecho fundamental y constitucional.

Para llevarlo a cabo, es necesario la formulación problema teniendo en cuenta la justificación, los objetivos tanto general como específicos, posteriormente se menciona el marco de referencia, el cual a partir de la revisión de diferentes bases de datos de investigación que se logró recolectar y finalmente lineamientos metodológicos retomando el método de estudio, un paradigma mixto, los tipos y enfoques de investigación, técnicas de recolección de información, universo y muestra que se van a desarrollar en el presente estudio, en donde se ejecutará la revisión documental y encuesta.

Así las cosas, la integración de herramientas, así como el análisis desde Derecho se logrará identificar los elementos que puntualmente afectan o no el desarrollo de los derechos relacionados en líneas previas, en relación con el nivel de satisfacción del usuario, esta investigación; a su vez, buscará identificar elementos que puedan fortalecer el debate sobre las tarifas en la ciudad de Pasto tipo bus.

**Impacto socioeconómico del incremento de tarifas de transporte público en el municipio de San Juan de Pasto, frente al goce efectivo del derecho a la educación y al transporte a partir del estudio de caso de los estudiantes del programa de derecho de la Universidad Cesmag durante el periodo 2016-2020.**

## **1. Introducción**

En esta investigación es importante identificar las consecuencias que han tenido los estudiantes del programa de derecho de la universidad Cesmag del municipio de San Juan de Pasto ante el incremento de tarifas de transporte público, haciendo énfasis frente a la protección del derecho al transporte y a la educación de la población estudiantil del programa de derecho de la universidad Cesmag durante el periodo comprendido vigencia 2016-2020.

Para abordar este tema se utilizara un enfoque cualitativo ya que se utilizarán encuestas para la obtención de datos estadísticos que nos permitan conocer cuál ha sido el alcance del impacto socioeconómico del alza en las tarifas del transporte público, además nos permitirá revelar si este impacto ha sido negativo, positivo o si por el contrario el impacto pudo ser nulo y no afectar a la gran mayoría de estudiantes, además utilizaremos la revisión documental para entender desde el enfoque jurídico cuales son las leyes que respaldan el derecho a la educación y al transporte público en el territorio colombiano.

Seguidamente se hace una descripción breve del problema, abordando el contexto de la educación superior, en relación al derecho a la educación, al ser un derecho fundamental y constitucional que podría estar siendo vulnerado debido al incremento desmesurado de los últimos años de las tarifas de bus y además esta investigación; a su vez, buscará identificar

elementos que puedan fortalecer el debate sobre las tarifas y su disminución en la ciudad de Pasto tipo bus.

## **2. Análisis de la situación problema**

### **2.1. Descripción del problema de investigación.**

Ahora bien, al tratarse de una investigación que integra el estudio de dos amplios sectores como lo son el estudio jurídico a la situación planteada y a su vez el impacto mismo a nivel social y económico sobre los usuarios, es necesario inferir lo que encierra los incrementos de la tarifa de transporte público, se tiene en cuenta lo establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE (2007), quien afirma 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 otro lado, se debe reconocer las condiciones de acceso al transporte público teniendo en cuenta aspectos económicos, infraestructurales, viabilidad de las personas, seguridad y subsidio que poseen algunos estudiantes.

La razón de que se hable de estos factores tiene mucho que ver con el hecho de que vivimos en un Estado social de derecho, así lo enuncia el artículo primero de nuestra carta magna lo que encamina a un desarrollo más equitativo y justo en la sociedad; así las cosas, podemos ver que existe cierta tensión entre todas esas salvaguardas en que se debe manifestar el estado y, como se lo mencionó en párrafos anteriores, la posible afectación a la población estudiantil del estado Colombiano.

### **Formulación del problema de investigación.**

¿Cuál es el impacto socioeconómico del incremento de tarifas de transporte público en el Municipio de San Juan de Pasto, frente al goce efectivo del derecho a la educación y al transporte de la población estudiantil de la Universidad Cesmag durante el periodo 2016-2020

## **3. Objetivos**

### **3.1. Objetivo General**

Analizar Impacto socioeconómico del incremento de tarifas de transporte público en el municipio de San Juan de Pasto, frente al goce efectivo del derecho a la educación y al transporte a partir del estudio de caso de los estudiantes del programa de derecho de la Universidad Cesmag durante el periodo 2016-2020. .

### **3.2. Objetivos específicos**

- Explicar el alcance del derecho al transporte público en Colombia en relación con la condición de los estudiantes de educación superior del programa de derecho de la universidad Cesmag del municipio de Pasto.
- Estudiar la normatividad vigente relacionada con el incremento de las tarifas de transporte público y la implementación del nuevo sistema estratégico de transporte público en el municipio de San Juan de Pasto.
- Evaluar el impacto de las tarifas de transporte público, frente a las condiciones socioeconómicas de los estudiantes del programa de derecho de la universidad Cesmag y su influencia en el goce efectivo del derecho a la educación.

## **4. Justificación**

El propósito de esta investigación es establecer un análisis oportuno sobre el incremento de tarifas de transporte público desde el año 2016 a 2020 en el Municipio de San Juan de Pasto, frente a la protección del derecho al transporte de la población estudiantil del programa de derecho de la Universidad Cesmag que, en este contexto se vincula al derecho a la educación, como un derecho de protección constitucional al convertirse en derecho fundamental.

Además de esta investigación también va encaminada, a analizar el impacto que tiene la tarifa del bus, cuáles son los elementos puntuales en que la Administración Municipal de Pasto se basa para efectuar incrementos tarifarios año tras año. Para esta investigación se evaluará su impacto socioeconómico en la población estudiantil del programa de derecho de la universidad Cesmag.

Se debe tener muy en cuenta aspectos que resultan ser novedosos y que ayuda a entender la pertinencia de esta investigación, se trata del informe final de estructuración técnica, legal y financiera del SETP de la ciudad de Pasto, presentado en el año 2015 por la U.T. Mobile - lcovias, el cual fue aprobado y avalado por el Departamento Nacional de Planeación, donde recomendó: "El incremento de la tarifa actual debe realizarse pausadamente. Como se mencionó anteriormente, se propone que en los próximos cinco años se incremente la tarifa al usuario en 100 pesos por año (...)" (Decreto 0675/ 2016, de 7 de diciembre, Incremento de tarifas. Boletín Oficial de la Alcaldía)

En relación a eso efectivamente existen unos criterios y metodología para la fijación de las tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto, estos los hayamos establecidos en el Decreto 2660 de 1998 y en la Resolución 4350 de 1998, expedida por el Ministerio de Transporte. lo que a su vez genera una incógnita a desarrollar a lo largo de esta investigación que tiene mucho que ver con el impacto

socioeconómico por el incremento a las tarifas de servicio público tipo bus y se trata de si ¿estos criterios de carácter nacional afectan en la cotidianidad de los estudiantes de educación superior y a su vez si garantiza un orden político, económico y social justo como lo establece el preámbulo de nuestra constitución?

Partiendo de la propuesta investigativa y el planteamiento del problema que sugiere este documento, se evidencia la importancia de estudiar el impacto socioeconómico del incremento de las tarifas de transporte público en el Municipio de San Juan de Pasto, dado que este, puede representar una afectación en el goce efectivo del derecho a la educación, el cual, según el artículo 67 de la Constitución Política de Colombia (1991) es un derecho fundamental, que según al contexto social y económico a nivel personal y familiar de los estudiantes de educación superior, podría verse vulnerado al presentarse cambios en las tarifas del servicio y por ende limitar el acceso al transporte público, que en este caso, para muchos sujetos de condiciones socioeconómicas bajas viabiliza el disfrute pleno de un proceso educativo.

Ahora bien, respecto a la utilidad de este estudio, es preciso retomar la relevancia que este puede tener para el desarrollo de futuras investigaciones, al proporcionar un conocimiento epistemológico, teórico y conceptual que refleja una realidad al interior del municipio de San Juan de Pasto, que bien, puede ser similar a la de otras regiones a nivel nacional e internacional, que evidencien un impacto socioeconómico relacionado al que se aborda en esta investigación.

Por otro lado, frente al impacto de este estudio, se reconoce que se generara un conocimiento preciso de la afectación socioeconómica que tiene el fenómeno de estudio en la población estudiantil de nivel superior, lo cual, traerá como principal beneficio a la comunidad la cualificación del impacto real de la situación objeto de estudio, su visibilización y el reconocimiento del problema, con miras a generar a futuro soluciones a la problemática por parte

de los autores de este documento, representantes del gobierno local y quien decida retomar los resultados de este estudio para profundizar o analizar desde otras miradas el problema indagado.

La viabilidad en lo referente al abordaje de la población sujeto de estudio, está depende del interés de los rectores de las distintas instituciones universitarias en la ciudad de Pasto, que den su aprobación para la realización del estudio; sin embargo, se cuenta por lo mínimo con la población de la Universidad Cesmag para el desarrollo de la investigación.

El tema del transporte público es un tema muy recordado en la ciudad de Pasto, debido al notable incremento de su tarifa a lo largo del 2016 y el 2020. Por esto mismo se hace necesaria una investigación concreta que brinde soportes para establecer qué grado de impacto tiene en la sociedad, económicamente hablando y su afectación en los costos de movilidad y que como se mencionó anteriormente brinde herramientas para futuras investigaciones y políticas públicas que también se encarguen de cerrar brechas.

## **5. Marco de referencia**

Este marco se consolida a partir de la revisión bibliográfica de estudios relacionados con el tema a investigar identificados en contextos nacionales y regionales.

En lo referente a las investigaciones en el contexto nacional se precisó el primer estudio de la autora Galarza Molina (2013), denominado “El impacto de los cambios de tarifas de transporte público en la movilidad y las consecuencias de las posibles políticas de subsidios” en la ciudad de Bogotá, la cual tiene como objetivo general evaluar el potencial de respuesta de diferentes tipos de usuarios ante un cambio en el esquema de tarifas del sistema de transporte masivo Transmilenio en Bogotá; por otro lado, los objetivos específicos buscan evaluar el efecto que tuvo la reducción tarifaria en el año 2012, también se encuentra calcular el impacto que se va a tener en términos de equidad si se evalúan diferentes escenarios de tarifa; así mismo, se



determina cómo afecta los diferentes escenarios de tarifas; a su vez, se evalúa qué tan conveniente es para la sociedad implementar subsidios focalizados y como último objetivo está valorar el cambio del comportamiento de los usuarios ante un esquema de pagos anticipados y observar si sería efectivo para el sistema.

El siguiente estudio titulado “Transporte público y desigualdades sociales en Bogotá: una mirada al sistema de transporte público desde la equidad” del autor Mejía (2017), expresa que el objetivo general es analizar los criterios de fijación de tarifas en el transporte público y su relación con las desigualdades en la ciudad, de igual manera se da a conocer los objetivos específicos referidos a entender y exponer los debates y/o discursos que se crean en torno a las tarifas a través de los distintos actores, operarios, usuarios, distrito, entre otros. Por ende, se genera un segundo objetivo relacionado al establecimiento de criterios de equidad y desigualdad en la definición de las tarifas, sin distinción alguna; también, se pretende medir los impactos de las tarifas en los términos mencionados, y si estas tarifas diferenciales aportan a la movilidad social; por otra parte, se delimita qué porcentaje de los ingresos de los ciudadanos está destinado al transporte público y señalar o justificar si es necesario añadir o eliminar tarifas diferenciales.

Finalizando con las investigaciones a nivel regional, se menciona a Burbano, Reina, Martínez, Bermúdez & Araujo (2021) con el estudio denominado “Diseño de un programa comunitario en una empresa de transportes de San Juan de Pasto” realizado en Pasto; el que tuvo como objetivo diseñar un programa comunitario con el fin de identificar las necesidades de intervención en usuarios de una empresa de transportes de San Juan de Pasto, lo cual se logró a partir del análisis y triangulación de las diferentes técnicas utilizadas.

La naturaleza del transporte y los distintos fundamentos constitucionales de la regulación estatal en este campo. En términos muy esquemáticos, el transporte consiste en la movilización

de personas o de cosas de un lugar a otro, por distintos medios o modos, como pueden ser el transporte aéreo, terrestre, fluvial, férreo, etc.

Esa movilización puede ser directamente realizada por el interesado, o por el contrario éste puede recurrir a personas o entidades que están dedicadas a prestar esos servicios. A su vez, estas empresas especializadas pueden ofrecer ese servicio de manera puntual a un usuario específico, o por el contrario brindar en forma masiva a la colectividad, por medio de sistemas de transporte público.

El transporte es entonces una actividad material que a veces realizan las propias personas, como ocurre cuando un individuo desplaza directamente sus pertenencias de un lugar a otro. Pero no es sólo eso: el transporte es también un servicio comercial prestado por ciertas entidades especializadas y adquiere el carácter de servicio público en el caso de los transportes masivos. Es pues posible diferenciar como lo señala la doctrina y lo establecen los artículos 4º y de la Ley 336 de 1996, entre la actividad transportadora como tal, el servicio privado de transporte, que satisface las necesidades de movilización de personas y de cosas, pero dentro del marco de las actividades exclusivas de los particulares, y, finalmente, el servicio público del transporte.

Es por ello que la libertad de locomoción es un derecho reconocido a todo colombiano, como se lo mencionó anteriormente artículo 24 de la Carta Política, comprende por lo menos en su sentido más elemental, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos.

Es un derecho constitucional que, como el derecho a la vida, tiene una especial importancia significativa, en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como, por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud.

De lo anterior se hace alusión a algunos indicadores sobre condiciones socioeconómicas dentro de la población universitaria, que permiten fundamentar teóricamente la investigación.

Dando inicio con la edad, la época universitaria es algo que para muchos jóvenes se embarca en la búsqueda de la preparación de una carrera profesional y conocer sobre lo que se presentará en el mundo laboral. La mayoría de los jóvenes que entran a una institución universitaria están alrededor de los 18 a 25 años, pero no se debe dejar de lado que las universidades se encuentran abiertas a todas aquellas personas que tengan la oportunidad de ejercer una carrera profesional, siempre y cuando cumplan con los requisitos que pidan las instituciones a las que se desea postular (blogeduca, s.f).

A lo anterior se suma el estrato socioeconómico, como otro indicador de estudio que, según un Artículo DANE, los estratos 1, 2 y 3 corresponden a estratos bajos que albergan a los usuarios con menores recursos, los cuales son beneficiarios de subsidios en los servicios públicos domiciliarios; los estratos 5 y 6 corresponden a estratos altos que albergan a los usuarios con mayores recursos económicos, los cuales deben pagar sobrecostos sobre el valor de los servicios públicos domiciliarios. El estrato 4 no es beneficiario de subsidios, ni debe pagar sobrecostos, paga exactamente el valor que la empresa defina como costo de prestación del servicio (DANE. s.f).

Lo referido permite inferir que el estrato socioeconómico hace referencia a que las viviendas residenciales poseen unas características particulares y de las cuales se debe cancelar unos servicios públicos. La clasificación de los inmuebles permite diferenciar qué personas son de bajos recursos y son aptas para recibir algún tipo de subsidio y saber quién tiene más capacidad económica para pagar los servicios públicos sin inconvenientes.

Finalmente, al referirse a las condiciones socioeconómicas se hace mención a la procedencia, que es definida “a partir del latín procedens, como el origen de algo o el principio de donde nace o deriva. El concepto puede utilizarse para nombrar a la nacionalidad de una persona” (Pérez Porto y Gardey, 2013, párr. 1).

Por otra parte, se hace mención a lo económico como otro indicador de acceso al transporte público, retomando lo planteado por Becker en su obra “El enfoque económico de la conducta humana”, en donde se establece que lo económico hace referencia a los bienes materiales. (Posso, R.2014, p.231). Asimismo, el concepto representa la realidad económica que posee un ser humano u organización, comprendiendo lo anterior como una estadística que implica la medición de una variable, es decir, permite conocer la situación económica de la población (Pérez, J. et al. 2011).

En este sentido, la parte económica se hace evidente en el medio social de la población por la incidencia que tiene este factor en la estabilidad económica de la sociedad, al invertir una parte del dinero en la movilidad diaria que tiene este y la afectación que trae consigo al aumentarse el costo del servicio público.

Otro aspecto importante se refleja en el término de subsidio, que se define como la ayuda o auxilio extraordinario de carácter económico que se ofrece a la población que lo requiera, y estos son dispuestos comúnmente por dependencias gubernamentales; todo esto, con el objetivo de promover el desarrollo social. Así mismo, Musgrave refiere que el subsidio “es un instrumento del gobierno en la distribución del ingreso, además de ser un instrumento para compensar los males sociales y una manera de incentivar la producción de bienes tales como la alimentación y la vivienda” (Cuevas, S. 2001, p.295).

A partir de lo anterior, el subsidio es uno de los factores que favorece a la población que hace uso del transporte público, puesto que contribuye a la estabilidad económica del usuario por medio de la reducción de costos en los pasajes y mejoramiento de la calidad de vida personal. Asimismo, los subsidios al transporte público tienen como fin, garantizar el acceso a todos los ciudadanos, centrada esta investigación en estudiantes universitarios.

## **6. Metodología**

Al tratarse de una investigación que requiere la aplicación de técnicas de recolección de datos como las encuestas y el análisis documental el enfoque que se ajusta a la finalidad es cualitativo, ya que intenta buscar un resultado a través de datos documentales.

Por otro lado, el estudio que realizaremos se caracteriza por ser un método de interpretación y análisis con enfoque empírico-analítico, porque el objetivo de esta investigación se orienta a partir de la conexión causa-efecto en un contexto determinado.

Finalmente para lograr obtener datos estadísticos confiables a través de la aplicación de encuestas se tiene un población total de 798 estudiantes regulares del horario de la mañana del programa de derecho de la Universidad Cesmag para lo cual teniendo en cuenta un margen de error del 5% nos deja una muestra específica de 261 estudiantes a los que se les debe aplicar la encuesta para obtener resultados acordes a la realidad.

## **7. Avances y presentación de resultados**

**7.1 Objetivo específico 1. Alcance del derecho al transporte público en Colombia en relación con la condición de los estudiantes de educación superior de la universidad cesmag del municipio de Pasto.**

Para desarrollar el objetivo a mención, nos hemos basado en 5 puntos claves de nuestra investigación, los cuales son:

### **7.1.1 Derecho al transporte público en Colombia**

El derecho al uso del transporte público en Colombia se ha categorizado como aquella facultad de ejercer de manera libre y óptima, la potestad de libre desplazamiento dentro del espacio común y a través del acceso a la infraestructura organizada y dirigida por el Estado.

El derecho al transporte público y la movilidad colectiva es importante, en el ámbito social, debido a que abarca un beneficio común, preponderante y veraz. Con respecto a la movilidad, Kaufmann, considera:

“La movilidad no es sino un medio para permitir a los ciudadanos, colectivos y empresas acceder a la multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la ciudad. Su objetivo es que los ciudadanos puedan alcanzar el destino deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad y de la forma más autónoma y rápida posible. La movilidad no es sinónimo de transporte (...) Las políticas de movilidad tienen que ofrecer soluciones a todos los ciudadanos: peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, usuarios del transporte público, automovilistas.” (Kaufmann, 2008, p. 119)

En el contexto político y social colombiano, el transporte ha sido un tema de gran relevancia, en lo que refiere a la implementación de los sistemas de movilidad. De acuerdo a Miguel Urrutia, la importancia del transporte público colectivo (TPC) para una ciudad colombiana radica en que, a través de este, la mayoría de las funciones sociales del transporte deberían ser satisfechas de una manera más eficiente y favorable a la ciudad. En términos

económicos, posibilita la reproducción de la fuerza laboral a través del desplazamiento masivo de la mano de obra, porque incrementa las grandes economías de escala y la productividad general de la ciudad. (Urrutia, Miguel. “Evaluación del sistema de transporte público de Bogotá”. En Buses y Busetas, 1981. p 11.)

Entre las normas que regulan el transporte en Colombia, se destacan las siguientes: Ley 105 de 1993: la cual consagra el marco legal de la actividad del transporte, Ley 336 de 1996: mediante la cual se establecen los lineamientos generales que tienen que ver con el transporte público, Ley 388 de 1997: plan maestro de movilidad actual, Ley 769 de 2002: código nacional de tránsito, Decreto 173 de 2001: por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, Decreto 176 de 2001: por el cual se establecen las obligaciones de Las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor, se determina el régimen de sanciones y se dictan otras disposiciones, Decreto 1079 de 2015: aduce la reglamentación del sector transporte. Entre otras.

En específico el Decreto 1079 de 2015, referente a la determinación de la tarifa en el acceso al sistema de transporte público, coadyuva lo precedente en su artículo 2.2.1.1.12.1. Factor para determinar la tarifa, en donde el único factor que podrán tener en cuenta las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal para la fijación de las tarifas del transporte es el costo del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el costo de recuperación de capital.

Concordante con lo anterior, se advierte que la norma avala la potestad de las entidades territoriales, en la fijación y determinación en el costo individual de transporte, con límite en la recuperación de capital, de observancia y análisis sectorial diverso. Empero lo anterior, la

disposición, omite incluir el factor limitante, encaminado hacia el estudio y/o pre-ponderación de la población que accede al servicio y la situación económica generalizada de la misma.

Según la encuesta de movilidad Uniandina (2019), los estudiantes universitarios son las personas que utilizan con mayor frecuencia los medios de transporte público (en especial el bus) a diario, para llegar a sus destinos. Sin embargo, a medida que crece la demanda, también crecen anualmente las tarifas de transporte, fijadas por los entes territoriales; en especial los municipios. En ese sentido y teniendo de presente a los estudiantes universitarios como sujetos de acceso al sistema, se infiere que el impacto, para ellos, en el alza de las tarifas anuales, presupone una afectación económica directa, debido a que, en la mayoría de los casos, ellos no detentan una actividad económica independiente y sus recursos provienen generalmente de familiares y/o terceros. En consecuencia, de ello, surge la necesidad de evaluar los efectos del crecimiento porcentual en las tarifas de transporte público y las consecuencias progresivas que ello detenta en el sector poblacional diferenciado concerniente a la comunidad estudiantil del sector objeto de estudio y la injerencia económica como factor limitante, en el acceso a la infraestructura dispuesta para el desarrollo del transporte público

### **7.1.2 Derecho a la igualdad**

Uno de los derechos de mayor preponderancia, que comparte vínculo con el servicio de transporte Público, es el derecho a la igualdad, que exime la garantía de trato, frente al ejercicio ciudadano, en los ámbitos sociales, culturales y políticos, frente a la consecución de las finalidades del Estado Social de Derecho.

Respecto a ello, el Decreto 1079 de 2015, proscribire en su Artículo 2.2.1.2.2.1.2. Reorganización del servicio, que la autoridad de transporte competente deberá oficiosamente,



sustentado en los respectivos estudios técnicos, reestructurar el servicio, respetando los criterios de equidad y proporcionalidad de las empresas en el mercado.

La igualdad en asocio con lo equidad, implican una serie de garantías de valor, en lo concerniente a la aplicabilidad de beneficios en los servicios públicos para los conciudadanos. Empero lo anterior es importante denotar que la accesibilidad, equiparable a la igualdad y a la equidad económica, debe estar sujeta a eventos de materialización efectiva, ya que como se abarcó previamente; en caso de omitir la evaluación de dichos factores y en virtud de la conexidad normativa explicada, se generaría una vulneración plural de derechos incorporados y regulados por las fuentes normativas del derecho vinculantes.

Conexo a lo anterior, mediante Sentencia T – 604/92, (REF: Expediente T-4616, Magistrado Ponente: Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz), la Corte Constitucional puntualiza lo siguiente:

“La organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia.

La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público que, siendo un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales.

La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos

son inherentes a la finalidad social del Estado (CP art. 365) - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general (CP art. 2) -, factor que justifica la intervención del Estado en la actividad transportadora con miras a "racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo ..." (CP art. 334). (...)

La jurisprudencia en cita avala que para determinar la efectividad del goce del derecho fundamental de circulación y acceso al transporte público, se debe evaluar la conexión de este, con otros aspectos fundamentales de gran impacto, que en correlación, resultarían vulnerados en caso de omisión por parte de las autoridades y las entidades y/o instituciones destinadas para efectivizar los servicios públicos y el bienestar general.

Concordante con lo predicho, al evaluar el derecho a la igualdad, en conexidad con el derecho al acceso al transporte público, de los estudiantes de la universidad cesmag, no categorizados como población o comunidad vulnerable, pero si como usuarios directos y frecuentes del sistema, se interioriza que un aspecto emergente dentro del acceso, recae en la fijación de la tarifa, de la cual se debe evaluar si en realidad responde a los criterios de igualdad y equidad fijados por el Estado o si de lo contrario, se deriva en vulneración, admitiendo la eventualidad de que en las alzas tarifarias del precio del transporte público, se detenta un detrimento patrimonial, ya que en gran medida, son ellos y ellas, los que utilizan el medio de transporte urbano. En especial el servicio de bus intermunicipal.

Aunado a lo manifestado, son sujeto de evaluación, las condiciones de acceso y la capacidad financiera, analizada en los diferentes municipios de Colombia. En consonancia con

este punto, de acuerdo a la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP), efectuada por el DANE, en 2021, a pasajeros que se transportaban en vehículos públicos en más de ocho áreas metropolitanas del país (entre ellas Bogotá, Medellín, Pereira), se depreco que entre el periodo de abril - junio, reveló que hubo un aumentó 85,7% en el tráfico de pasajeros, del cual el 36,1% lo constituyó el Sistema Integral de Transporte Masivo -SITM de Bogotá, registrando el 16,4% con busetas y el 15,3% con microbuses y colectivos.

Con relación al sistema de transporte tradicional (que incluye buses, busetas, y microbuses – colectivos), el total de vehículos en servicio y el total de pasajeros transportados aumentaron 43,4% y 92,1%, respectivamente, en el segundo trimestre de 2021 frente al mismo periodo de 2020. Por el contrario, en comparación con el segundo trimestre de 2019 estas proporciones fueron -25,8% y -47,8%. (DANE, 2021)

Tal y como se exhibe en la estadística, al existir gran afluencia de usuarios del sistema de transporte público, se prioriza y en asocio al derecho a la igualdad, que las tarifas pactadas, deben ser limitadas, de acuerdo a las condiciones económicas de un aproxima porcentual del 85,7% de la población usuaria, mayormente constituida por estudiantes universitarios.

En este aspecto ha de analizarse que el precio fijado para estudiantes debería ser menor; si se tienen en cuenta las condiciones de mantenimiento y la capacidad financiera de los mismos.

### **7.1.3 Derecho a la educación pública en Colombia**

El derecho a la educación, enseñanza y/o aprendizaje, admite correlación con el presente objetivo, toda vez, que como se ha aludido en apartes anteriores; son los estudiantes universitarios los principales usuarios de los servicios de transporte público actuales y en

comento con la situación, es válido afirmar que la injerencia económica y el uso del sistema público de transporte, tiene repercusión directa en ellos. Puesto que el acceso de calidad garantiza que los usuarios lleguen a sus destinos en condiciones de seguridad y los límites económicos, en lo que refiere a las tarifas fijadas por los entes territoriales, implica correlatividad con las obligaciones económicas y financieras de este sector poblacional, ya que además de los gastos de transporte, los estudiantes, generalmente solventan necesidades de vivienda, educación, alimentación, entre otros. Y por ello la tarifa diferencial hace hincapié directo en el acceso al derecho fundamental de educación y/o enseñanza protegido constitucional y legalmente.

El goce efectivo del derecho a la educación, el cual, según el artículo 67 de la Constitución Política de Colombia (1991) es un derecho fundamental, en el contexto social y económico a nivel personal y familiar de los estudiantes de educación superior, podría verse vulnerado al presentarse cambios en las tarifas del servicio y por ende limitar el acceso al transporte público, que en este caso, para muchos sujetos de condiciones socioeconómicas bajas viabiliza el disfrute pleno de un proceso educativo.

La afectación económica y el acceso a la educación, genera mayor conjetura en los estudiantes migrantes de otras regiones del país.

Según la revista digital: “El Colombiano”, en publicación realizada en fecha 08 de mayo de 2020, por María Paula Hernández, se esgrime que un gran porcentaje de estudiantes de educación superior, que estudian en ciudades distintas a las de su domicilio, acumulan grandes gastos mensuales y ante ello su solución es gestionar ante la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, y las alcaldías, los permisos, para contratar buses y coordinar los traslados, debido a que las posibilidades económicas que detentan muchos de ellos, no alcanzan a solventar el uso de

un medio de transporte distinto, como lo son los medios de transporte público, por ejemplo el bus urbano, puesto que ya son bastantes los gastos relativos a la educación.

No obstante, lo anterior, es relevante mencionar, que no todos los municipios en Colombia, incorporan y/o gestionan beneficios de transporte para estudiantes universitarios. Y, en consecuencia, son los universitarios y sus familias, quienes financian directamente los costos de traslado entre vivienda y lugar de acoplo estudiantil. Por lo que, en este tipo de situación y ante la afectación económica detectada, el incremento en los valores de desplazamiento es de imperiosa relevancia, en sujeción como la afectación emergente en cuanto se refiere a situaciones económicas particulares, y otros gastos anuales que también aumentan su valor.

En particular, en el municipio de San Juan de Pasto, el aumento en las tarifas de bus se ha ido incrementando al pasar de los años. Por ende, la utilidad de este estudio, se convalida precisamente, dentro de la esfera de relevancia, para el desarrollo de futuras investigaciones, al proporcionar un conocimiento epistemológico, teórico y conceptual que refleje una realidad al interior del municipio de San Juan de Pasto, que bien, puede ser similar a la de otras regiones a nivel nacional e internacional: genera un impacto socioeconómico relacionado con la comunidad estudiantil, que para el caso en específico, es el sector poblacional escogido, para abordar la presente investigación.

#### **7.1.4 El transporte público dentro del abanico del derecho**

El transporte público, dentro del esquema reglamentario y vinculante, encuentra respaldo en la Constitución Política de Colombia, leyes, decretos, jurisprudencia y demás preceptos de tipo normativo. En relación a ello, y al tratarse de un servicio público inherente a la finalidad social del Estado, la intervención del Estado debe ajustarse a los lineamientos del servicio y el

transporte, en conexión con los derechos al trabajo (art. 25 C.P.C), a la enseñanza (art. 27 C.P.C), a la libre circulación (art. 24 C.P.C), al libre desarrollo de la personalidad (art. 16 C.P.C), a la igualdad (art. 13 C.P.C), entre otros.

El derecho al trabajo se relaciona con el derecho al transporte público, en el sentido de que los medios de circulación urbanos, generalmente se utilizan para llegar a los sitios de trabajo o educación de los usuarios. Tal y como se evidencia en la subsecuente encuesta ejecutada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), publicada en fecha 26 de julio de 2022, en donde se evaluaron a los habitantes de 23 ciudades en específico, acerca de los medios más utilizados por los ciudadanos, para llegar a sus correspondientes lugares de trabajo, se concluyó lo posterior:

Precisamente, con respecto a la pregunta sobre cuál es el medio de transporte más empleado por los colombianos para ir a su trabajo, la encuesta reveló que el bus urbano tradicional es el más utilizado, con un 29,1%. Dividido por sexo, las mujeres son las que más se movilizan a través de este medio, con un 32,2% frente al 27,1% de los hombres. Le siguen en el top 3, de acuerdo con la medición, el transporte masivo articulado con un 19,9% y, muy de cerca, ‘a pie’ con el 19,6%.

Entre otros de los medios de transporte más empleados por los ciudadanos se encuentran las motos particulares, con un 19,1%, y los automóviles particulares, con el 11,7%. Menor puntaje tiene los taxis, Uber, Didi y demás plataformas de servicios de movilidad, que alcanza apenas un 3,3%. Con relación a otros medios de transporte alternativos se destaca la bicicleta que obtuvo un 7,0%, mientras que otros como las patinetas y bicicletas eléctricas se ubican bastante distantes del techo del 1% (0,2%).

En consecuencia, de lo predicho, es claro que la jurisprudencia y la normatividad colombiana, dan aval, para que, en la consecución de diferentes derechos fundamentales, se erija una especie de vinculación, con otros derechos de igual relevancia. De tal forma que, sin dicha vinculación, el ejercicio de coexistencia de garantías fundamentales viabilizaría una vulneración, retrospectiva y en contra de la norma.

Por ende, resulta relevante analizar y profundizar en la eventual vulneración colectiva de derechos, de la comunidad estudiantil objeto de estudio, desde la perspectiva del acceso al transporte y la fijación de una tarifa, de incremento anual, perjudicial para la capacidad financiera de los usuarios.

## **7.2 Objetivo específico 2. Normatividad vigente relacionada con el incremento de las tarifas de transporte público y la implementación del nuevo sistema estratégico de transporte público en el municipio de San Juan de Pasto.**

En la actualidad la ciudad de Pasto cuenta con la empresa Unión Temporal Ciudad Sorpresa, quién es la encargada de brindar el servicio de transporte (bus) publico tanto de la parte rural como de la urbana, así entonces para el año 2016 el gerente general de la empresa presenta una solicitud a la administración municipal para que realice el estudio de costos correspondiente y se pueda fijar así la nueva tarifa ajustada al servicio de transporte público (bus).

Ahora bien para desarrollar este estudio la administración municipal de la ciudad de pasto debe acogerse a los parámetros establecidos por la resolución 4350 de 1998 la cual de conformidad con el artículo 29 de la ley 336 de 1996 establece a través del ministerio de transporte la metodología y todos los puntos a tener en cuenta para elaborar un estudio de costos

y gastos del transporte público y poder así establecer las tarifas que se le darán a los ciudadanos para poder acceder a medios de transporte público.

La resolución establece los siguientes parámetros:

Tabla N° 1 **Parámetros para desarrollar el estudio de costos del transporte público**

Costos fijos	Costos variables	Costos de capital
Garaje	combustibles	Recuperación de capital
Gastos de administración y rodamiento	Lubricantes	Rentabilidad
Impuestos	Llantas	
Seguros	Mantenimiento	
	Salarios y prestaciones	
	Servicios de estación	

Fuente: esta investigación.

Para cada uno de estos puntos el ministerio de transporte ha establecido fórmulas de cálculo que determinan un porcentaje específico para cada ítem que luego se incluye en una fórmula integral para determinar el alza en la tarifa o el reajuste de la misma, sin embargo, la resolución les permite a los encargados del estudio de costos utilizar métodos alternativos de cálculo siempre y cuando estos estén debidamente justificados técnica y económicamente.



Ahora bien, en el decreto 0675 de 2016 expedido por la alcaldía de Pasto se fija la tarifa del bus para el nuevo año (2017) por un valor de 1500 pesos y también se establece que de acuerdo al informe final de estructura técnica, legal y financiera del SETP (sistema estratégico de transporte público) de la ciudad de Pasto, presentado en el año 2015 por la U.T. Mobile-Icovias, el cual fue aprobado por el departamento nacional de planeación, se le recomendó al municipio que el incremento en la tarifa del bus debía ser de 100 pesos por año, para lo cual el municipio estuvo de acuerdo y procedió a fijar la tarifa ya mencionada que regirá a partir del 1 de enero del año 2017 tanto en zonas rurales como urbanas.

Para este punto se puede observar que para fijar las tarifas de los medios de transporte público únicamente se tiene en cuenta temas económicos y comerciales encaminados a la maximización de las ganancias de los dueños de la empresa de transporte tales como costos de mantenimiento y rentabilidad entre otros, lo cual debería ser analizado desde una perspectiva social ya que al ser un medio de transporte público, en donde la palabra público como todos bien saben se refiere a algo que es del pueblo y que está para servir y beneficiar al pueblo no solo a una persona o grupo en particular, si bien entonces dado que la tarifa se viene fijando teniendo en cuenta solo estándares económicos que benefician únicamente a los socios y dueños de las empresas de transporte y no se tiene en cuenta ningún factor social como el estrato socioeconómico, el grado de poder adquisitivo, el nivel de educación de la población, el nivel de desempleo, el promedio salarial de las personas, o inclusive la posibilidad de acceso de las personas a los medios de transporte, entonces no estamos hablando de medios de transporte público si no de medios de transporte privados custodiados y administrados como empresas con un solo y único objetivo, obtener la máxima ganancia posible.

En este contexto se encontró que se presentaron marchas de movimientos estudiantiles organizados que exigían a la administración pública del municipio de Pasto reevaluar el alza en el bus que se presentaría año tras año incluyendo un análisis del contexto social de los habitantes de la ciudad de Pasto sin embargo a pesar de las múltiples protestas se puede observar mediante la siguiente tabla que la tarifa siguió aumentando:

Tabla N° 2 Evolución de los decretos que modifican la tarifa del bus desde el año 2014 a 2021

DECRETO	AÑO DE VIGENCIA	TARIFA	TARIFA AÑO INMEDIATAMENTE ANTERIOR
0059 de 2014	6 de enero de 2014	1.200 pesos m/cte	1.100 pesos m/cte
0783 de 2014	1 de enero de 2015	1.300 pesos m/cte	1.200 pesos m/cte
0803 de 2015	30 de dic/ 2015 en adelante	1.400 pesos m/cte	1.300 pesos m/cte
0675 de 2016	1 de enero de 2017	1.500 pesos m/cte	1.400 pesos m/cte
0640 de 2017	Del 1/ene al 31/dic de 2018	1.600 pesos m/cte	1.500 pesos m/cte
0487 de 2018	1 de enero de 2019	1.700 pesos m/cte	1.600 pesos m/cte
0037 de 2020	7 de enero de 2020	1.800 pesos m/cte	1.700 pesos m/cte

0150 de 2021	19 de marzo de 2021	1.900 pesos m/cte	1.800 pesos m/cte
476 de 2021	3 de enero de 2022	2.000 pesos m/cte	1.900 pesos m/ce

Fuente: esta investigación

Una vez situados en el marco del contexto histórico de cómo ha evolucionado el alza en la tarifa del bus desde el año 2014 hasta el año lectivo se puede observar como el incremento ha sido constante y siempre respaldado y/o justificado con el informe final de costos que entregó a la administración municipal la empresa U.T. Mobile-Icovias, estudios de costos que no aparecen en los decretos mencionados en la tabla anterior, y ya que este tema es de interés público la alcaldía del municipio de pasto debería tener estos documentos instaurados en la página oficial para que la comunidad pueda recurrir a ellos en cualquier momento.

Ahora bien, es importante analizar desde el punto de vista social la evolución que han tenido las tarifas de bus desde el año 2020 en donde se declaró un estado de emergencia debido a la crisis mundial causada por la pandemia del virus covid-19, es claro que los gobiernos debían pretender dinamizar el comercio y el mercado para que este sufriera el menor de los daños ya que la producción de los países debió ser detenida debido al aislamiento, pero a pesar de que la crisis fue global las tarifas de bus tuvieron un aumento igual a los años anteriores, no se tuvo en consideración ni siquiera la crisis mundial tanto económica como psicológica, emocional, y social que estaba viviendo la humanidad para por lo menos por el primer año de pandemia sostener la tarifa del bus al precio del año anterior, lo cual es un claro ejemplo que estas tarifas están siendo planteadas y ejecutadas basándose únicamente en la maximización de las ganancias

para industria del transporte y no se está teniendo en cuenta el contexto social en él se encuentra la comunidad del municipio de Pasto,

Sin embargo teniendo en cuenta que el enfoque del alza en el bus es implementar un sistema estratégico de transporte público que dinamice el tránsito vehicular y le permita a la comunidad acceder a medios de transporte más eficientes, seguros y veloces, podría ser pertinente que entonces el alza en el bus este siendo invertida en la mejora de estos mismos, sin embargo al observar la infraestructura de esto aún se puede notar que estos no están incluyendo sistemas para la comunidad con discapacidad, o asientos especiales y exclusivos para mujeres en embarazo o ancianos y por si fuera poco los buses sobrepasan su capacidad y suelen llevar personas de pie en medio del pasillo. Si bien entonces el nuevo sistema pretende recaudar dinero para invertir en mejorar, han pasado alrededor de 7 años desde que este entró en vigencia y los cambios y mejoras enfocados en el bienestar de la comunidad no son relevantes.

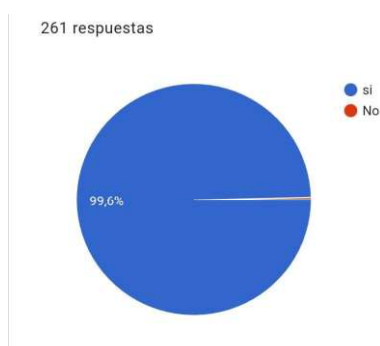
**7.3 Objetivo específico 3: Evaluar el impacto de las tarifas de transporte público, frente a las condiciones socioeconómicas de los estudiantes del programa de derecho de la universidad Cesmag y su influencia en el goce efectivo del derecho a la educación.**

Con el objetivo de obtener datos específicos acerca del impacto de las tarifas de bus se aplicaron 261 encuestas virtuales por medio de google drive con las siguientes características:

- 1) TÍTULO DE LA ENCUESTA: INVESTIGACIÓN ACERCA DEL IMPACTO DE LAS TARIFAS DEL BUS
- 2) ENCABEZADO DE LA ENCUESTA: El fin de esta encuesta es para el desarrollo de la investigación denominada: Impacto socioeconómico del incremento de tarifas de transporte público en el municipio de san juan de Pasto, frente al goce efectivo del

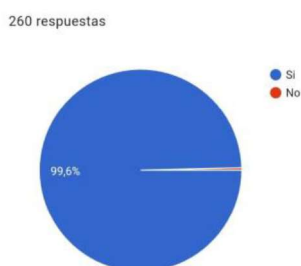
derecho a la educación y al transporte de la población estudiantil de la Universidad Cesmag durante el periodo 2016-2020.

- 3) Primera pregunta: El fin de esta encuesta es para el desarrollo de la investigación denominada: Impacto socioeconómico del incremento de tarifas de transporte público en el municipio de san juan de Pasto, frente al goce efectivo del derecho a la educación y al transporte de la población estudiantil de la Universidad Cesmag durante el periodo 2016-2020. **Opciones de respuesta: si, no.**



Para el tratamiento de datos personales 260 personas respondieron que sí, lo que es el 99.6% del total de la muestra y una persona respondió que no.

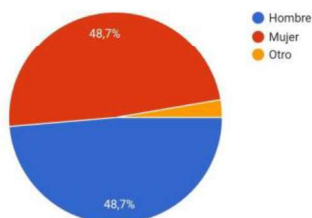
- 4) Segunda pregunta: ¿Indique si está de acuerdo en diligenciar la encuesta? Opciones de respuesta: si, no.



El 99,6% del total de encuestados estuvo de acuerdo en llenar la encuesta y una persona no dio respuesta a este interrogante.

5) Tercera pregunta: ¿Indique su sexo? Opciones de respuesta: hombre, mujer, otro.

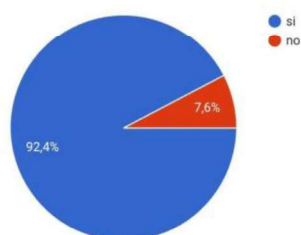
261 respuestas



En cuanto al sexo de la muestra se tiene que el número de mujeres y de hombres que respondieron la encuesta fue igual, ascendiente a 127 respuestas por cada sexo y 7 personas decidieron marcar otro.

6) Cuarta pregunta: ¿Indique si su lugar de origen o el lugar donde usted se encuentra viviendo es la ciudad pasto? Opciones de respuesta: si, no.

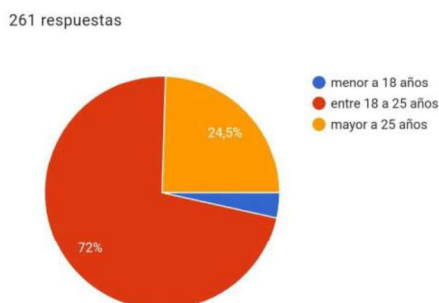
261 respuestas



De las 261 personas que respondieron la encuesta 241 son residentes de la ciudad de pasto y 19 personas se encuentran únicamente cursando sus estudios en la ciudad, pero su hogar o residencia permanente está fuera de la ciudad, lo que quiere decir que el 7,6% de

la población estudiantil del programa de derecho de la universidad Cesmag son personas oriundas de pueblos o veredas del departamento de Nariño.

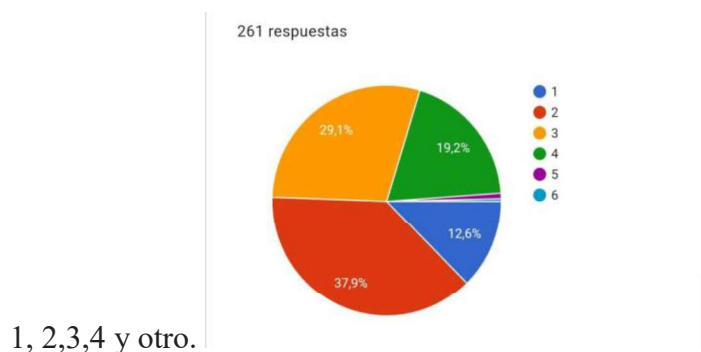
- 7) Quinta pregunta: ¿Indique cuál es su edad? Opciones de respuesta: menor a 18 años, entre 18 a 25 años, mayor a 25 años.



Entre las personas encuestadas se encuentran 9 menores de edad, 188 personas que tienen entre 18 a 25 años de edad y 64 personas que son mayores de 25 años.

- 8) Sexta pregunta: ¿Indique con cuánto dinero cuenta al mes? Opciones de respuesta: 0 a \$100.000, \$101.000 a \$500.000, \$501.000 a \$1.000.000, De \$1.000.000 en adelante

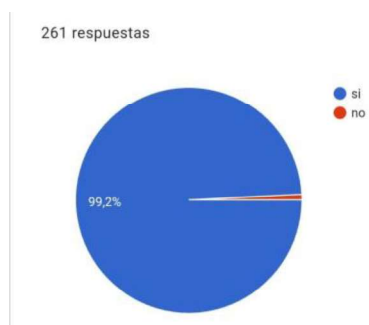
- 9) Séptima pregunta: ¿Indique cuál es su estrato socio-económico? Opciones de respuesta:



Entre la población estudiantil se encuentran que la mayorías son de estratos 1 a 4, lo que quiere decir que a pesar de ser una universidad privada los recursos económicos con los que cuentan los

estudiantes son limitados, por lo cual la evidente alza en el bus puede afectar de manera significativa la calidad de su vida.

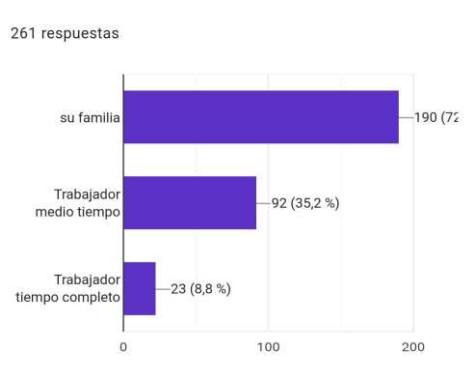
- 10) Octava pregunta: ¿Indique si actualmente se encuentra cursando sus estudios en la Universidad Cesmag? Opciones de respuesta: si, no.



Toda la población estudiantil encuestada estudia en la universidad Cesmag

- 11) Novena pregunta: ¿Indique cuál es el medio de transporte que usted utiliza? Opciones de respuesta: Transporte público (Bus), Taxi, Vehículo propio, Bicicleta, Otro.

- 12) Décima pregunta: ¿Indique de dónde obtiene sus ingresos para solventar su medio de transporte? Opciones de respuesta: su familia, Trabajador medio tiempo, Trabajador tiempo completo.

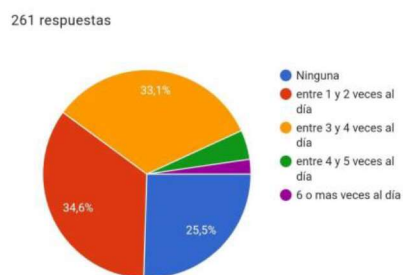




La mayoría de la población obtiene sus recursos de su familia lo cual indica que los recursos invertidos en la educación han sido obtenidos de uno de sus padres o de ambos, limitando los recursos de una familia que podría estar teniendo problemas para solventar sus necesidades básicas, dadas las condiciones recientes del planeta en donde hubo una clara afectación a la economía de las personas de estratos 1,2 y 3, estratos a los que la mayoría de la población de estudiantes pertenece.

13) Onceava pregunta: ¿Indique cuántas veces al día toma el servicio público (bus)?

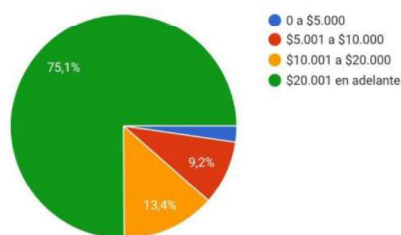
Opciones de respuesta: Ninguna, entre 1 y 2 veces al día, entre 3 y 4 veces al día, entre 4 y 5 veces al día, 6 o más veces al día.



El 67.8% de la población usa entre 1 a 4 veces al día el bus lo que para el año 2022 significa una inversión diaria en transporte público entre 2 mil a 8 mil pesos, y semanal de entre 10 mil a 40 mil pesos en promedio, y una inversión mensual de 150 mil pesos, lo que significa que un estudiante gasta en promedio el 33% de un salario total de medio tiempo, una cifra bastante alta teniendo en cuenta que la mayoría de personas obtienen recursos únicamente de su familia quienes seguramente deben cubrir muchos otros gastos.

14) Doceava pregunta: ¿Indique cuánto dinero destina al transporte a la semana? Opciones de respuesta: 0 a \$5.000, \$5.001 a \$10.000, \$10.001 a \$20.000, \$20.001 en adelante.

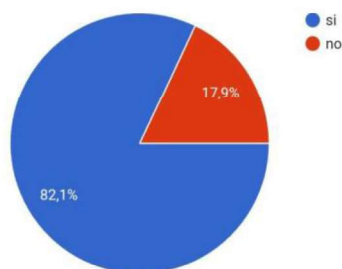
261 respuestas



Teniendo en cuenta las anteriores respuestas vemos que la mayoría de personas destinan más de 20 mil pesos a la semana solo para transporte público lo que es un claro ejemplo de que los recursos para el transporte público son elevados debido a las altas tarifas que este viene manejando frente a los usuarios.

- 15) Treceava pregunta: ¿Indique si en algún momento de su vida estudiantil, sus recursos económicos no fueron suficientes para acceder al transporte público? Opciones de respuesta: si, no.

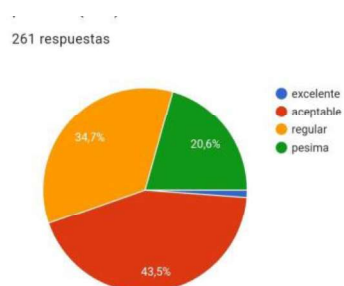
261 respuestas



El 82,1% de la población estudiantil se ha quedado sin recursos para acceder al transporte público en algún momento de su vida, lo que quiere decir que han pasado dificultades para transportarse a su lugar de estudios o de regreso a sus hogares, en estos tramos pudieron sufrir calamidades como robos o accidentes, lo cual puede desembocar en que si

bien el gobierno debe garantizar el acceso a la educación pública para la población, la elevada tarifa del bus estaría entonces limitando este acceso a los estudiantes y generando un detrimento en su calidad de vida.

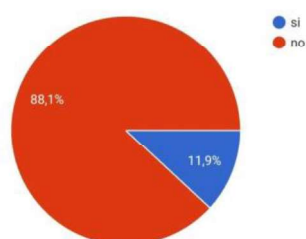
- 16) Catorceava pregunta: ¿En qué condiciones considera que se encuentra la infraestructura del transporte público (bus)? Opciones de respuesta: excelente, aceptable, regular, pésima.



Teniendo en cuenta que la infraestructura es uno de los factores obligatorio para el cálculo de costos del servicio público y por ende para poder determinar la tarifa de bus debemos tener en cuenta la opinión de los usuarios acerca de este tema, porque el alza progresiva de todos estos años debería verse reflejada en la mejora de la infraestructura y del servicio, es decir en capacitaciones o mejores salarios a los trabajadores para que estos por ende atiendan mejor a los usuarios, sin embargo la mayoría de los estudiantes consideran que la infraestructura es regular o aceptable, es decir que no las mejoras no se notan de manera considerable.

- 17) Quinceava pregunta: ¿Considera que el transporte público (bus) es incluyente con las personas con discapacidades? Opciones de respuesta: si, no.

261 respuestas



Para finalizar el transporte público no ha invertido en inclusión social, dada la alta cifra de inconformidad con este tema entre los estudiantes, se deduce que el alza continua cada año de la tarifa debería ya avanzar en este tema siendo que no se justifica entonces que los usuarios paguen tales tarifas por un servicio que solo apunta a maximizar ganancias y no tiene en cuenta el desarrollo de la sociedad donde ejecuta su actividad.

### Conclusiones

- 1) La tarifa diferencial del bus afecta a todo los sexos por igual teniendo en cuenta que estos sean de estratos socioeconómicos similares.
- 2) La mayoría de la población estudiantil de educación superior que se encuentran en la universidad cesmag son de estratos 1, 2 y 3 lo que según el departamento de planeación nacional indica que son de estrato bajo , es decir que según los datos obtenidos el 86,2% de la población estudiantil pertenece a este grupo y el 19,2% pertenece al estrato 4 quienes según el DANE son de estrato medio y solo el 2% de la población pertenece a estratos socioeconómicos altos, lo cual indica que la mayoría de estudiantes son de limitados recursos y seguramente la tarifa del transporte público les está afectando de manera significativa.
- 3) La mayoría de los estudiantes se han quedado sin recursos para acceder al transporte público en algún momento de su vida lo que significa que su derecho a la educación de

calidad está siendo afectado por esta situación y además su calidad de vida también se ve desmejorada

- 4) El conclusión el impacto socioeconómico del alza en las tarifas de bus ha afectado negativamente a la población estudiantil dado su grado de vulnerabilidad por su estrato socioeconómico y sus limitados recursos, lo que desemboca en que estos no puedan dedicarse netamente a su estudio, si no que deban buscar trabajo para poder subsistir generando así que la población estudiantil deban buscar trabajos para subsistir.

### **Referencias**

Alcaldía de Pasto. (2016) Avante - Sistema estratégico de transporte público de Pasto.

Recuperado de: [www.avante.gov.co/index.php/operaciones/setp-plan-operativo](http://www.avante.gov.co/index.php/operaciones/setp-plan-operativo)

Alcaldía de Pasto. (2016). Decreto 0675 (Título I). Por el cual se incrementa las tarifas para la presentación del servicio en el sistema estratégico de transporte público del municipio de

Pasto (Título II). Recuperado de: [www.pasto.gov.co/index.php/decretos/decretos-2016](http://www.pasto.gov.co/index.php/decretos/decretos-2016)

Alcaldía de Pasto. (7 de diciembre de 2016). Decreto 0675 (Título I). Por el cual se incrementa las tarifas para la presentación del servicio en el sistema estratégico de transporte público

del municipio de Pasto (Título II). Recuperado de [www.pasto.gov.co/index.php/decretos/decretos-2016](http://www.pasto.gov.co/index.php/decretos/decretos-2016)

Alcaldía de Pasto. (2016) Avante - Sistema Estratégico De Transporte Público De Pasto.

Obtenido De Avante - Sistema Estratégico De Transporte Público De Pasto. Recuperado de <http://www.avante.gov.co/index.php/operaciones/setp-plan-operativo>

Alcaldía de Pasto. (7 de diciembre de 2016). Decreto 0675 (Título I). Por el cual se incrementa las tarifas para la presentación del servicio en el sistema estratégico de transporte público del municipio de Pasto (Título II). Recuperado de [www.pasto.gov.co/index.php/decretos/decretos-2016](http://www.pasto.gov.co/index.php/decretos/decretos-2016).

Alcaldía de Pasto. (2016) Avante - Sistema Estratégico De Transporte Público De Pasto. Obtenido De Avante - Sistema Estratégico De Transporte Público De Pasto. Recuperado de [www.avante.gov.co/index.php/operaciones/setp-plan-operativo](http://www.avante.gov.co/index.php/operaciones/setp-plan-operativo)

García, M. E. (2014). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. Revista Bitácora Urbano Territorial. <https://www.redalyc.org/pdf/748/74830875005.pdf>

Garrandés Asprón, J. (2018). *Seguridad en autobuses: Cuatro factores para un transporte seguro*. Revista CESVIMAP. <https://www.revistacesvimap.com/seguridad-en-autobuses-cuatro-factores-para-un-transporte-seguro/>

Gómez Pineda, O. (2011). Régimen jurídico del transporte. Recuperado de: <http://Www.Terminalarmenia.Com/Userfiles/Files/Regimenttransporte2011.Pdf>.

Gomez Pineda,O. (2011). *Régimen Jurídico Del Transporte*. Obtenido De *Régimen Jurídico Del Transporte*. (Entrada de blog) Recuperado de <http://Www.Terminalarmenia.Com/Userfiles/Files/Regimenttransporte2011.Pdf>.

González Díaz, L., & Vidaud Quintana, I. (2009). *Factores para evaluar la viabilidad de proyectos de conservación de edificaciones esenciales, no productivas, en zonas sísmicas*. redalyc.org. <https://www.redalyc.org/pdf/467/46713055003.pdf>

Heredia Bedoya, J. (2015) Modelo de satisfacción de los usuarios de transporte público tipo bus integrado variables latentes. (Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia). Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/50005/1/1128278231.2015.pdf>.

- Hernández, I. (2012). LA UNIVERSIDAD COOPERATIVA DE COLOMBIA SEDE PASTO: UNA HISTORIA PROFESIONALIZANTE QUE CONSTRUYE Y DESARROLLA CULTURA INVESTIGADORA. Universidad cooperativa de Colombia sede Pasto. <https://www.ucc.edu.co/pasto/prensa/2016/Documents/INVESTIGACION%202014.pdf>
- Heredia Bedoya, J. (2015) *Modelo de satisfacción de los usuarios de transporte público tipo bus integrado variables latentes*. (Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia). Recuperado de <http://www.bdigital.unal.edu.co/50005/1/1128278231.2015.pdf>.
- López, P. L. (2004). POBLACIÓN MUESTRA Y MUESTREO. Scielo. [http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1815-02762004000100012](http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012)
- Pérez Porto, J., & Merino, M. (2011). Definición de indicador económico — Definición de. Definición.de. <https://definicion.de/indicador-economico/>
- Roberto Posso Ordóñez. (2014). CONCEPTOS Y PRINCIPIOS DE ECONOMÍA Y METODOLOGÍAS UTILIZADAS EN LA INVESTIGACIÓN ECONÓMICA. Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Universidad de Nariño.
- Transporte Público (agosto de 2013). En *Wikipedia*. Recuperado el 25 de mayo de 2017 de [https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_p%C3%](https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%99blico)
- Constitución Política de Colombia.
- Encuesta de movilidad Uniandina – Universidad de los Andes, 2019.
- Revista digital: Moviliblog, “Ideas de transporte y movilidad para América Latina y el Caribe”, Gibet Camós y Juanita Concha Rivera, 2020.
- Encuesta, “Medios de Transporte Público para llegar al Trabajo” Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), 26 de julio de 2022.
- Sentencia C - 391 de 2019 (Magistrado Ponente: Carlos Bernal Pulido)

Sentencia T - 604 de 1992, (REF: Expediente T-4616, Magistrado Ponente: Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz)

Encuesta pública, “Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP)” Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), 2021.

Revista digital: “El Colombiano”, “Estudiantes Migrantes”, por María Paula Hernández, 8 de mayo de 2020.



 <b>UNIVERSIDAD CESMAG</b> <small>NIT: 800.109.387-7 VIGILADA Mineducación</small>	<b>CARTA DE ENTREGA TRABAJO DE GRADO O TRABAJO DE APLICACIÓN – ASESOR(A)</b>	<b>CÓDIGO:</b> AAC-BL-FR-032
		<b>VERSIÓN:</b> 1
		<b>FECHA:</b> 09/JUN/2022

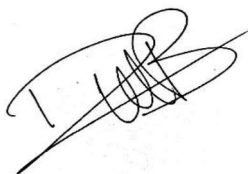
San Juan de Pasto, 09 de noviembre de 2022

Biblioteca  
**REMIGIO FIORE FORTEZZA OFM. CAP.**  
 Universidad CESMAG  
 Pasto


Saludo de paz y bien.

Por medio de la presente se hace entrega del Trabajo de Grado / Trabajo de Aplicación denominado **Impacto socioeconómico del incremento de tarifas de transporte público en el municipio de San Juan de Pasto frente al goce efectivo del derecho a la educación y al transporte a partir del estudio de caso de los estudiantes del programa de derecho de la Universidad Cesmag durante el periodo 2016-2020**, presentado por el (los) autor(es) **Leidy Diana Botina Vallejo** y **Dayron Sthyven Villagómez Gaón** del Programa Académico Especialización en Derecho Empresarial al correo electrónico [trabajosdegrado@unicesmag.edu.co](mailto:trabajosdegrado@unicesmag.edu.co). Manifiesto como asesor(a), que su contenido, resumen, anexos y formato PDF cumple con las especificaciones de calidad, guía de presentación de Trabajos de Grado o de Aplicación, establecidos por la Universidad CESMAG, por lo tanto, se solicita el paz y salvo respectivo.

Atentamente,




-----  
**DANIELA CAROLINA NARVÁEZ BENAVIDES**  
 1085283432  
 Especialización en Derecho Empresarial  
 3004521367  
[dcnarvaez@unicesmag.edu.co](mailto:dcnarvaez@unicesmag.edu.co)

 <b>UNIVERSIDAD CESMAG</b> <small>NIJ: 800.109.387-7 VIGILADA MREDCACIÓN</small>	<b>AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS DE GRADO O TRABAJOS DE APLICACIÓN EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> AAC-BL-FR-031
		<b>VERSIÓN:</b> 1
		<b>FECHA:</b> 09/JUN/2022

<b>INFORMACIÓN DEL (LOS) AUTOR(ES)</b>	
<b>Nombres y apellidos del autor:</b> LEIDY DIANA BOTINA VALLEJO	<b>Documento de identidad:</b> 1.085.300.449
<b>Correo electrónico:</b> dianaleidy546@gmail.com	<b>Número de contacto:</b> 3164531802
<b>Nombres y apellidos del autor:</b> DAYRON STHYVEN VILLAGOMEZ GAON	<b>Documento de identidad:</b> 1.086.107.844
<b>Correo electrónico:</b> sthyven17@gmail.com	<b>Número de contacto:</b> 312 7859367
<b>Título del trabajo de grado:</b> Impacto socioeconómico del incremento de tarifas de transporte público en el municipio de San Juan de Pasto, frente al goce efectivo del derecho a la educación y al transporte a partir del estudio de caso de los estudiantes del programa de derecho de la Universidad Cesmag durante el periodo 2016-2020.	
<b>Facultad y Programa Académico:</b> Facultad de ciencias sociales y humanas – Especialización en derecho empresarial.	

En mi (nuestra) calidad de autor(es) y/o titular (es) del derecho de autor del Trabajo de Grado o de Aplicación señalado en el encabezado, confiero (conferimos) a la Universidad CESMAG una licencia no exclusiva, limitada y gratuita, para la inclusión del trabajo de grado en el repositorio institucional. Por consiguiente, el alcance de la licencia que se otorga a través del presente documento, abarca las siguientes características:

- a) La autorización se otorga desde la fecha de suscripción del presente documento y durante todo el termino en el que el (los) firmante(s) del presente documento conserve(mos) la titularidad de los derechos patrimoniales de autor. En el evento en el que deje(mos) de tener la titularidad de los derechos patrimoniales sobre el Trabajo de Grado o de Aplicación, me (nos) comprometo (comprometemos) a informar de manera inmediata sobre dicha situación a la Universidad CESMAG. Por consiguiente, hasta que no exista comunicación escrita de mi(nuestra) parte informando sobre dicha situación, la Universidad CESMAG se encontrará debidamente habilitada para continuar con la publicación del Trabajo de Grado o de Aplicación dentro del repositorio institucional. Conozco(conocemos) que esta autorización podrá revocarse en cualquier momento, siempre y cuando se eleve la solicitud por escrito para dicho fin ante la Universidad CESMAG. En estos eventos, la Universidad CESMAG cuenta con el plazo de un mes después de recibida la petición, para desmarcar la visualización del Trabajo de Grado o de Aplicación del repositorio institucional.
- b) Se autoriza a la Universidad CESMAG para publicar el Trabajo de Grado o de Aplicación en formato digital y teniendo en cuenta que uno de los medios de publicación del repositorio institucional es el internet, acepto(amos) que el Trabajo de Grado o de Aplicación circulará con un alcance mundial.
- c) Acepto (aceptamos) que la autorización que se otorga a través del presente documento se realiza a título gratuito, por lo tanto, renuncio(amos) a recibir emolumento alguno por la publicación, distribución, comunicación pública y/o cualquier otro uso que se haga en los términos de la presente autorización y de la licencia o programa a través del cual sea publicado el Trabajo de grado o de Aplicación.
- d) Manifiesto (manifestamos) que el Trabajo de Grado o de Aplicación es original realizado sin violar o usurpar derechos de autor de terceros y que ostento(amos) los derechos patrimoniales de autor sobre la misma. Por consiguiente, asumo(asumimos) toda la responsabilidad sobre su contenido ante la Universidad CESMAG y frente a terceros, manteniéndola indemne de cualquier reclamación

 <p>UNIVERSIDAD <b>CESMAG</b> NIT: 800.109.387-7 VIGILADA MREDCACIÓN</p>	<b>AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS DE GRADO O TRABAJOS DE APLICACIÓN EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b>	<b>CÓDIGO:</b> AAC-BL-FR-031
		<b>VERSIÓN:</b> 1
		<b>FECHA:</b> 09/JUN/2022

que surja en virtud de la misma. En todo caso, la Universidad CESMAG se compromete a indicar siempre la autoría del escrito incluyendo nombre de(los) autor(es) y la fecha de publicación.

- e) Autorizo(autorizamos) a la Universidad CESMAG para incluir el Trabajo de Grado o de Aplicación en los índices y buscadores que se estimen necesarios para promover su difusión. Así mismo autorizo (autorizamos) a la Universidad CESMAG para que pueda convertir el documento a cualquier medio o formato para propósitos de preservación digital.

**NOTA:** En los eventos en los que el trabajo de grado o de aplicación haya sido trabajado con el apoyo o patrocinio de una agencia, organización o cualquier otra entidad diferente a la Universidad CESMAG. Como autor(es) garantizo(amos) que he(hemos) cumplido con los derechos y obligaciones asumidos con dicha entidad y como consecuencia de ello dejo(dejamos) constancia que la autorización que se concede a través del presente escrito no interfiere ni transgrede derechos de terceros.

Como consecuencia de lo anterior, autorizo(autorizamos) la publicación, difusión, consulta y uso del Trabajo de Grado o de Aplicación por parte de la Universidad CESMAG y sus usuarios así:

- Permiso(permitimos) que mi(nuestro) Trabajo de Grado o de Aplicación haga parte del catálogo de colección del repositorio digital de la Universidad CESMAG por lo tanto, su contenido será de acceso abierto donde podrá ser consultado, descargado y compartido con otras personas, siempre que se reconozca su autoría o reconocimiento con fines no comerciales.

En señal de conformidad, se suscribe este documento en San Juan de Pasto a los 09 días del mes de noviembre del año 2022

	
Firma del autor	Firma del autor
Nombre del autor: LEIDY DIANA BOTINA	Nombre del autor: DAYRON STHYVEN VILLAGOMEZ GAON
	
Firma del asesor	
Nombre del asesor: DANIELA NARVÁEZ BENAVIDES	