

“TRANSPORTE TERRESTRE INTERMUNICIPAL FACATATIVA-BOGOTA”

NOMBRE DEL AUTOR

DIANA MARCELA CORREA MARIN

NOMBRE DEL DOCENTE TUTOR

JUAN CARLOS PLAZAS GIL

FUNDACIÓN UNIVERSITARIA LOS LIBERTADORES  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y CONTABLES  
ESPECIALIZACIÓN EN LOGÍSTICA INTERNACIONAL  
BOGOTÁ D.C., FECHA 21 DE AGOSTO 2016

## “TRANSPORTE TERRESTRE INTERMUNICIPAL FACATATIVA-BOGOTA”

### RESUMEN

La existencia de un sistema de transporte intermunicipal es considerada un factor importante para los futuros avances económicos, sociales y aún más importante los ambientales convirtiéndose este último en un inconveniente para su sostenibilidad, la contaminación ambiental en diferentes formas, pero muy importante para el desarrollo económico de la región.

El transporte intermunicipal como servicio público debe prestar una excelente asistencia en calidad, seguridad y fácil acceso, donde una ciudad como Bogotá ha generado cambios en la oferta y demanda en el servicio de transporte, en cuanto a crecimiento territorial y poblacional afectando de manera directa a los usuarios, ocasionando niveles de congestión elevados, altos costos que van dirigido al cliente final y altos niveles de contaminación.

El problema de movilización de Bogotá debe ser un tema importante en el Municipio de Facatativá ya que este se ha convertido en un municipio donde cerca del 70% de su población trabaja y estudia en la ciudad capital, generando así un desarrollo sostenible de la economía.

### ABSTRACT

The existence of a system of intermunicipal transportation is considered an important factor for the future economic, social and even more important advances environmental turning the latter into an inconvenience for sustainability, environmental pollution in different ways, but very important for economic development region of.

The intermunicipal transport as a public service should provide excellent assistance quality, safety and easy access, where a city like Bogota has generated changes in supply and demand in the transport service, in terms of territorial and population growth affecting directly to users, causing high levels of congestion, high costs will run to the end customer and high levels of pollution.

**PALABRAS CLAVE:** Transporte, empresas, logística, indicadores, procesos, desarrollo, economía, industrialización, vial, competitividad.

## 1. INTRODUCCIÓN

Las red de transporte intermunicipal en Colombia esta vista como una herramienta que hace más cerca y efectiva la comunicación y el intercambio más rápido de bienes, servicios y capital humano, el cual se ve afectado por la poca atención que se le presta a este medio de transporte terrestre, ahora bien en el municipio de Facatativá mas puntualmente en este se hallan distintos tipos de empresas de transporte urbano y rural, él cual cuenta con medios de transporte denominados colectivos o busetas las cuales ofrecen

diferentes rutas para acercar a sus habitantes a sus sitios de trabajo, sus hogares o sitios de destino, convirtiéndose este municipio en un dormitorio de la capital colombiana.

Teniendo como referencia que el transporte Urbano e Intermunicipal como servicio público debe procurar una adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad, seguridad y accesibilidad; sin embargo, el desarrollo urbanístico reciente ha generado cambios en la oferta del servicio de transporte. En relación a su crecimiento territorial y poblacional, el

número de viajes aumenta exigiendo un sistema de transporte urbano con mayor eficiencia. El sistema de transporte intermunicipal e interregional no ha logrado cambiar el deterioro de la calidad del servicio prestado en las últimas décadas, afectando los usuarios, originada en situaciones como las bajas velocidades registradas en los corredores viales de la ciudad, que se han traducido en mayores tiempos de desplazamiento de los ciudadanos, ocasionando niveles de congestión elevados, altos costos de operación vehicular y deterioro en la calidad del medio ambiente por los elevados niveles de contaminación<sup>[1]</sup>.

Las terminales de transporte de pasajeros constituyen una forma de resolver problemas relacionados al tránsito y transporte en áreas urbanas, en beneficio del usuario y de la sociedad en su conjunto. Sin embargo, este objetivo no se puede alcanzar de manera eficiente si no está enmarcado en forma

articulada con proyectos en lo urbanístico, socio-económico y financiero. Las ventajas se engloban en la construcción de terminales como entes ordenadores del tránsito de buses, en recorridos, paradas, zonas terminales de subida, bajadas, catalizador de propuestas urbanísticas y comerciales de las áreas de influencia de las mismas.

Colombia además presenta un alto interés por validar proyectos de transporte de cercanías como: metro, tren de cercanías. Que hacen parte de los proyectos y propuestas del los sistemas de transporte públicos masivos de los 8 municipios de sabana de occidente con el fin de garantizar un transporte eficaz y efectivo en el ingreso a la capital colombiana.

## 1. TRANSPORTE EN COLOMBIA

La Huella que los caminos prehispánicos imprimieron al territorio fue tal, que sirvieron en la Colonia como rutas principales para la importación y exportación de todo tipo de productos. A

comienzos del siglo XIX, durante el proceso de Independencia, el control de los caminos fue fundamental para los patriotas para dominar la capital y posteriormente sobre ellos se trazaron muchas de las líneas férreas. Los abastos y el intercambio de mercaderías como fenómeno social que implicaba la necesidad de realizar desplazamientos en cortas y largas distancias, fue uno de los aspectos que contribuyó a la creación de rutas regionales. Se establece la ruta de la sal, así como mercados locales en los pueblos permitiendo la creación de intermediarios.

**LOS MEDIOS DE TRANSPORTE** La práctica empleada por conquistadores y misioneros era la de utilizar seres humanos. El servicio de cargueros, aparte de mercancías, pasajeros que eran transportados a hombros cuando pasaban corrientes fluviales, en silletas colgadas, o en andas, utilizadas para transportar personalidades o enfermos. A pesar del esfuerzo que

conllevaba este trabajo, los cargueros constituían un gremio y se defendían de la amenaza que para ellos representaba el mejoramiento de los caminos y el uso de los animales de carga. Bogotá, era una ciudad con características propias de una población en crecimiento. En 1910 aparecen el llamado trolley, que eran buses enormes con tracción eléctrica, que viajaban desde Chapinero hasta el Puente del Común. <sup>2</sup>

**Ley 15 de 1959:** Es la primera intervención del estado referente al transporte. Se crea el fondo de Transporte Urbano, política de tipo económico. **PAPEL DEL ESTADO EN LAS POLÍTICAS DEL TRANSPORTE** Se crea la empresa Distrital de Transporte Urbano Observamos el Bus Pegasso 1959.

En este año la compañía inauguró los primeros tranvías eléctricos, operando en la línea Parque Santander-Calle 26. Tras la aparición de los carros eléctricos, los de tracción animal cayeron en obsolescencia. los conflictos llevaron al municipio a

comprar la empresa, el 27 de agosto de 1910, por 800.000 dólares, suma exigida por Martin desde Nueva York, mediante su representante en Bogotá. Así se crea The Bogota Railway Company. La ciudad recibió 33 carros de tracción animal para pasajeros en carga, la mayoría en precarias condiciones, 180 mulas (ancianas y pocas), 9 bueyes y 6 carros eléctricos, uno de ellos con el motor quemado. 1921 Este año marca la desaparición definitiva de los carros halados por mulas. Al mismo tiempo es el momento en que llegan a Bogotá los dos primeros tranvías cerrados. Por entonces existían unos 30,6 kilómetros de ruta. A partir de 1924 y hasta 1929 el tranvía se convierte en una dependencia de las Empresas Municipales de Bogotá. 1938 Por entonces se adoptó el sistema de identificación de rutas por colores, una de cuyas razones fue el alto índice de analfabetismo por parte de la población

bogotana. Se implementa un carné de descuentos para estudiantes.

1947 El alcalde Carlos Sanz de Santamaría hace la primera propuesta para la construcción de un metro en Bogotá. 1948 Las bajas infraestructurales en cuanto al servicio como consecuencia del 9 de abril, sumadas a algunas medidas tendientes a alentar el uso de buses privados, así como las condiciones económicas de la ciudad por entonces, dan un golpe mortal al tranvía. Compra de 20 trolebuses y 20 buses Mack } Cooperativa de Lubricantes y Transportes Ltda. (1936) Luego, Asociación Cooperativa de Transporte Urbano (1939) } Unión Urbana de Transportes (1939) } Unión Comercial de Transportes (1940) } Flota Usaquéen (1940) } Transportes Santa Lucía (1945) } Flota Fontibón (1945) } Flota Panamericana (1948) } Sociedad Importadora y Distribuidora Automotora S.A. - SIDAUTO (1952) • Universal Automotora de Transportes S.A. (1956)

Creación de las transportadoras privadas  
Conformación de la EDTU • Desaparición del tranvía • Se convierte en la Empresa de Buses de Bogotá D.E. (1958) • Toma el nombre de Empresa Distrital de Transporte Urbano de Bogotá D.E. (1959) • Para 1962 tenía más de 100 buses en circulación por las calles de la ciudad. Fin del trolebus 12 de abril de 1948- 15 de agosto de 1991 En 1991, por causa de la corrupción, los malos manejos presupuestales, el mal estado de los vehículos y el dominio de las empresas de transporte privadas, se cierra el servicio de trolebus en Bogotá. Troncal de La Caracas • Acuerdo 53 del 18 de noviembre de 1933, por el cual se nombra la carrera 14 como Avenida Caracas. • Constituida como Troncal durante el gobierno de Andrés Pastrana, por lo cual se convertía en columna vertebral de la movilidad por atravesar la ciudad longitudinalmente y por los recorridos de buses “organizados” en ella. • Raíz y centro de Transmilenio • desde

el año 2000. Transmilenio • Empieza a circular el 18 de diciembre de 2000 con 34 buses articulados. • Los primeros buses partieron del portal de la 80 hasta la Estación Tercer Milenio en la calle sexta. • Al 31 de marzo de 2012 ha transportado 3.765.151.005 pasajeros. Cuenta con 115 estaciones y 87 Km en troncales } La aparición de los primeros taxis en Bogotá fue totalmente accidental y fruto de una terrible crisis económica que sobrevino en 1930. } Quedaron bloqueados los pedidos de seis meses que había hecho la firma Praco. } 120 unidades no encontraron compradores. Antonio María Pradilla, fundador de Praco decidió entonces crear una flota de taxis para buscar alguna rentabilidad de los inventarios. Los primeros 20 fueron puestos en servicio causando sensación en la ciudad que en cuatro meses absorbió los 120 Ford. } En 1961. Se Llegaron Ford, Plymouth, Rambler, Dodge, Chevrolet y otros de marcas en boga en Estados Unidos } Mas

tarde los Warsawa polacos, las camionetas Skoda de solo tres puertas, los microbuses Volkswagen, antes de toda la familia Polsky y Zastava. } Finalmente, al establecerse el ensamble nacional, el Dodge Dart, que era el taxi del momento comenzó a ceder posiciones hasta desaparecer a manos de los R6 y especialmente, el Chevette que fue nominado como el `carro del siglo` por sus inefables servicios bajo la ropa amarilla que le dio una enorme popularidad y larga vida en las calles.<sup>3</sup>

El desarrollo de Las cooperativas de transporte en Colombia (CONFECOOP), busca poner fin a los problemas actuales y mejorar la calidad de vida de la población reduciendo tiempos de desplazamiento, generando empleo disminuyendo la accidentalidad, reduciendo costos y al mismo tiempo procurando un ambiente más sano.

Resulta claro entonces, que los sistemas integrados de transporte masivo –SITM

imponen cambios estructurales en la prestación del servicio público de transporte, que empiezan desde el modelo organizacional mismo, pues las empresas deberán contar con la estructura operativa, administrativa y tecnológica necesaria para garantizar la operación eficiente, desde la nueva perspectiva.

Es sabido que las condiciones técnicas, administrativas y financieras impuestas para participar en los procesos de licitación para adjudicar las rutas del transporte masivo, exigen el cumplimiento de determinadas bases patrimoniales, de capital de trabajo, pólizas de seguros, infraestructura, entre otros aspectos, que pueden convertirse en una amenaza para las cooperativas de transporte y para otras empresas transportadoras pequeñas que no podrían participar en el proceso, dadas sus características, tamaño y estructura.

Las necesidades de transporte variaron y, en ese mismo sentido, debe variar la

prestación del mismo. Los sistemas de transporte masivo son parte de la evolución social y económica del país y es muy poco probable, por no decir imposible, que retrocedamos al esquema anterior. Por esta razón, hoy más que nunca es necesario que las cooperativas exploren procesos de integración, en desarrollo del sexto principio cooperativo, para poder hacerle frente a la competencia que se está dando, que amenaza con sacar del mercado a las empresas que no se ajusten a esta realidad.[4].

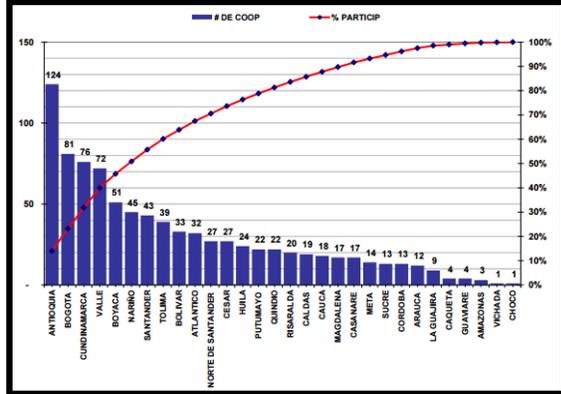
(Grafica 1)

Distribución geográfica por número de cooperativas

Fuente: Las cooperativas de transporte en Colombia

La distribución geográfica de las cooperativas de transporte tienen una cobertura nacional que abarca 30 departamentos y 311 municipios. 408 cooperativas, es decir, el 46.20%, se encuentran ubicadas en las capitales departamentales lo que muestra el alto impacto y tradición que tiene este tipo de empresas a nivel municipal; igualmente, permite dimensionar la magnitud de un eventual impacto negativo derivado del cambio en las condiciones de movilidad de las capitales, como consecuencia del ingreso de los sistemas integrados de transporte masivo

## **2. TRANSPORTE INTERMUNICIPAL EN FACATATIVA**



La regulación, el control y el funcionamiento del tránsito y el transporte terrestre público y privado dentro de la jurisdicción del municipio de Facatativá; la movilidad ágil y eficiente de los usuarios de las vías, en concordancia con la normatividad que rija sobre la materia, Dirigir, coordinar y controlar mecanismos y procedimientos que permitan el cumplimiento y aplicación del Código Nacional de Tránsito en el Municipio de Facatativá. [5]

Las rutas de transporte de Facatativá están organizadas por los sectores económicos del municipio las calles principales por donde podemos encontrar dichos transporte esta en las calles 15, 11, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 y las carreras 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 en estos lugares es de más fácil acceso al transporte urbano y para transporte

intermunicipal las siguientes direcciones cll 2 con cra 15, cra 1 con cll 6, cra 6 con cll 6.

A continuación se presenta las distintas entidades de transporte existentes en el municipio de Facatativá:

## 2.1 EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO Y RURAL

**AUTOFACA:** Esta empresa ofrece sus servicios en el área urbana y rural del municipio y además de ello tiene una ruta constante hasta el rosal y viceversa. además de ello cuenta con una red de auto taxis que se mueve constantemente en el municipio.

**VILLETAX:** al igual que la anterior ofrece sus servicios tanto en lo urbano como en lo rural y también cuenta con una red de taxis muy bien distribuida.

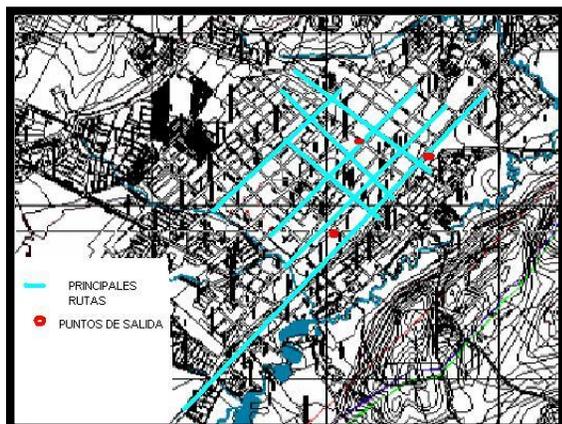
**TRANSTYCATATA:** Esta es otra de las empresas urbanas y rurales que ofrece un buen servicio a la comunidad a diferencia de las anteriores esta no tiene red de taxis.

Estas empresas ofrecen sus servicios de transporte del municipio hacia fuera de el en las distintas localidades y municipios y que principalmente transportan a Bogotá, Madrid, Mosquera, soacha , cota, villeta, la vega, guayabal, anolaima, bojaca, Subachoque y otras más. GALAXIA esta empresa es una de las más importantes del municipio que además tiene una agencia de viajes. <sup>6</sup>

Principales rutas: Dichas empresas ya mencionadas sus sedes se encuentran en la carrera segunda con 15 allí se encuentran el terminal de buses para quienes necesiten viajar a los distintos destinos ya mencionados.

Bajo el titulo secretaria de tránsito y transporte menciona los siguientes:

(Grafica 3)



fuelle: La gobernación de Facatativá en su página

web <http://facatativacundinamarca.gov.co/index.shtml>

La regulación, el control y el funcionamiento del tránsito y el transporte terrestre público y privado dentro de la jurisdicción del municipio de Facatativá; la movilidad ágil y eficiente de los usuarios de las vías, en concordancia con la normatividad que rija sobre la materia. Planificar, regular y controlar los aspectos relacionados con la actividad transportadora terrestre, la circulación peatonal y vehicular, de acuerdo con el modelo de desarrollo social y económico de la ciudad, brindando servicios que cubran las necesidades de los usuarios y fomentar la cultura de la seguridad vial.<sup>7</sup>

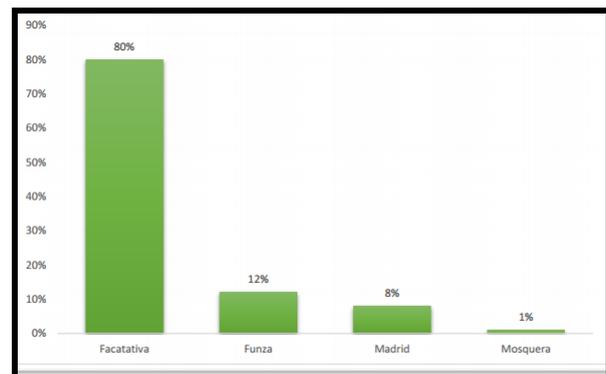
### 3. TRANSPORTE INTERMUNICIPAL FACTATIVA – BOGOTA CORREDOR CALLE 13

Actualmente el municipio de Facatativá cuenta con un modelo regulado de competencia en la vía, conformado por tres actores principales; empresa, propietario y conductor, los cuales interactúan dentro de la operación del mismo.[<sup>8</sup>]

Actualmente los municipios están en la búsqueda de mejorar el modelo regulado de competencia en la vía, donde se generan proyectos y acciones con el fin de prestar un mejor servicio al usuario o pasajero, pero si analizamos las acciones que se están desarrollando actualmente por parte de los municipios, seguido de las empresas y propietarios frente a los proyectos que el gobierno está generando; se observa que no existe un trabajo en equipo, debido a que existe un interés por mejorar un servicio que cada días es desastroso.<sup>9</sup>

Sabana de Occidente con sus principales municipios cuenta con dieciocho empresas, con un total de 1.766 frecuencias diarias que son otorgadas por el Ministerio de

Transporte, distribuidas entre ellas con una capacidad transportadora de 11.982 pasajeros diarios hacia Bogotá en la ruta Facatativá Bogotá Facatativá, dentro de una demanda proporcional de 35.000 pasajeros que corresponde al 10% de la población de los municipios. El municipio con la mayoría de frecuencias diarias es Facatativá con un 80%, Funza con un 12%, Madrid con un 8% y Mosquera con un 1%. (Grafico 3)



Actualmente los municipios Facatativá, Madrid, Funza y Mosquera no cuentan con proyecciones de crecimiento y de cambios en relación al transporte intermunicipal, para lo cual las empresas realizan cambios internos con el fin de mejorar el servicio, tales cambios son referentes a la

modernización del parque automotor que se contempla en un proyecto de ley por el cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor del servicio público de transporte , siendo su principal objetivo la adopción de medidas para la reposición de los vehículos de servicio público de transporte terrestre, encaminadas a garantizar la atención efectiva de la demanda, la actualización tecnológica de los vehículos, a mejorar las condiciones de seguridad en el tránsito y a la preservación del medio ambiente, aplicando la Ley a los vehículos de transporte registrados en el servicio público, en las modalidades de transporte de carga, transporte colectivo de pasajeros de radios de acción intermunicipal, municipal, distrital y/o metropolitano, de transporte individual y de transporte especial.[<sup>10</sup>].

Así; mismo el tren de cercanías, movilizara a 200,000 personas que en día se desplazan hacia sus sitios de trabajo, estudia

o otras actividades hacia Bogotá, desde los municipios de Facatativá, Madrid, Funza y Mosquera. La cual hace que Bogotá se convierta en una tranvía y recorrería gran parte del trayecto de la actual red ferroviaria que llega hasta la estación de la sabana, la cual se encuentra en el centro de la ciudad.

#### **4. RESULTADOS OBTENIDOS**

Las ciudades del país deberán contar con empresas de transporte urbano intermunicipal de pasajeros con el fin de trabajar por el fortalecimiento, transformación y competitividad del sector.

El reto de las ciudades del milenio deberán contar con esquemas de transporte que promuevan el desarrollo de transporte urbano, que constituyan una alternativa de desarrollo de los municipios con el fin de garantizar las relaciones de impacto con el medio y sus usuarios.

El planteamiento del gobierno es la construcción del aeropuerto el dorado dos,

obra que no se debe confundir con el segundo terminal del actual aeropuerto de Bogotá, posiblemente salgan a licitación los pliegos de este proyecto que se ubicaría en el municipio de Facatativá Cundinamarca. Teniendo como consecuencia la relación de este proyecto con el tren de cercanías entre Facatativá y Bogotá.

## **5. CONCLUSIONES:**

1. Los cambios geográficos, económicos y sociales de la población se convierten en una dinámica trazable con el gobierno en materia de movilidad generando renovación en el proceso de la infraestructura vial.
2. Las expectativas en los diferentes sectores económicos y sociales y entre las personas que interactúan diariamente en el transporte sobre los nuevos proyectos que se avecinan son altas y que se ejecuten en los plazos determinados por el gobierno,

para que solucionen varios problemas en la conectividad aérea y terrestre.

3. El mejoramiento de la infraestructura vial corredor calle 13 ya está tomando vida se comienzan obras en el desarrollo y mejoramiento en la infraestructura vial, Madrid-Facatativá.
4. El transporte se convierte en un instrumento importante para el desarrollo económico de una ciudad en este caso si hablamos de Facatativá ya que esta es el centro o más conocida como el municipio dormitorio, de la ciudad de Bogotá, se hace importante implementar procesos logísticos y de desarrollo de indicadores de gestión. Midiendo estos el nivel de satisfacción , hora y tiempos establecidos.

## **6. Bibliografía:**

---

<sup>1</sup> TRANSPORTE INTERMUNICIPAL E INTERREGIONAL, Pdf, cali Colombia. 2013.

<sup>2</sup> <https://histrans-1900.wikispaces.com/historia+del+transporte+en+colombia>.

<sup>3</sup> [http://electivaycontexto.wdfiles.com/local-files/Colombia/transporte\\_Bogot%C3%A1.pdf](http://electivaycontexto.wdfiles.com/local-files/Colombia/transporte_Bogot%C3%A1.pdf)

<sup>4</sup> Observatorio cooperativo, LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE EN COLOMBIA, [ww.confecoop.coop](http://ww.confecoop.coop),2010

<sup>5</sup> <http://www.facatativa-cundinamarca.gov.co/dependencias.shtml?apc=dbxx-1-&x=1428853>.

<sup>6</sup><http://empresite.eleconomistaamerica.co/Actividad/TRANSPORTE/localidad/FACATATIVA/>

<sup>7</sup>

<https://facatativa.wikispaces.com/Transporte>

<sup>8</sup> ANDI – Asociación Nacional de Industriales de Colombia Cámara - Sectorial

---

del Transporte – noticias de sector:

transporte semana 19 al 23 de abril de 2010

<sup>9</sup>[https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_en\\_Colombia](https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_en_Colombia)

<sup>10</sup> Estudiantes egresados, caracterización socio económica región sabana de occidente, universidad de Cundinamarca, 2012.