

Gaceta
Distrital

INDICE

RESOLUCIÓN No 197 de Junio 15 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION OFICIOSA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA RUTA SOLEDAD – CALLE 18 – MURILLO - CENTRO AUTORIZADO A LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" NIT. 890.117.390.	3
DECRETO 0239 de Junio 15 2010 POR MEDIO DEL CUAL SE TOMA UNA MEDIDA EN MATERIA DE TRÁNSITO	7
DECRETO N° 0240 de Junio 18 2010 POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN PROHIBICIONES PARA EL EXPENDIO Y CONSUMO DE BEBIDAS EMBRIAGANTES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES CON MOTIVO DE LAS ELECCIONES DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE DE LA REPUBLICA	8
RESOLUCIÓN 209 de Junio 18 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE COOTRANSNORTE CONTRA LA RESOLUCIÓN 118- 010 CALENDADA MAYO 6 DE 2.010	10
RESOLUCIÓN 210 de Junio 18 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTADORES URBANOS DEL ATLANTICO S.A. SOBUSA CONTRA LAS RESOLUCIONES 176- 010, 177-010, 178-010, 179-010, 180-010 Y 185-010 CALENDADA MAYO 31 DE 2.010	15
RESOLUCIÓN 211 de Junio 18 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE COOTRANSNORTE CONTRA LA RESOLUCIÓN 119 – 010 CALENDADA MAYO 6 DE 2.010.	26
RESOLUCIÓN 213 de Junio 18 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION OFICIOSA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA RUTA ARBOLEDA - CENTRO AUTORIZADO A LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" NIT. 890.117.390.	31
RESOLUCIÓN 214 de Junio 18 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION OFICIOSA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA RUTA HIPODROMO - INEM AUTORIZADO A LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" NIT. 890.117.390	35
RESOLUCIÓN 218 de Junio 21 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES MULTIACTIVA DEL AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA "COOASOATLAN" CONTRA LA RESOLUCIÓN 172-010 CALENDADA MAYO 31 DE 2.010.	39
RESOLUCIÓN 219 de Junio 21 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION OFICIOSA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA RUTA SALAMANCA – LAS MARGARITAS – CENTRO AUTORIZADO A LA EMPRESA TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE "TRANSMECAR" NIT. 890.103.454-2.	47
RESOLUCIÓN 220 Junio 21 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION OFICIOSA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA RUTA SOLEDAD – CARACOLI – VICEVERSA AUTORIZADO A LA EMPRESA TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE "TRANSMECAR" NIT. 890.103.454-2	52
RESOLUCIÓN 221 de Junio 21 2010 EL DIRECTOR DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA, EN EJERCICIO DE SUS FACULTADES LEGALES Y EN ESPECIAL LAS CONFERIDAS EN LA LEY 105 DE 1.993, LEY 336 DE 1.996, DECRETO REGLAMENTARIO 170 DE FEBRERO 5 DE 2.001 Y LAS ESTABLECIDAS EN LOS ACUERDOS METROPOLITANOS 013 DE 2.001, 007 DE 2.002 Y 004 DE 2.003 Y,	57
RESOLUCIÓN 222 de Junio 21 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA COOPERATIVA METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES DEL SERVICIO COLECTIVO COOTRANSO CONTRA LA RESOLUCIÓN 120- 010 CALENDADA MAYO 6 DE 2.010.	62
RESOLUCIÓN 223 de Junio 21 2010 POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES DEL LITORAL ATLANTICO COOLITORAL CONTRA LA RESOLUCIÓN 149-010 CALENDADA MAYO 14 DE 2.010.	67
DECRETO 0251 de Junio 24 2010 POR MEDIO DEL CUAL SE HACE UN ENCARGO	74
DECRETO 0274 de Junio 28 2010 POR MEDIO DEL CUAL SE PRORROGA EL TÉRMINO DE VIGENCIA DEL DECRETO 0179 DE 2006 "POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN MEDIDAS PARA CONTROLAR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN MOTOCICLETA DE CONFORMIDAD CON EL DECRETO 2961 DEL 2006 EXPEDIDO POR EL GOBIERNO NACIONAL Y SE UNIFICAN LAS DISPOSICIONES DISTRITALES QUE SE REFIEREN A LA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS"	75


RESOLUCIÓN METROPOLITANA
RESOLUCIÓN No 197
 (Junio 15 2010)

**POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION
 OFICIOSA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA
 RUTA SOLEDAD – CALLE 18 – MURILLO - CENTRO AUTORIZADO A LA
 COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD “COOTRASOL” NIT.
 890.117.390.**

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas en la Ley 105 de 1.993, Ley 336 de 1.996, Decreto Reglamentario 170 de febrero 5 de 2.001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2.001, 007 de 2.002 y 004 de 2.003 y

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Público en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que la Constitución Política establece que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas en su vida, honra, bienes, creencias, derechos y demás libertades y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado.

Que la función administrativa del Estado se desarrolla con fundamento en los principios Constitucionales de eficiencia, eficacia y transparencia siempre en garantía del interés general.

Que conforme al artículo 334 de la Constitución Nacional *“La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para 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 y la preservación de un ambiente sano (...).”*

Que conforme a lo establecido por el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1996 *“La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado,*

quien ejercerá el control y la vigilancia necesaria para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.(...)”

Que de acuerdo a lo establecido por el numeral 1 literal c) del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 uno de los principios del Transporte Público es el acceso al transporte, exigiéndose a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el artículo 3° de la ley 336 de 1996 preceptúa que en la regulación del transporte público las autoridades competentes deben exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 *“El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.”*

Que conforme al artículo 5° de la Ley 336 de 1996, el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 8° de la Ley 336 de 1996, *“las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción”.*

Que el otorgamiento de permisos o contratos de oncesióna operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en los contratos o permisos.

Que el Gobierno Nacional a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE o sus organismos adscritos, estableció las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

Que el legislador del momento al expedir la Ley 105 de 1993 constituye la conformación del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte determinado los organismos rectores competentes en la materia, estableciendo su naturaleza, control, regulación y vigilancia, buscando dentro de la libre circulación lo que podía ser una vía de solución a la problemática de la congestión del Estado de preferir el servicio particular en el uso de la infraestructura del transporte indispensable para que hayan propósitos, objetivos, metas, prioridades y estrategias correctamente definidas y coherentemente coordinadas, para que habiéndose convertido la planeación del transporte y la infraestructura en una obligación legal y en un componente del plan Nacional de Desarrollo, tanto de los planes de la Nación como de las entidades territoriales y Distritales se constituyan en modelos que demuestran una técnica depurada y contempla las necesidades reales en la prestación del servicio público de pasajeros, conforme a los principios y preceptos legales para la interpretación y ejecución del mandato legal.

Que la Ley 336 de diciembre 20 de 1.996 en su artículo 6° preceptúa: *"Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autoridades expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional..."*

Que el artículo 8° ibídem bajo la suprema dirección y tutela administrativa del gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su permanencia al orden estatal.

Que conforme a lo establecido por el artículo 17 de la ley 336 de 1996 *"El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización."*

Que de acuerdo con el artículo 18 de la ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral 5° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 establece que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera

derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que conforme a lo establecido por el artículo 9 del Decreto 170 de 2001 *"La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en la presente Resolución."*

Que conforme a lo establecido por el artículo 11 del Decreto 170 de 2001 *"La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los Alcaldes Metropolitanos, Distritales y/o Municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función."*

Que conforme a lo previsto por el artículo 34 del Decreto 170 de 2001, la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

Estas alternativas de servicio es la que ha fijado el legislador para resolver las demandas insatisfechas de transporte público colectivo de transporte de pasajeros.

Alternativas de servicio que tienen un procedimiento previamente establecido en la normatividad por lo que a la administración pública para cumplir a cabalidad con el principio de legalidad al expedir los actos propios de su razón de ser, le corresponde encausar su actividad por los caminos que garanticen entre otros los derechos de los asociados, frente a las administración. Por ello la necesidad de cumplir con el procedimiento administrativo, el cual es la herramienta más idónea para asegurar la ausencia de arbitrariedad en el obrar de la administración.

Que el Área Metropolitana de Barranquilla expidió la Resolución 051 de 2010 *"Por medio del cual se establecen criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana"*

Que conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Resolución 051 de 2010, *"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."*

Que la reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos".

Que conforme a lo establecido por el artículo 5 de la Resolución 051 de 2010 *"La reducción en la capacidad transportadora de las empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Barranquilla sufrirá una reducción basada en los estudios técnicos que lo justifiquen, en los casos que la empresa pierda vigencia uno o varios servicios en razón de lo dispuesto en el artículo 2 de la presente Resolución, se reestructuren los servicios y requiera una flota menor."*

Que conforme a lo establecido en el artículo 9 de la Resolución 051 de 2010, *"Todas las medidas que conducen a mejorar la prestación del servicio de transporte en la ciudad por la implantación del Sistema de Transporte Masivo Transmetro están fundamentadas en el modelo de transporte construido"*



a partir del estudio denominado "Investigación Aplicada en Gestión y Modelación del Sistema de Transporte y Medio Ambiente Urbano para el Diseño de Rutas que permitan Integrar el Transporte Colectivo con el Transporte Masivo para Mejorar las Condiciones de Operación del Sistema Colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana" realizado por la Universidad del Norte, el cual recopiló la información necesaria para la planificación del transporte en el Área Metropolitana. Dicho informe será debidamente socializado y será la base para la construcción del escenario técnico final de reorganización de rutas, el servirá para la evaluación de las propuestas a que tienen derecho los transportistas." cumpliendo lo establecido en el artículo 27 y 34 del Decreto 170 de 2001.

Que teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios en condiciones normales de demanda, detectadas en los estudios técnicos en mención, la entidad ha determinado reestructurar oficiosamente el servicio autorizado a la ruta que se relaciona a continuación:

RUTA No. 1005	
Denominación:	SOLEDAD - CALLE 18 - MURILLO - CENTRO
Resolución	1132 de 05 de Diciembre de 2003 de IDDTB

Que la empresa mediante radicado número 0982 de Marzo 12 de 2010, presentó propuesta a la Reestructuración de ruta del estudio de la Universidad del Norte.

Que una vez presentadas las objeciones por parte de la empresa en el oficio del numeral anterior respecto del recorrido de la ruta y diseño operacional de flota, se consideró procedente responder a la empresa mediante el informe técnico AMB-SDM-012 de 2010, el cual fue entregado el día 4 de Mayo de 2010 como consta en la comunicación AMB-STT-0378 de 2010.

Que como sustento de la reorganización se debe considerar adicionalmente que:

1. Además de los cambios de trazado habrá reducción de la capacidad transportadora de las rutas autorizadas a las empresas para adecuarlas a los estudios técnicos realizados para este propósito.
2. Esta Reorganización encuentra sustento legal en la potestad

que las leyes de transporte le otorgan al Área Metropolitana de Barranquilla, como autoridad de transporte competente, para organizar, vigilar y controlar el servicio público de transporte público colectivo y masivo de pasajeros.

3. Como primera medida se debe recordar que el transporte es un servicio público que se encuentra bajo la regulación del Estado conforme a lo establecido de manera general por la Constitución Nacional y de manera particular para el caso del transporte por la Ley 105 de 1993 y por la Ley 336 de 1996. Acorde a las potestades que la ley le otorga a la entidad, ésta, en cualquier momento podrá reorganizar el servicio público de transporte de pasajeros determinando la demanda necesaria para la eficiente prestación del servicio ajustándolo a las condiciones de demanda existente y a la flota operacional remanente después del proceso de desintegración física por la entrada en operación de la Fase I del Sistema Transmetro.

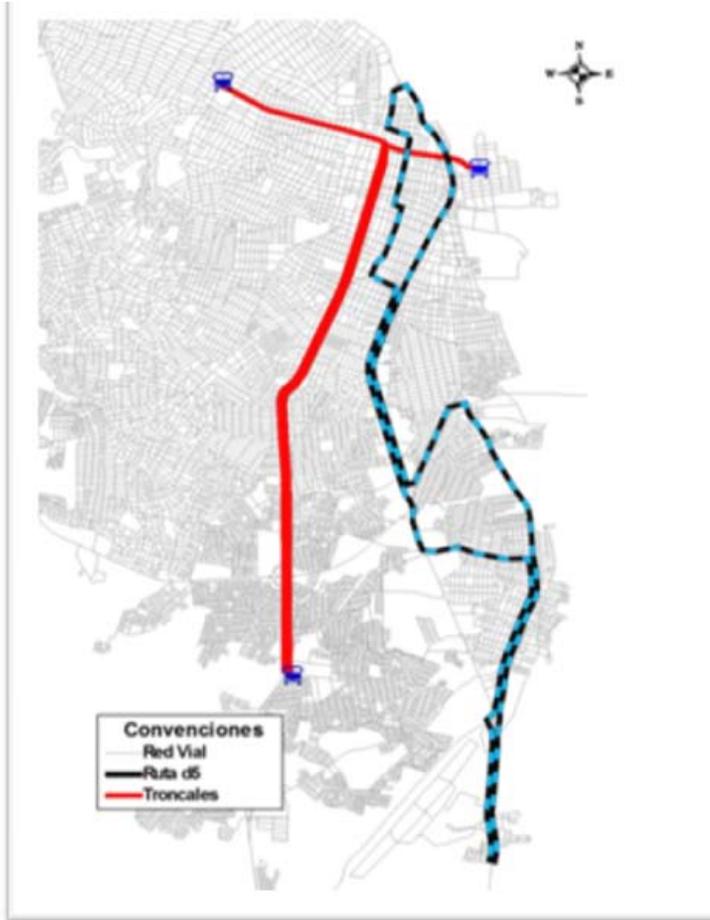
4. Que el artículo 34 del Decreto 170 de 2001 permite reestructurar el servicio y modificar las condiciones del referido permiso para adecuarlo a las necesidades de los usuarios, siempre y cuando se sustente en un estudio técnico. En este caso el estudio arrojó que el servicio debe ser prestado con un número menor de vehículos y por ende la capacidad transportadora que la empresa tiene autorizada será modificada derogando las resoluciones anteriores expedidas por la entidad que ostentaba la calidad de autoridad de transporte en su momento.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Reestructurar el servicio de la ruta SOLEDAD - CALLE 18 - MURILLO - CENTRO autorizado a la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" NIT. 890.117.390, de conformidad con lo establecido en los artículos 34 del Decreto 170 de 2001, Artículos 2 y 10 de la Resolución 051 de 2010, y en consecuencia modificar el permiso de operación de la siguiente manera:

El servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe, situación que obedece al Plan de Implantación de la Fase I del Sistema de Transporte Masivo Transmetro y su sistema de alimentación:



Ruta Código	D5
Denominación (Origen por esta hasta Destino)	SOLEDAD - CENTRO – CIRCULAR
Recorrido	
<p>Saliendo de la terminal de Despacho ubicada en la Vía oriental, por esta hasta la Carrera 10SUR, por esta hasta la Calle 30, por esta hasta la Calle 18, por esta hasta la Calle 17, por esta hasta la Calle 18, por esta hasta la Carrera 8, por esta hasta la Calle 19, por esta hasta la Carrera 2, por esta hasta la Calle 30, por esta hasta la Vía 40, por esta hasta la Carrera 54, por esta hasta la Calle 45, por esta hasta la Carrera 53B, por esta hasta la Calle 45, por esta hasta la Carrera 50, por esta hasta la Calle 40, por esta hasta la Carrera 38, por esta hasta la Calle 38, por esta hasta la Cordialidad (Calle 47), por esta hasta la Carrera 27, por esta hasta la Calle 30, por esta hasta la Carrera 30, por esta hasta la Calle 18, por esta hasta la Calle 30, por esta hasta la Carrera 10SUR por esta hasta la Vía oriental, fin del recorrido.</p>	
Características Técnicas de la Ruta	
Radio de Acción	Metropolitano
Clase de Vehículo	BUS
Modalidad	Pasajeros
Horario de Servicio	00:00 a las 24:00 horas dependiendo de las necesidades de demanda ajustadas a los requerimientos de la comunidad, evaluadas por la empresa.
Intervalo de despacho hora pico	6 minutos
Intervalo de despacho hora valle	9 minutos.
Capacidad Transportadora de la Ruta	
Mínima	19 Vehículos
Máxima	23 Vehículos



ARTÍCULO SEGUNDO. La presente Resolución para todos los efectos legales y administrativos, constituye el único título por medio del cual la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" se encuentra autorizada para prestar el servicio de transporte público colectivo en la forma aquí descrita, en consecuencia quedan derogadas todas aquellas resoluciones anteriores por medio de las cuales se había autorizado a la empresa la prestación del servicio en la ruta aquí señalada.

ARTÍCULO TERCERO. La ruta COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" será la responsable ante las Autoridades de Tránsito, Transporte y de Policía del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, y su incumplimiento conllevará a la imposición de las sanciones establecidas en la legislación vigente en materia de transporte público, tránsito y espacio público.

ARTÍCULO CUARTO. Contra el presente acto administrativo procede el recurso de reposición de conformidad con lo señalado en el artículo 50 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO QUINTO. La presente Resolución rige y entrará a operar con el recorrido descrito en el artículo primero una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe a la empresa la obligatoriedad de cumplimiento de la misma, lo anterior ajustado al inicio de la operación del sistema de transporte masivo Transmetro.

Dado en Barranquilla, a los 15 días del mes de junio 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

RICARDO RESTREPO ROCA
 Director

DECRETO DESPACHO DEL ALCALDE

DECRETO 0239
 (Junio 15 2010)

**POR MEDIO DEL CUAL SE TOMA UNA MEDIDA EN MATERIA DE TRÁNSITO
 EL ALCALDE MAYOR DEL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE
 BARRANQUILLA EN USO DE SUS FACULTADES CONSTITUCIONALES Y LEGALES,
 ESPECIALMENTE LAS CONFERIDAS POR LA LEY 769 DE 2002. EL DECRETO 0179
 DE 2006, Y**

CONSIDERANDO

Que la Administración Distrital mediante el DECRETO No.179 de 2006, prorrogado mediante el Decreto 0077 de 2010, estableció medidas restrictivas para la circulación de motos en cumplimiento de ordenamientos superiores.

Que el artículo quinto del mencionado Decreto estableció:
"ARTÍCULO QUINTO: ZONAS PROHIBIDAS: *Queda prohibida la circulación y/o tránsito en toda clase de motocicletas, así:*

ZONA CENTRO: *En el sector comprendido entre la calle 50 inclusive la 45 y desde la carrera 38 inclusive hasta la carrera 46, no podrá circular motocicletas con o sin parrillero.*

ZONA NORTE: *En el sector comprendido entre la carrera 43 hasta la carrera 54 inclusive y desde la calle 72 hasta la calle inclusive, podrán circular motocicletas pero sin parrillero o acompañante.*

En las siguientes vías de la ciudad no se permitirá la circulación de motocicletas:

- Avenida Murillo o calle 45 en toda su extensión.
- Avenida Olaya Herrera o carrera 46 desde la calle 30 hasta la calle 96.

- Calle 30 desde la carrera 46 hasta la carrera 38 inclusive.
- Carrera 54 desde la calle 53 hasta la calle 76.

El infractor será sancionado con multa de quince (15) salarios mínimos legales vigentes e inmovilización de la motocicleta por un término de 72 horas".

Que el 20 de Junio de 2010, se llevara a cabo la segunda vuelta de la jornada electoral convocada para la elección de PRESIDENTE Y Vicepresidente de la República de Colombia; periodo Constitucional 2010-2014.

Que la Administración Distrital para garantizar y facilitar el Derecho Constitucional de los Ciudadanos del Distrito de Barranquilla de elegir y ser elegido, y participar en la jornada electoral antes mencionada, ha determinado levantar la restricción a la circulación y/o tránsito de toda clase de motocicletas contenida en el artículo Quinto del Decreto 0179 de 2006, prorrogado por el Decreto 0216 DE 2010.

Que en mérito de lo anteriormente expuesto,

DECRETA

ARTÍCULO PRIMERO: Suspéndase durante el día 20 de Junio de 2010, desde las 07:00 am y hasta las 05:00 pm, la restricción contenida en el artículo quinto del Decreto 0179 de 2006, prorrogado por el Decreto 0216 de 2010, el cual es del siguiente tenor: **“ARTICULO QUINTO: ZONAS PROHIBIDAS: Queda prohibida la circulación y/o transito en toda clase de motocicletas, así:**

ZONA CENTRO: En el sector comprendido entre la calle 30 inclusive la 45 y desde la carrera 38 inclusive hasta la carrera 46, no podrá circular motocicletas con o sin parrillero.

ZONA NORTE: En el sector comprendido entre la carrera 43 hasta la carrera 54 inclusive y desde la calle 72 hasta la calle 84 inclusive, podrán circular motocicletas pero sin parrillero o acompañante.

En las siguientes vías de la ciudad no se permitirá la circulación de motocicletas:

- *Avenida Murillo o calle 45 en toda extensión.*
- *Avenida Olaya Herrera o carrera 46 desde la calle 30 hasta la calle 96.*
- *Calle 30 desde la carrera 46 hasta la carrera 38 inclusive.*
- *Carrera 54 desde la calle 53 hasta la calle 76.*

El infractor será sancionado con multa de quince (15) salarios mínimos legales vigentes e inmovilización de la motocicleta por un término de 72 horas”

ARTÍCULO SEGUNDO: El consecuencia, queda permitido en todo el Distrito de Barranquilla, la circulación y/o transito de todo tipo de motocicletas, en el horario establecido en el presente Decreto restableciéndose la prohibición señalada en el artículo anterior, a las 05:01 pm del día 20 de Junio 2010.

ARTÍCULO TERCERO: El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y suspenden temporalmente las medidas que le sean contrarias, y en especial el artículo quinto del Decreto 0179 de 2006, prorrogado por el Decreto 0216 DE 2010.

ARTÍCULO CUARTO: Las demás medidas contenidas en el Decreto 0179 de 2006 y su prórroga permanecen vigentes.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en el D.E.I.P de Barranquilla, a los 18 días del mes de Junio de 2010

ALEJANDRO CHAR CHALJUB

Alcalde Mayor D.E.I.P. de Barranquilla

DECRETO DESPACHO DEL ALCALDE

DECRETO N° 0240
(Junio 18 2010)

POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN PROHIBICIONES PARA EL EXPENDIO Y CONSUMO DE BEBIDAS EMBRIAGANTES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES CON MOTIVO DE LAS ELECCIONES DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE DE LA REPUBLICA

EL ALCALDE MAYOR DEL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA, EN USO DE SUS FACULTADES CONSTITUCIONALES Y LEGALES EN ESPECIAL LAS CONFERIDAS EN EL ARTICULO 315 DE LA CONSTITUCIÓN POLITICA, LA LEY 136 DE 1994, Y,

CONSIDERANDO

Que el numeral 2º del artículo 315 de la Constitución Política, preceptua que corresponde al Alcalde conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la Ley, las instrucciones y órdenes que reciba del Presidente de la República y del respectivo Gobernador. El Alcalde es la primera autoridad de policía del municipio.

Que la Ley 136 de 1994, en su artículo 91 literal B, permite al Alcalde en ejercicio de las facultades preservar el orden público-restringir y vigilar la circulación de las personas por vías y lugares públicos, concepto éste ratificado por la Ley 769 de 2002.

Que mediante Resolución No. 7387 de Junio 11 de 2010,

expedida por el Registrador Nacional del Estado Civil, se establece el calendario electoral para la elección de presidente y vicepresidente de la República (segunda vuelta), para el período Constitucional 2010-2014.

Que mediante Resolución No. 003 del 1 de Marzo de 2010, expedida por los Registradores Especiales del Estado Civil de Barranquilla y el suscrito, se seleccionaron los puestos de votación en el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla para las elecciones de presidente y vice-presidente de la República.

Que mediante Decreto No. 1800 de 2010, expedido por el



Ministerio del Interior y Justicia se dictan normas para la conservación del orden público durante el periodo de elecciones presidenciales y se dictan otras disposiciones.

Que para garantizar la seguridad y vida de los ciudadanos que intervendrán en las elecciones, se adoptaran medidas de restricción para la venta y consumo de bebidas embriagantes.

Que mediante la Resolución No 0016 de Junio 17 de 2010, expedida por el Comando Conjunto No1 Caribe Primera División Segunda Brigada Jefatura de Estado mayor, se suspende de manera general y por termino definido la vigencia de los permisos para portar armas de fuego en el Departamento del Magdalena, Atlántico y 14 Municipios del Sur de Bolivar, incluyendo cabeceras municipales y área rural en general.

Que en consecuencia se hace necesario colocar en práctica una serie de medidas en el D. E. I. P. de Barranquilla con ocasión de la Jornada Electoral que se desarrollará el día 20 de Junio de la presente anualidad.

Que de acuerdo a lo anteriormente expuesto este Despacho,

DECRETA

ARTICULO PRIMERO: Prohibir en el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, la venta y el consumo de bebidas embriagantes desde las seis de la tarde (6:00 p.m.) del día viernes 18 de Junio del 2010 hasta las seis de la mañana (6:00 a.m.) del día Lunes 21 del mismo mes y año.

PARAGRAFO: A los infractores de la presente prohibición le serán aplicadas las normas establecidas en el Código Nacional de Policía (Decreto 1355/70).

Tratándose de Establecimientos comerciales abiertos al público se producirá, por parte del Comandante de Estación o de Subestación, el cierre temporal del mismo por un término no mayor de siete (7) días según lo regulado por el artículo 195 ibídem.

ARTICULO SEGUNDO: Prohibir en la Jurisdicción del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, el tránsito o circulación de todo tipo de vehículos que transporten animales, escombros de concreto y vegetales o cargados con cilindro de gas propano lleno o vacío.

PARAGRAFO: Se exceptúan los vehículos de la Empresa Triple A que transportan escombros.

ARTICULO TERCERO: Prohibir en la Jurisdicción del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, toda clase de marchas, protestas, manifestaciones y/o eventos públicos.

ARTICULO CUARTO: Sin perjuicio de las demás sanciones legales, el infractor de las presentes prohibiciones se hará acreedor a la inmovilización del vehículo por el término de setenta y dos (72) horas cuando a ello hubiere lugar, y a multa de dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes, conforme a lo dispuesto por el parágrafo uno del Literal "B" del artículo 91 de la Ley 136 de 1994.

ARTÍCULO QUINTO: En el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, se dará aplicación a lo dispuesto en la Resolución No. 0016 del 17 de Junio de 2010, expedido por la Jefatura del Estado Mayor y el Decreto 1800 de 2010 expedido por el Ministerio del Interior y Justicia.

ARTICULO SEXTO: El presente acto administrativo rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en el D. E. I. P. de Barranquilla, a los Dieciocho (18) días del mes de Junio de Dos Mil Diez (2010).

ALEJANDRO CHAR CHALJUB

Alcalde Mayor D. E. I. P. de Barranquilla

RESOLUCIÓN METROPOLITANA

RESOLUCIÓN 209 (Junio 18 2010)

POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE COOTRANSORTE CONTRA LA RESOLUCIÓN 118- 010 CALENDADA MAYO 6 DE 2.010.

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por la Ley 105 de 1.993, la Ley 336 de 1.996, Decreto reglamentario 170 de febrero 5 de 2001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2001, 007 de 2002 y 004 de 2003 y

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Público en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que esta entidad con miras a la implantación del Sistema de Transporte Masivo TRANSMETRO expidió la Resolución No. 118.10 a través de la cual se ordenó la reestructuración oficiosa del servicio de Transporte Público Colectivo de la Ruta denominada PRADO – BOSTON autorizada a la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSORTE.

Que la actuación antes referenciada le fue debidamente notificada al representante legal, quien dentro del término de Ley hizo uso del Recurso de Reposición fundamentado en las siguientes consideraciones: Que se revoque el acto administrativo 118.10 calendarada mayo 6 de 2.010, mediante el cual se ordena la Reestructuración Oficiosa de su ruta hoy día denominada de acuerdo al Estudio Técnico elaborado por la Universidad del Norte A6 CORREGIMIENTO DE LA PLAYA (ADELITA DE CHAR) PARAISO – MIRARMAR - CIRCULAR con la finalidad de corregir algunos errores de transcripción y una pequeña modificación en el recorrido fijado habida consideración a los inconvenientes en materia de tráfico vehicular que acarrearía con respecto a la movilidad de conformidad a lo preceptuado en el artículo 34 del Decreto 170 de 2.001.

Argumenta el recurrente que su ruta se ha caracterizado por transportar pasajeros con orígenes en el sector de la playa y destino hacia el corredor universitario y el centro de la ciudad. Conociendo el trazado realizado por la Universidad del Norte

la reestructuración propuesta plantea un cambio radical dentro de la movilización de pasajeros, puesto que los destinos de los pasajeros no serian cubiertos dentro del recorrido asignado. Así mismo sabemos que estos pasajeros se movilizarían dentro del sistema masivo (Transmetro) o cualquier otra ruta, pues la cobertura del sistema según el estudio es altísima, pero estaría Transmetro dispuesto a movilizar pasajeros con bultos y demás?

Que ante la decisión tomada no les quedó otra alternativa, los cambios propuestos por el estudio nos modifican totalmente la demanda de transporte que cubríamos, pues consideramos que los recorridos iniciaban un ruta de transporte caracterizada por su trazado para la movilización estudiantil, hoy cuando tenemos en nuestras manos el acto administrativo, nos causa asombro ver que no cubrimos dentro del recorrido las zonas de expansión que está teniendo la ciudad, que representan un atractivo importante para nuestra empresa, y que seguramente necesitaría inmensamente el servicio pues hoy en día no tienen alguno.

Esto se desprende y tiene su fundamento en la alta densidad poblacional de las zonas en mención, que igualmente necesitarían realizar transbordos o pagar dobles pasajes para cubrir sus orígenes y destinos.

Realizando los recorridos en campo y mirando el esquema general de operación propuesto por el estudio, encontramos que ninguna ruta asignada con pares orígenes y destino como el nuestro cubre este recorrido, por lo tanto consideramos técnicamente viable la posibilidad de llegar y tocar corredores viables más cercanos a todos los conjuntos residenciales de las zonas de Villa Carolina, Springfield, Tiboli, entre otros.

De igual forma vemos viable la posibilidad de llegar más cerca de estos conglomerados habitacional pues el corredor vial de la Calle 88 es una zona amplia, que está dentro de nuestra zona de acción, y que implicaría facilitar el acceso de la población a los destinos que nuestra ruta ofrece.

Así mismo señala que el Recorrido modificado parte de la Calle 94 – Kra 65 – Calle 88 – Kra 75A – Kra 75B – Calle 84 – Kra 76 – Calle 85 – Vía 40 – Calle 80



Expresa que la ruta conforme aparecen en la Resolución no cubre los orígenes y destinos que estaban asignados, por eso la propuesta se basa en la necesidad de permitirle a la población de acceder fácilmente a ellas.

Existe en esta propuesta la solución a un problema de demanda insatisfecha de la comunidad en la cobertura de prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros, como son los sectores arriba mencionados.

Población está que en la actualidad están siendo movilizadas por el mal llamado mototaxi y taxis colectivos porque no tienen una alternativa de Transporte más segura.

Igualmente este sector del Distrito hoy en día no cuenta con un servicio que lo intercomunique con las zonas descritas y que nosotros podemos entrar a servir con la propuesta que estamos planteando.

Así mismo dentro del recorrido consignado encontrado en las Resoluciones, podemos observar que cuando la ruta llega por la calle 100, por esta hasta la carrera 43, pero al tomar esta última no se puede llegar hasta la calle 96 porque en la calle 98 hay una señal que indica NO PASE, tal como lo demuestro con los registros fotográficos.

En lo que tiene que ver con la Capacidad Transportadora la empresa argumenta lo siguiente: No obstante a que no estamos de acuerdo con la flota establecida en las Resoluciones porque consideramos que nos hacen falta diez vehículos más, en caso de no acceder a nuestra petición, le solicitamos muy respetuosamente por las características de ambas rutas que en ambas al ser circulares, se tenga en cuenta para su prestación tanto el grupo de vehículos tipo B. como el C es decir Microbus y Buseta.

Alega como consideraciones de orden legal el principio Constitucional de que son fines esenciales del Estado, entre otros servir la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Lo anterior bajo el entendido de que el servicio de transporte debe procurar garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por el Decreto 170 de 2001 que permite la reestructuración oficiosa de una ruta en su artículo 34 cuando preceptúa: "la Autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda" y con fundamento en este artículo es que le solicito se revoque parcialmente la decisión contenida.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO PARA DECIDIR

No observándose causal de nulidad que invalide lo actuado, se procede a desatar el recurso interpuesto, previa las siguientes consideraciones:

Teniendo en cuenta el precepto constitucional del debido proceso y en estricta sujeción a lo normado en el artículo 187 del Código de Procedimiento Civil que hace imperativo apreciar las pruebas en su conjunto de acuerdo a las reglas de la sana crítica, procede el Despacho al estudio de lo actuado para resolver conforme al mérito de los elementos probatorios recaudados.

ANTECEDENTES

1. Que el Área Metropolitana de Barranquilla y Transmetro suscribieron el Contrato de Prestación de Servicios No. 038, cuyo objeto era adelantar por parte de la Universidad del Norte a Transmetro el estudio de Investigación aplicada en gestión y modelación del sistema del transporte y medio ambiente urbano para el diseño de rutas que permitan integrar el transporte colectivo con el transporte masivo, para mejorar las condiciones de operación del sistema colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana, de acuerdo con la propuesta presentada por la Universidad del Norte, la cual fue evaluada y aceptada por las dos entidades convergentes en el contrato.
2. Que el resultado del estudio antes referenciado fue puesto en conocimiento de la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE, mediante oficio AMB-STT-0194-010 de fecha Marzo 3 de 2010, comunicándosele que disponía de diez días hábiles para presentar sus propuestas u objeciones.
3. La empresa mediante oficio radicado número 1082 de Marzo 17 de 2010, presentó propuesta a la Reestructuración de ruta del estudio de la Universidad del Norte que fue analizada y de conformidad a ello se expidió la Resolución 118.10 fechada mayo 10 de 2006 por parte de esta entidad reestructurándole oficiosamente la Ruta denominada PRADO – BOSTON.
4. Que de conformidad al sustento del Recurso se procedió a verificar sobre el terreno de campo las objeciones planteadas y se realizó el informe técnico No. 026 de 2010.
5. Que una vez analizados los requisitos de procedibilidad contemplados en el artículo 52 del Código Contencioso Administrativo y verificando que el recurso de reposición interpuesto por el representante legal de la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE cumple con los parámetros previstos en la citada norma para la procedencia del mismo, se procederá a realizar el análisis de los motivos de la impugnación.

CONSIDERACIONES DE ORDEN LEGAL Y TECNICO PARA DECIDIR

Que de acuerdo al informe final entregado por la Universidad del Norte en su síntesis metodológica para su realización del proyecto de investigación se siguieron las siguientes actividades.

- Recopilación de información secundaria existente.
- Incorporación de información al sistema de información geográfico.
- Diseño y aplicación de encuestas para el estudio de movilidad.
- Codificación de la red de transporte público.
- Estudio de demanda de transporte informal.
- Procesamiento de información, expansión de datos y



elaboración de matrices origen – destino.

- Modelación de propuesta para la reestructuración del transporte colectivo, los servicios intermunicipales y su integración con el transporte masivo.

Que en su informe la Universidad del Norte preceptúa que: *...” la empresa COOTRANSNORTE operará dos rutas de las propuestas, que en la primera fase pueden asignarse reestructurando las dos rutas que actualmente opera la empresa. Las rutas principalmente servirán a la zona A, ubicada al Noroccidente del Área Metropolitana de Barranquilla. En este caso, ambas rutas son trazados sugeridos por la investigación, significativamente diferentes de los actuales”.*

Que a través del Informe Técnico No. 026 de 2010 emitido por la Subdirección Técnica de Transporte se da respuesta a cada una de las inquietudes del recurso bajo las siguientes consideraciones:

Propuesta de Modificación de recorrido:

1. La empresa solicita el recorrido...Calle 94 – Carrera 65 – Calle 88 – Carrera 75A – Carrera 75B – Calle 84 – Carrera 76 – Calle 85 – Vía 40 – Calle 80... para la ruta A6, resolución 118 de 2010.

Respuesta: Teniendo en cuenta la petición de la empresa en donde establece la necesidad de las urbanizaciones del sector de Villa Carolina, se hace viable el cambio de recorrido.

2. La empresa solicita el recorrido...Vía 40 – Calle 85 – Carrera 76 – Calle 84 – Carrera 75B – Carrera 75A – Calle 88 – Carrera 65 – Calle 98...

para la ruta A5, resolución 119 de 2010.

Respuesta: Este cambio obedece al recorrido modificado anteriormente, lo cual se hace viable para cubrir las necesidades de movilización de la comunidad del sector de Villa carolina.

3. La empresa solicita el recorrido...Carrera 43 – Calle 99 – Carrera 45B – Carrera 96 – Calle 49... para la ruta A6, resolución 118 de 2010.

Respuesta: Según verificación física, de acuerdo al planteamiento de la empresa, se hace necesario el cambio de recorrido toda vez que no se permite realizar el trazado establecido por la resolución debido a señales de tránsito. Sin embargo, no se considera viable para evitar traslajos en los recorridos con las rutas que actualmente transitan por ese sector e impedir un aumento en la congestión vehicular de la intersección de la Calle 96 por Cra 45B. A continuación se establece un recorrido alterno que proporciona una solución viable a la problemática anteriormente descrita.

Solución: Carrera 43 – Calle 98 – Carrera 44 – Calle 96 – Carrera 49C.

Así mismo revisando los recorridos y teniendo en cuenta que son rutas circulares con sentidos opuestos, se establece la necesidad de ingresar a la urbanización Parque 100 con las rutas A5 y A6.

De acuerdo con lo anterior, los recorridos quedan autorizados de la siguiente manera:

Ruta Código	A6 – 4111
Denominación (Origen – Destino)	CORREGIMIENTO DE LA PLAYA (ADELITA DE CHAR) – PARAISO - MIRAMAR - CIRCULAR
Recorrido	
<p>Saliendo de la Terminal ubicada en el CORREGIMIENTO DE LA PLAYA (CARRERA 10 No. 5 – 250) – por esta hasta la CARRERA 10 – por esta hasta la CALLE 22 – CARRERA 20 – por esta hasta la CALLE 19C – por esta hasta la CARRERA 17 – por esta hasta la CALLE 19 – por esta hasta la CALLE 17B – por esta hasta la CARRERA 10 – por esta hasta la CALLE 14 – por esta hasta la CARRERA 51B – por esta hasta la CALLE 93 – empalmando por esta hasta la Calle 94 – por esta hasta la CARRERA 65 – por esta hasta la CALLE 88 – por esta hasta la CARRERA 75A – empalmando con la CARRERA 75B – por esta hasta la CALLE 84 – por esta hasta la CARRERA 76 – por esta hasta la CALLE 85 – por esta hasta la Vía 40 – por esta hasta la CALLE 80 por esta hasta la CARRERA 60 – por esta hasta la CARRERA 64 – por esta hasta la CALLE 82 – por esta hasta la CARRERA 43 – por esta hasta la CALLE 99 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 100 – CONJUNTO RESIDENCIAL PARQUE 100 – por esta hasta la CARRERA 42G1 – por esta hasta la CALLE 99 – por esta hasta la CARRERA 42F – retornando por la glorieta hacia la CALLE 99 – por esta hasta la glorieta de la CARRERA 43 – por esta hasta la CALLE 98 - por esta hasta la CARRERA 44 - por esta hasta la CALLE 96 - por esta hasta la CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 96A – por esta hasta la CARRERA 50 – por esta hasta la CALLE 98 – por esta hasta la CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 100 – por esta hasta la CARRERA 51B – por esta hasta la CALLE 14 – por esta hasta la CARRERA 10 – por esta hasta la CALLE 17B – por esta hasta la CALLE 19 – por esta hasta la CARRERA 17 C – por esta hasta la CALLE 19 C – por esta hasta la CARRERA 20 – por esta hasta la CALLE 22 – por esta hasta la CARRERA 10 – por esta hasta la TERMINAL CORREGIMIENTO LA PLAYA (CALLE 14 CON CARRERA 10) fin del recorrido.</p>	



Debido a que los cambios de recorridos de las rutas no implican un cambio importante en las características de demanda de la ruta el diseño operacional de la ruta se mantiene igual que en las resoluciones 118 y 119 de 2010.

Que teniendo en cuenta todo lo anterior, y entrando a revisar los argumentos de la Cooperativa de conformidad al informe técnico antes relacionado se toma la decisión de revisar la reestructuración de la ruta, encontrando que efectivamente se incurrieron en algunos errores de tipo técnico, que serán corregidos en aras de optimizar la prestación del servicio y evitar que se puedan generar dificultades en la movilidad y en la operación del Sistema de Transporte Público Colectivo y el Masivo.

Lo anterior en el entendido que es un deber nuestro por mandato constitucional velar por la seguridad de los administrados y anteponer el interés general al particular, procurando ante todo garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por el Decreto 170 de 2001 que permite la reestructuración oficiosa en su artículo 34 cuando preceptúa: "La Autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda".

Que como Autoridad de Transporte en el Distrito y su Área Metropolitana estamos comprometidos a garantizar la seguridad, accesibilidad y oportunidad del servicio público de transporte de pasajeros como un indicativo de la calidad de vida de las personas.

Que como Autoridad en materia de transporte debemos aplicar los controles necesarios establecidos por parte del Estado para regular adecuadamente la prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros.

Que en razón de lo preceptuado en el artículo 2° de la Constitución Política de 1.991 son fines esenciales del Estado, entre otros servir la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de

un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que no hay que perder de vista el artículo 3° de la ley 336 de 1996, en la regulación del transporte público donde las autoridades competentes debemos exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo, por ello el artículo 5° de esta misma ley le da el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

Así mismo el artículo 8° de la Ley 336 de 1996 indica, "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.

Que los recorridos y demás características técnicas adoptadas por la entidad para reestructurar la ruta PRADO - BOSTON fueron evaluados a fondo por la parte Técnica adscrita a la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana, por la cual se considera necesario revocar parcialmente la actuación administrativa 118 de 2010 en el sentido de corregir los errores presentados en el recorrido tal como se dirá en la parte resolutoria de este proveído.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Confírmese **PARCIALMENTE** la Resolución 118.10 del 6 de mayo de 2.010.

ARTÍCULO SEGUNDO. Modifíquese la Reestructuración Oficiosa del recorrido de la Ruta PRADO - BOSTON a la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE, de la siguiente manera:

- a) A partir de la fecha en que inicie operación de TRANSMETRO, el servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación:



Ruta Código	A6
Denominación (Origen - Destino)	CORREGIMIENTO DE LA PLAYA (ADELITA DE CHAR) – PARAISO - MIRAMAR – CIRCULAR
Recorrido	
<p>Saliendo de la Terminal ubicada en el CORREGIMIENTO DE LA PLAYA (CARRERA 10 No. 5 – 250) – por esta hasta la CARRERA 10 – por esta hasta la CALLE 22 – CARRERA 20 – por esta hasta la CALLE 19C – por esta hasta la CARRERA 17 – por esta hasta la CALLE 19 – por esta hasta la CALLE 17B – por esta hasta la CARRERA 10 – por esta hasta la CALLE 14 – por esta hasta la CARRERA 51B – por esta hasta la CALLE 93 – empalmando por esta hasta la Calle 94 – por esta hasta la CARRERA 65 – por esta hasta la CALLE 88 – por esta hasta la CARRERA 75A – empalmando con la CARRERA 75B – por esta hasta la CALLE 84 – por esta hasta la CARRERA 76 – por esta hasta la CALLE 85 – por esta hasta la Vía 40 – por esta hasta la CALLE 80 por esta hasta la CARRERA 60 – por esta hasta la CARRERA 64 – por esta hasta la CALLE 82 – por esta hasta la CARRERA 43 – por esta hasta la CALLE 99 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 100 – CONJUNTO RESIDENCIAL PARQUE 100 – por esta hasta la CARRERA 42G1 – por esta hasta la CALLE 99 – por esta hasta la CARRERA 42F – retornando por la glorieta hacia la CALLE 99 – por esta hasta la glorieta de la CARRERA 43 – por esta hasta la CALLE 98 – por esta hasta la CARRERA 44 – por esta hasta la CALLE 96 – por esta hasta la CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 96A – por esta hasta la CARRERA 50 – por esta hasta la CALLE 98 – por esta hasta la CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 100 – por esta hasta la CARRERA 51B – por esta hasta la CALLE 14 – por esta hasta la CARRERA 10 – por esta hasta la CALLE 17B – por esta hasta la CALLE 19 – por esta hasta la CARRERA 17 C – por esta hasta la CALLE 19 C – por esta hasta la CARRERA 20 – por esta hasta la CALLE 22 – por esta hasta la CARRERA 10 – por esta hasta la TERMINAL CORREGIMIENTO LA PLAYA (CALLE 14 CON CARRERA 10) fin del recorrido.</p>	

ARTICULO TERCERO. La presente resolución modifica parcialmente la Resolución 118 de 2010, por medio de la cual se reestructura el permiso de la ruta PRADO - BOSTON autorizada a la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE

ARTICULO CUARTO. Notificar el contenido del presente acto administrativo, al representante legal de la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE de conformidad con los artículos 44 y 45 del C.C.A

ARTICULO QUINTO: Informar al representante legal de la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE que contra el acto administrativo no procede ningún recurso de vía gubernativa según el artículo 50 del C.C.A.

ARTICULO SEXTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su ejecutoria, sin embargo entrará a operar con las condiciones descritas en el literal a) del artículo segundo hasta tanto se inicie la operación Transmetro, situación que será comunicada a la empresa por el Área Metropolitana de Barranquilla.

Dada en Barranquilla a los 18 días del mes de junio de 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

RICARDO FELIPE RESTREPO ROCA
DIRECTOR


RESOLUCIÓN METROPOLITANA
RESOLUCIÓN 210
 (Junio 18 2010)

**POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN
 INTERPUESTO POR LA SOCIEDAD DE TRANSPORTADORES URBANOS DEL
 ATLANTICO S.A. SOBUSA CONTRA LAS RESOLUCIONES 176- 010, 177-010, 178-
 010, 179-010, 180-010 Y 185-010 CALENDADA MAYO 31 DE 2.010.**

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por la Ley 105 de 1.993, la Ley 336 de 1.996, Decreto reglamentario 170 de febrero 5 de 2001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2001, 007 de 2002 y 004 de 2003 y de conformidad a lo normado en el artículo 50 del Código Contencioso Administrativo y,

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Público en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que esta entidad con miras a la implantación del Sistema de Transporte Masivo TRANSMETRO expidió las Actuaciones administrativas Resoluciones 176.10, 177.10, 178.10, 179.10, 180.10 y 185.10 calendadas 31 de mayo de 2.010, a través de la cual se ordena la Reestructuración oficiosa del servicio de las Rutas denominadas GRANABASTOS-SIMON BOLIVAR-SILENCIO – URBAPLAYA, VIVERO – LAS FLORES- SENTIDO UNO, PRADO COUNTRY - UNINORTE - CARRERA 54, GRANABASTOS – CALLE 72 – UNINORTE, CALDAS RECREO y VIVERO - LAS FLORES-SENTIDO DOS, servidas por la Sociedad de Transportadores Urbanos del Atlantico SOBUSA S.A.

Que las actuaciones antes referenciadas le fueron debidamente notificadas al representante legal de la Sociedad, quien dentro del término de Ley hizo uso del Recurso de Reposición mediante radicado No. 2270 de fecha Junio 15 de 2010 fundamentado en las siguientes consideraciones:”.....

Revocar en todas y cada una de sus partes las Resoluciones números 176.10, 177.10, 178.10, 179.10, 180.10 y 185.10

calendadas 31 de mayo de 2.010, a través de la cual se ordena la Reestructuración oficiosa del servicio de nuestras Rutas denominadas GRANABASTOS-SIMON BOLIVAR-SILENCIO – URBAPLAYA, VIVERO – LAS FLORES- SENTIDO UNO, PRADO COUNTRY- UNINORTE- CARRERA 54, GRANABASTOS – CALLE 72 – UNINORTE, CALDAS RECREO y VIVERO - LAS FLORES-SENTIDO DOS, proferidas por su despacho, en cuanto a lo que se refiere al Diseño operacional de Flota. Disponer en su lugar que nuestra capacidad Transportadora para cubrir con seguridad y eficiencia los recorridos legalmente autorizados sea mínima 307 y máxima 371 de acuerdo al sustento técnico y jurídico que me permitiré exponer en este memorial. Sí bien es cierto la Sociedad de Transportadores Urbanos del Atlántico S.A. SOBUSA, se identifica plenamente con la política de cambio que se ha venido implementando en materia de transporte en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana con miras a la Implantación del Sistema de Transporte Masivo TRANSMETRO integrado al colectivo, con la finalidad de ejecutar el traslado de la ciudadanía en forma oportuna y segura de un lugar a otro utilizando las modalidades autorizadas por la Autoridad competente basados en los ordenamientos de Ley, no es menos cierto que la Autoridad no puede desconocer lo normado en el artículo 336 de la Constitución Política de Colombia, por lo que a través de este recurso se persigue como objetivo inmediato prestar el servicio público colectivo de Transporte de pasajeros con el número de vehículos necesarios para garantizarle a la comunidad usuaria una cobertura real a sus necesidades y no exponerlos a que se sigan transportando en los mal llamados mototaxis. Este recurso demuestra la necesidad de adecuar el servicio público de transporte mediante la autorización del rediseño de capacidad de flota que requiere la Empresa, con fundamento en el Decreto 170 del 05 de febrero de 2001, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de pasajeros y demás normas complementarias.



Procediendo conforme a los parámetros dados por el Ministerio de Transporte, se cumple con la obligación social preceptuada en la Constitución Política de Colombia, como es la de atender las necesidades de la comunidad, entre ellas, garantizar la libertad de movilización de las personas a través del transporte, elemento que en gran medida influye en la calidad de vida de los ciudadanos por donde recorre la ruta.

Se busca ofrecer un mejoramiento en el servicio que se asimile a las razones actuales de viaje de los usuarios.

La autoridad en materia de transporte debe partir del principio universal de garantizar la libertad de movimiento de las personas y uno de los elementos que en mayor medida influyen en la calidad de vida de los habitantes es el transporte, ello amparado en la ley, debido a que todas las actividades urbanas requieren del desplazamiento de sus habitantes, ya sea para trabajar, estudiar, adquirir los elementos fundamentales de consumo o para recrearse; la manera como estas actividades sean satisfechas incidirá tanto en la forma de vida como en la misma productividad de la Sociedad es por ello que el servicio público del Transporte urbano en su desarrollo debe ser orientado por el Estado.

Sumado a lo anterior el servidor público en cumplimiento a la perspectiva Constitucional que debe permear toda función pública, no libera a las dependencias del Estado, ni a quienes la dirigen de la responsabilidad primaria que la Carta impone al señalar los fines del Estado: Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Resultado de lo antes señalado en sentencia No. T – 104 del 04 de diciembre de 1.992 la Corte Constitucional consideró el servicio de transporte público Municipal de pasajeros como un Derecho fundamental, sin el cual no se pueden desarrollar, los derechos al trabajo, a la educación, al desarrollo de la libre personalidad. No reconocer este derecho es negarle a la comunidad un derecho fundamental.

Consideramos necesario que en este aspecto en particular se tenga en cuenta, que para el número de rutas que tenemos asignadas trescientos cincuenta vehículos (350) son insuficientes para operar las rutas que nos reestructuraron por lo cual le solicitamos se revoque en igual medida esta decisión y se nos permita una capacidad máxima de 350 vehículos, por cuanto si bien es cierto se considera necesario ajustar la flota de acuerdo a las capacidades nominales actuales de la mayoría de nuestro parque automotor, y así mismo reducir los tiempos de despacho a las condiciones de operación que permitan no ser desplazados por el transporte informal y prestarle un buen servicio a la comunidad. Finalmente se incrementa el cálculo inicial de la flota en un 20% para definir la capacidad mínima, puesto que es un factor de seguridad que permite las reparaciones (mantenimiento) de los vehículos al entrar en taller sin afectar la prestación del servicio en óptimas condiciones.

Por tanto, mientras se pueda ganar por lado y lado va a existir un decidido compromiso con el desmonte del sistema tradicional. Pues el nuevo sistema es mucho más exigente en todo sentido y por tanto aunque también le estén apostando a este nuevo negocio, es probable que lo hagan al ritmo y a la manera en

que su beneficio neto no se afecte. Lo cual, debe ser revisado por su despacho pues si bien es cierto es indispensable hacer prevalecer el interés general del TRANSMETRO sobre los diferentes intereses específicos de cada uno de sus operadores, no se puede desconocer el servicio público colectivo de Transporte de pasajeros como parte integral del mismo.

No puede desconocer la Autoridad que el artículo 42 del Decreto 170 de 2001, establece que la capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y el artículo 43 dispone que la autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.

Con la reducción del parque automotor están colocando a la Empresa ante un perjuicio irremediable y si bien es cierto la Corte Constitucional ha jurisprudenciado en el sentido de: “El servicio de transporte colectivo es un servicio público. Introducir modificaciones a las decisiones adoptadas por las autoridades de tránsito, es una de las prerrogativas legítimas de las que puede hacer uso el Estado en su función reguladora en la prestación del servicio público de transporte...” no puede la Autoridad abusar del poder y expropiar a los transportadores de la actividad lícita que durante años han desarrollado en beneficio de la Sociedad Atlánticense y Barranquillera.

Somos consciente de la modernización y de las consecuencia que ello conlleva por lo cual debemos trabajar en forma articulada tanto los aspectos del Transporte Masivo como el Colectivo, pero el ente estatal debe tener en cuenta que durante muchos años hemos sido una Empresa habilitada para prestar el servicio público Colectivo de Transporte de pasajeros en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana, por ello le solicito comedidamente que se materialice lo esbozado en el artículo 4 de la Resolución 051 de 2.010 a través de la cual se establecen criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana en el cual preceptúa: “**PRINCIPIOS DE EQUIDAD E IGUALDAD.** Todas las decisiones que se tomen en materia de reestructuración del servicio se inspiran en los principios de igualdad y equidad”.

Lo anterior consideramos que ha sido entendido por la Autoridad en el sentido de que la Igualdad se construye como un límite de la Actuación de los poderes públicos y como un mecanismo de creación frente a la posibilidad arbitraria del poder. El principio de igualdad solo se viola cuando se trata desigualmente a los iguales. De ahí que lo constitucionalmente vetado sea el trato desigual ante situaciones idénticas. Ha de reunir el requisito de la razonabilidad, es decir, que no colisione con el sistema de valores constitucionalmente consagrado.

El derecho a la igualdad se garantiza mediante la misma protección y trato de las autoridades, sin que haya lugar a discriminación.

La Ley 336 de 1996 o Estatuto del Transporte cuyo objeto es unificar los principios y criterios que sirven de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte, en este caso terrestre, en su artículo 3° estableció la obligatoriedad de dar prioridad a la utilización de medios de transporte masivo y en sus artículos 4° y 5° señaló que el transporte como servicio público esencial está bajo la dirección, regulación y control del



Estado y que respecto de la operación de las empresas prima el interés general.

El artículo 8 ídem señala la competencia de las autoridades municipales para ejercer la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y los artículos 17, 19 y 20 consagran que el permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes y se otorgará mediante concurso en los que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada; que las citadas disposiciones también señalan que se pueden otorgar permisos transitorios para superar situaciones de alteración del servicio público o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte, los cuales cesarán una vez superadas las situaciones mencionadas.

El legislador no consagró ninguna excepción para autorizar la prestación del servicio público de transporte, ni la asignación de rutas y horarios, sin la realización previa de un concurso público si se trata de un permiso o de una licitación pública conforme a la Ley 80 de 1993 si se trata de otorgar el servicio mediante concesión, salvo lo consagrado en el artículo 20 citado, para resolver situaciones especiales.

El Presidente de la República en ejercicio de sus facultades expidió el Decreto 170 de 2001 por medio del cual se reglamentó el servicio público de transporte terrestre colectivo distrital y/o municipal de pasajeros y en el se contempló el procedimiento y los pasos previos a cumplir para la fijación de la capacidad Transportadora y este Decreto debe estar siempre por encima de Resoluciones del orden Distrital....”.

Argumenta como aspectos técnicos los siguiente: En el esquema de las resoluciones, de acuerdo a los informes técnicos presentados solo se tuvo en cuenta la distancia de recorrido, en el esquema actual se propone mantener las consideraciones técnicas anteriores teniendo en cuenta una reducción importante de velocidad, que se ajusta a las peticiones de la autoridad para prestar un servicio seguro, confortable, entre otros.

Si realizamos operaciones matemáticas sencillas, vemos que la reducción del parque automotor estaría siendo alrededor de un 32%, cifra que lógicamente desaparece dentro de nuestras ventas (demanda), pero una afectación mayor de los usuarios de la ruta implicaría una reducción financiera considerable para todo ente empresarial que ocasionaría futuras indemnizaciones. De acuerdo a lo anterior, se propone aceptar la propuesta de esta empresa, lo que nos deja con la posibilidad de dinamizar las diferentes rutas para obtener mediante una oferta óptima unos los resultados esperados de demanda.

De igual manera se desea conocer los resultados de la nueva simulación que implica los cambios de recorridos plasmados en las diferentes resoluciones, con lo cual seguramente estaremos observando un mejor desempeño de los recorridos adjudicados a la empresa, que sustentan definitivamente y de una vez por todas las peticiones aquí expuestas. Esto igualmente nos sirve para actualizar la flota adjudicada por ruta a la empresa.

En hoja aparte va consignado el cuadro con las capacidades transportadoras analizadas sobre el terreno de campo con cada una de las rutas que legalmente tiene asignada esta empresa.

Expresa como fundamentos legales lo siguiente: ...”Por expreso

mandato de la Constitución y de la Ley, tienen Ustedes la autonomía como autoridades en la materia de transporte, para la aplicación, implementación y adecuación a este tipo de solicitudes con fundamentado en el Decreto 170 del 2.001, por medio del cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de pasajeros, que le permite acceder a nuestra petición para brindarnos las mínimas condiciones de operación para la efectiva prestación del servicio público colectivo de transporte autorizado.

El transporte estructura el desarrollo de un país o región y la seguridad, accesibilidad y oportunidad de éste es indicativo de la calidad de vida, es preciso entonces cuando la actividad del Estado encomendada a los particulares como es el caso de la prestación del servicio público de Transporte de Pasajeros debe rodearse de la infraestructura que le permita un eficiente seguro y adecuado uso del espacio público.

El artículo 336 de la Constitución Política de Colombia señala: “LA LEY QUE ESTABLEZCA UN MONOPOLIO NO PODRA APLICARSE ANTES DE QUE HAYAN SIDO PLENAMENTE INDEMNIZADOS LOS INDIVIDUOS QUE EN VIRTUD DE ELLA DEBAN QUEDAR PRIVADOS DEL EJERCICIO DE UNA ACTIVIDAD ECONOMICA LICITA”

Lo anterior para significarle que la Autoridad no puede actuar desconociendo el mandato constitucional antes transcrito pues la libertad económica es uno de los pilares fundamentales del derecho económico colombiano y como tal tiene un doble contenido de clara estirpe constitucional.

De una parte la libertad de Empresa como fundamentos de la Actividad particular y de los derechos inherentes a ella, que pueden hacerse valer frente a la intervención del Estado cuando este pretenda reglamentarla; de otra la libertad de competencia entendida como el derecho a emular con otro sin ser discriminado, lo que naturalmente conduce a limitar las condiciones en las cuales las personas públicas pueden participar en la actividad económica sin desnaturalizar la sana competencia.

El artículo 333 de la Carta Política establece que la actividad económica es uno de los pilares fundamentales del derecho económico colombiano. Como tal, tiene un doble contenido de clara estirpe constitucional.

En consecuencia, estos límites los fija el Congreso según el artículo 150, ordinal 21, que para este efecto debe concordarse con el artículo 334 de la Constitución Política donde se consagra la dirección general de la economía por parte del Estado. El texto constitucional consagra la libertad económica, recogiendo el doble contenido de un principio inspirado en los autores franceses con De Laubadere y Devolve a la cabeza: la libertad de empresa y la libre competencia.

Por su parte, la Corte Constitucional coincide con la doctrina al señalar que la libertad económica es una facultad que tiene toda persona, de realizar actividades de carácter económico según sus preferencias o habilidades, con miras a crear mantener o incrementar un patrimonio.

1. Desde el punto de vista del mantenimiento del orden público. Las necesidades de seguridad, salubridad, higiene pública a favor de los consumidores (Art. 78 de la Constitución Política). Igualmente el control sobre la publicidad e información a que están sometidos



durante el proceso de comercialización todos los productos.

2. En cuanto a los comportamientos que atenten contra un determinado sector económico que se encuentra deprimido por factores específicos, como por ejemplo la competencia internacional.
3. Por razones de servicio público, lo que permite reglamentar determinadas actividades, exigir autorizaciones o condicionarlas al cumplimiento de requisitos mínimos. En muy pocos casos se llega al extremo de prohibir una actividad totalmente o en ciertos lugares.
4. En lo atinente a monopolios, que de conformidad con el artículo 336 de la Constitución Política no son legales, pero que se permiten excepcionalmente como arbitrio rentístico cuando tienen una finalidad de interés público o social.

LA LIBRE COMPETENCIA Y SUS LIMITACIONES

Este principio implica que los particulares puedan ejercer su actividad industrial o comercial dentro de un sistema competitivo sin que sean impedidos u obstaculizados, en general, por reglamentaciones o prohibiciones del Estado. En el inciso 2o del artículo 333 de la Constitución Política se enuncia de la siguiente manera: La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

Cuando varias personas compiten en una misma actividad, tienen derecho a hacerlo sin obstáculos por parte del Estado. La libre competencia, en realidad, es un aspecto de la libre empresa, pero sin considerar la actividad de los particulares en sí misma, sino en su relación con otros, se trate bien de particulares o bien del Estado mismo. La Constitución contiene ciertas limitaciones a la libre competencia: por ejemplo, en materia de precios, con fundamento en el artículo 334 es posible intervenir para regular ciertos productos. Otra limitación del derecho a la competencia tiene su consagración constitucional en el artículo 333 (inc.4) de la Constitución Política: El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

Este control se refiere a dos clases de infracciones:

1. A los acuerdos entre firmas distintas, o la adquisición por una firma de una situación tal sobre el mercado, que prácticamente excluya la competencia. En este caso se habla en otras legislaciones de acuerdos anticoncurrenciales.
2. La prohibición de monopolios (artículo 336 de la Constitución Política) según la terminología americana, o de abuso de posición dominante, que es la terminología utilizada por el régimen jurídico de la Comunidad Europea.

Las anteriores consideraciones están fundamentadas en el principio Constitucional de que son fines esenciales del Estado, entre otros servir la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y

derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Lo anterior bajo el entendido de que el servicio de transporte debe procurar garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por el Decreto 170 de 2001

Tomando como referente los parámetros de operación de las rutas que tenemos asignadas, enmarcados dentro del plan de rodamiento que debe asumir la Empresa ante la Autoridad, en las horas pico el parque automotor con que se sirven generarían demoras que se traducen en inconvenientes con el plan de rodamiento y con la comunidad usuaria del servicio.

Somos consciente que el objetivo, a corto plazo, es implementar un Sistema de Transporte Inteligente capaz de manejar el despacho, control y planeación del transporte público Masivo y Colectivo del Distrito de Barranquilla sin embargo, antes de implementarlo se requiere la modernización del sistema de transporte, incorporando tecnologías que permitan un eficiente despacho de los vehículos y el control de la operación de los mismos con una flota que no afecte la operación de ninguno de los dos sistemas.

Como representante legal de la Sociedad presento una propuesta no en contravía del mejoramiento que se requiere en materia de Transporte y de lo consignado por la Universidad del Norte sino con el firme propósito de mejorar la etapa del servicio relacionada con el despacho y control eficiente y por ello nuestros equipos en la actualidad se adaptan a los requerimientos del Ministerio de Transmetro.

Si bien es cierto TRASNMETRO y el Área Metropolitana contrataron el estudio referenciado "con el objeto de revisar las condiciones actuales de operación y desempeño de la circulación vehicular en los principales corredores e intersecciones de la malla vial Metropolitana, debió tenerse en cuenta algunos aspectos relacionados con la planeación del transporte en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana. Dicho estudio evidencia algunas de las deficiencias, pero para tener un diagnóstico más detallado y profundo hay que tener en cuenta la situación y los respectivos intereses de todas las personas que están involucrados en, o afectados por el sistema de transporte público colectivo de la ciudad directa o indirectamente. Y en tal sentido va encaminada nuestra propuesta.

Somos consciente de la modernización y de las consecuencia que ello conlleva por lo cual debemos trabajar en forma articulada tanto los aspectos del Transporte Masivo como el Colectivo, pero el ente estatal debe tener en cuenta que durante muchos años hemos sido una Empresa habilitada para prestar el servicio público Colectivo de Transporte de pasajeros en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana, por ello le solicito comedidamente que se materialice lo esbozado en el artículo 4 de la Resolución 051 de 2.010 a través de la cual se establecen criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana en el cual preceptúa: "PRINCIPIOS DE EQUIDAD E IGUALDAD. Todas las decisiones que se tomen



en materia de reestructuración del servicio se inspiran en los principios de igualdad y equidad”.

Lo anterior consideramos que ha sido entendido por la Autoridad en el sentido de que la Igualdad se construye como un límite de la Actuación de los poderes públicos y como un mecanismo de creación frente a la posibilidad arbitraria del poder. El principio de igualdad solo se viola cuando se trata desigualmente a los iguales. De ahí que lo constitucionalmente vetado sea el trato desigual ante situaciones idénticas. Ha de reunir el requisito de la razonabilidad, es decir, que no colisione con el sistema de valores constitucionalmente consagrado.

El derecho a la igualdad se garantiza mediante la misma protección y trato de las autoridades, sin que haya lugar a discriminación.

Para finalizar esta propuesta y reiterar el compromiso de la Empresa y los Transportadores socios de la misma que solo lograremos una eficiente y segura movilidad de las dos modalidades Masivo y Colectivo cuando las Autoridades se concienticen en realizar un control efectivo tomando medidas urgentes con respecto al servicio público individual y colectivo que vienen realizando los conductores de motos, fenómeno conocido con el nombre del MOTOTAXISMO que viene poniendo en riesgo la seguridad de los Barranquilleros y la movilización de los mismos en el Proyecto TRASMETRO, al cual no le deseamos que corra la misma suerte que el Transporte Colectivo seriamente amenazado y mermado por la informalidad que se viene registrando por parte de estos actores al igual que los conductores de los vehículos tipo taxi al realizar un servicio no autorizado cambiando su función individual de taxi por el colectivo público de pasajeros, que ha conllevado a que el sector transportador de buses, busetas y microbuses hayan obtenido pérdidas incalculables desde el año 2.001.

En consideración a lo anterior me veo en la necesidad de solicitarle que requiera a todas las entidades que hacen parte de esta problemática, que no puede existir en ninguna ciudad donde se desarrolle el modelo de Transporte Masivo y así lo ha establecido el documento COMPES y en razón a ello están en mora de poner en práctica los mecanismos de apoyo al control de la informalidad en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana, para establecer los correctivos a que haya lugar frente a la desmedida proliferación de vehículos taxi realizando colectivos y estructurar políticas serias y de largo aliento que solucionen la problemática generada e institucionalicen un control y seguimiento efectivo a las actividades relacionadas con este asunto de particular importancia para las Empresas y transportadores en el Distrito de Barranquilla.

La honorable Corte Constitucional en la Sentencia C-408 de mayo 4 de 2004 M.P. Dr. Alfredo Beltrán Sierra sostuvo: “Autorizar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales, no solo constituiría una inaceptable falencia de Estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento de claras normas legales obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente de servicio público de transporte.

La exigencia de requisitos para la prestación de un servicio público como el de transporte, no puede constituir una violación del derecho al trabajo, pues la ley permite la constitución de

empresas para la prestación de dicho servicio, siempre y cuando se cumplan las exigencias legales. La protección del derecho al trabajo no implica que el Estado esté en la obligación de soportar el ejercicio de actividades para las cuales no se cumplen las exigencias legales, con claro detrimento y desconocimiento de los derechos de los demás, pues un principio de orden social exige que las autoridades reglamenten el ejercicio de las actividades laborales cuando estas lleguen a afectar derechos ajenos.

A partir del año 2010 se implementará un sistema de transporte masivo, con buses de gran capacidad, que circulan por carriles exclusivos por las calzadas centrales, con rutas alimentadoras del sistema y operación controlada, manejándose el servicio con visión empresarial, este sistema corresponde al TRANSPORTE MASIVO al cual le apostamos por ello esperamos que la Autoridad tome en cuenta nuestra propuesta encaminada a que la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte público del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana estén acorde a la planeación y desarrollo del transporte público colectivo y masivo.....”.

Que de acuerdo a las consideraciones que sustentan el recurso solicita revocar en todas y cada una de sus partes las Resoluciones números 176.10, 177.10, 178.10, 179.10, 180.10 y 185.10 calendadas 31 de mayo de 2.010, a través de la cual se ordena la Reestructuración oficiosa del servicio de las Rutas denominadas GRANABASTOS-SIMON BOLIVAR-SILENCIO – URBAPLAYA, VIVERO – LAS FLORES- SENTIDO UNO, PRADO COUNTRY- UNINORTE- CARRERA 54, GRANABASTOS – CALLE 72 – UNINORTE, CALDAS RECREO y VIVERO - LAS FLORES- SENTIDO DOS, proferidas por este despacho, en cuanto a lo que se refiere al Diseño operacional de Flota.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO PARA DECIDIR

Se procede a desatar el recurso interpuesto, teniendo en cuenta que el mismo reúne los requisitos de ley, previa las siguientes consideraciones:

ANTECEDENTES

Que el Área Metropolitana de Barranquilla y Transmetro suscribieron el Contrato de Prestación de Servicios No. 038, cuyo objeto era adelantar por parte de la Universidad del Norte a Transmetro el estudio de Investigación aplicada en gestión y modelación del sistema del transporte y medio ambiente urbano para el diseño de rutas que permitan integrar el transporte colectivo con el transporte masivo, para mejorar las condiciones de operación del sistema colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana, de acuerdo con la propuesta presentada por la Universidad del Norte, la cual fue evaluada y aceptada por las dos entidades convergentes en el contrato.

Que el resultado del estudio antes referenciado fue puesto en conocimiento de la Sociedad de Transportadores Urbanos del Atlántico SOBUSA S.A. mediante oficio AMB-STT. 0202-10 de fecha Marzo 5 de 2010, comunicándosele que disponía de diez

días hábiles para presentar sus propuestas u objeciones.

Que al analizar los fundamentos del Recurso se ordenó a nuestro Departamento Técnico verificar las objeciones planteadas.

Que una vez analizados los requisitos de procedibilidad contemplados en el artículo 52 del Código Contencioso Administrativo y verificando que el recurso de reposición interpuesto por el representante legal de la Sociedad de Transportadores Urbanos del Atlántico SOBUSA S.A. cumple con los parámetros previstos en la citada norma para la procedencia del mismo, se desatará analizando los motivos de la impugnación.

CONSIDERACIONES DE ORDEN LEGAL Y TECNICO PARA DECIDIR

Que de acuerdo al informe final entregado por la Universidad del Norte en su síntesis metodológica para su realización del proyecto de investigación se siguieron las siguientes actividades.

- Recopilación de información secundaria existente.
- Incorporación de información al sistema de información geográfico.
- Diseño y aplicación de encuestas para el estudio de movilidad.
- Codificación de la red de transporte público.
- Estudio de demanda de transporte informal.
- Procesamiento de información, expansión de datos y elaboración de matrices origen – destino.
- Modelación de propuesta para la reestructuración del transporte colectivo, los servicios intermunicipales y su integración con el transporte masivo.

Que a través del Informe Técnico STT-029 de fecha Junio 17 de 2010 emitido por la Subdirección Técnica de Transporte se da respuesta a cada una de las inquietudes del recurso bajo las siguientes consideraciones:

1. RUTA 4143

a. *Diseño Operacional de Flota:* La empresa solicita prestar la ruta con tipo de vehículo Busetón, Capacidad Mínima de 78 buses y Capacidad Máxima de 94 Buses.

El diseño operacional definitivo para las rutas de transporte público se realiza con los resultados obtenidos de la asignación de la demanda, a partir de los cuales se calculan los intervalos de servicio, el tipo de vehículo, la flota necesaria e indicadores operacionales

Datos base para el diseño operacional

Tiempo de ciclo = 118 min.
Volumen crítico = 3796 pax. / hora.
Tipo de vehículo = Busetón (capacidad nominal de 50 pax.)

La frecuencia de diseño en hora pico se calcula como:

$$FHP = \frac{\text{Volumen Crítico}}{\text{Capacidad Nominal}}$$

Donde

FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico
Volumen Crítico = Carga máxima de pasajeros en el tramo crítico
Capacidad Nominal = Capacidad promedio del tipo de vehículo que sirve la ruta

$$\text{Entonces: } FHP = \frac{3796 \text{ pax. / hora}}{50 \text{ pax. / Veh}} = 76 \text{ veh. / Hora}$$

$$\text{Frecuencia de Hora Pico} = 76 \text{ vehiculos / hora}$$

El intervalo de diseño de la hora pico se calcula como:

$$IHP = \frac{\text{Periodo de diseño (1 hora)}}{FHP}$$

Donde IHP = Intervalo de Diseño para la hora pico
Periodo de diseño = Es el periodo en el cual se calcula el intervalo de diseño.
FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico

$$\text{Entonces: } IHP = \frac{60 \text{ min.}}{76 \text{ veh. / hora}} = 1 \text{ min.}$$

$$\text{Intervalo de Hora Pico} = 2 \text{ min}$$

La flota operacional se calcula como la relación entre el tiempo de ciclo y el intervalo de diseño en la hora pico:

$$FO = \frac{Tc}{IHP}$$

Dónde:

FO = Flota operacional requerida por la ruta
Tc = Tiempo de Ciclo en minutos
IHP = Intervalo de diseño para la hora pico

$$\text{Entonces: } FO = \frac{118 \text{ min.}}{2 \text{ min.}} = 65 \text{ vehículos}$$

$$\text{Flota Operacional} = 59 \text{ vehículos.}$$

Para garantizar una prestación del servicio adecuada la flota operacional se afecta por un 20% por vehículos que se encuentren en mantenimiento. De acuerdo con lo anterior:

Capacidad Transportadora Mínima: 66 Vehículos

Capacidad Transportadora Máxima: 80 Vehículos

De acuerdo a la formulación utilizada y a los datos base utilizados para el ejemplo se obtuvieron los siguientes resultados:

Intervalo de Hora Pico = 2.0 min.
Intervalo de Hora valle = 4.0 min.
Cap. Transportadora Mínima = 66 vehículos.
Cap. Transportadora Máxima = 80 vehículos.

RUTAS 4167

a. *Diseño Operacional de Flota:* La empresa solicita prestar la ruta con tipo de vehículo Busetón, Capacidad Mínima de 34 buses y Capacidad Máxima de 41 Buses.

El diseño operacional definitivo para las rutas de transporte público se realiza con los resultados obtenidos de la asignación de la demanda, a partir de los cuales se calculan los intervalos de servicio, el tipo de vehículo, la

flota necesaria e indicadores operacionales

Datos base para el diseño operacional

Tiempo de ciclo = 155 min.
Volumen crítico = 1121 pax. / hora.
Tipo de vehículo = Busetón (capacidad nominal de 50 pax.)

La frecuencia de diseño en hora pico se calcula como:

$$FHP = \frac{\text{Volumen Crítico}}{\text{Capacidad Nominal}}$$

Donde

FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico
Volumen Crítico = Carga máxima de pasajeros en el tramo crítico
Capacidad Nominal = Capacidad promedio del tipo de vehículo que sirve la ruta

Entonces:

$$FHP = \frac{1121 \text{ pax. / hora}}{50 \text{ pax. / veh}} = 22 \text{ veh. / hora}$$

Frecuencia de Hora Pico = 22 vehículos / hora

El intervalo de diseño de la hora pico se calcula como:

$$IHP = \frac{\text{Periodo de diseño (1 hora)}}{FHP}$$

Donde IHP = Intervalo de Diseño para la hora pico

Periodo de diseño = Es el periodo en el cual se calcula el intervalo de diseño.

FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico

Entonces:

$$IHP = \frac{60 \text{ min.}}{22 \text{ veh. / hora}} = 3 \text{ min.}$$

Intervalo de Hora Pico = 3 min

La flota operacional se calcula como la relación entre el tiempo de ciclo y el intervalo de diseño en la hora pico:

$$FO = \frac{Tc}{IHP}$$

Dónde:

FO = Flota operacional requerida por la ruta

Tc = Tiempo de Ciclo en minutos

IHP = Intervalo de diseño para la hora pico

Entonces:

$$FO = \frac{155 \text{ min.}}{3 \text{ min.}} = 52 \text{ vehículos}$$

Flota Operacional = 52 vehículos.

Para garantizar una prestación del servicio adecuada la flota operacional se afecta por un 20% por vehículos que se encuentren en mantenimiento. De acuerdo con lo anterior:

Capacidad Transportadora Mínima: 60 Vehículos

Capacidad Transportadora Máxima: 72 Vehículos

De acuerdo a la formulación utilizada y a los datos base utilizados para el ejemplo se obtuvieron los siguientes resultados:

Intervalo de Hora Pico = 3.0 min.
Intervalo de Hora valle = 5.0 min.
Cap. Transportadora Mínima = 60 vehículos.
Cap. Transportadora Máxima = 72 vehículos.

2. RUTAS 4168

- a. Diseño Operacional de Flota: La empresa solicita prestar la ruta con tipo de vehículo Busetón, Capacidad Mínima de 61 buses y Capacidad Máxima de 74 Buses.

El diseño operacional definitivo para las rutas de transporte público se realiza con los resultados obtenidos de la asignación de la demanda, a partir de los cuales se calculan los intervalos de servicio, el tipo de vehículo, factor de carga en el tramo crítico, la flota necesaria e indicadores operacionales

Datos base para el diseño operacional

Tiempo de ciclo = 157 min.
Volumen crítico = 605 pax. / hora.
Tipo de vehículo = Busetón (capacidad nominal de 40 pax.)

La frecuencia de diseño en hora pico se calcula como:

$$FHP = \frac{\text{Volumen Crítico}}{\text{Capacidad Nominal}}$$

Donde

FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico
Volumen Crítico = Carga máxima de pasajeros en el tramo crítico
Capacidad Nominal = Capacidad promedio del tipo de vehículo que sirve la ruta

Entonces:

$$FHP = \frac{605 \text{ pax. / hora}}{40 \text{ pax. / veh}} = 15 \text{ veh. / hora}$$

Frecuencia de Hora Pico = 15 vehículos / hora

El intervalo de diseño de la hora pico se calcula como:

$$IHP = \frac{\text{Periodo de diseño (1 hora)}}{FHP}$$

Donde IHP = Intervalo de Diseño para la hora pico
Periodo de diseño = Es el periodo en el cual se calcula el intervalo de diseño.

FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico

Entonces:
$$IHP = \frac{60 \text{ min.}}{15 \text{ veh. / hora}} = 4 \text{ min.}$$

Intervalo de Hora Pico = 4 min

La flota operacional se calcula como la relación entre el tiempo de ciclo y el intervalo de diseño en la hora pico:

$$FO = \frac{Tc}{IHP}$$

Dónde:

FO = Flota operacional requerida por la ruta
Tc = Tiempo de Ciclo en minutos
IHP = Intervalo de diseño para la hora pico

Entonces: $FO = \frac{157 \text{ min.}}{4 \text{ min.}} = 39 \text{ vehículos}$

Flota Operacional = 39 vehículos.

Para garantizar una prestación del servicio adecuada la flota operacional se afecta por un 20% por vehículos que se encuentren en mantenimiento. De acuerdo con lo anterior:

Capacidad Transportadora Mínima: 48 Vehículos

Capacidad Transportadora Máxima: 58 Vehículos

De acuerdo a la formulación utilizada y a los datos base utilizados para el ejemplo se obtuvieron los siguientes resultados:

Intervalo de Hora Pico = 4.0 min.
Intervalo de Hora valle = 6.0 min.
Cap. Transportadora Mínima = 48 vehículos.
Cap. Transportadora Máxima = 58 vehículos.

3. RUTAS 4169

a. **Diseño Operacional de Flota:** La empresa solicita prestar la ruta con tipo de vehículo Busetón, Capacidad Mínima de 32 buses y Capacidad Máxima de 39 Buses.

El diseño operacional definitivo para las rutas de transporte público se realiza con los resultados obtenidos de la asignación de la demanda, a partir de los cuales se calculan los intervalos de servicio, el tipo de vehículo, factor de carga en el tramo crítico, la flota necesaria e indicadores operacionales

Datos base para el diseño operacional

Tiempo de ciclo = 147 min.
Volumen crítico = 1256 pax. / hora.
Tipo de vehículo = Busetón (capacidad nominal de 50 pax.)

La frecuencia de diseño en hora pico se calcula como:

$$FHP = \frac{\text{Volumen Crítico}}{\text{Capacidad Nominal}}$$

Donde

FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico
Volumen Crítico = Carga máxima de pasajeros en el tramo crítico
Capacidad Nominal = Capacidad promedio del tipo de vehículo que sirve la ruta

Entonces: $FHP = \frac{1256 \text{ pax. / hora}}{50 \text{ pax. / veh}} = 25 \text{ veh. / hora}$

Frecuencia de Hora Pico = 25 vehículos / hora

El intervalo de diseño de la hora pico se calcula como:

$$IHP = \frac{\text{Periodo de diseño (1 hora)}}{FHP}$$

Donde

IHP = Intervalo de Diseño para la hora pico
Periodo de diseño = Es el periodo en el cual se calcula el intervalo de diseño.

FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico

Entonces: $IHP = \frac{60 \text{ min.}}{25 \text{ veh. / hora}} = 2 \text{ min.}$

Intervalo de Hora Pico = 4 min

La flota operacional se calcula como la relación entre el tiempo de ciclo y el intervalo de diseño en la hora pico:

$$FO = \frac{Tc}{IHP}$$

Dónde:

FO = Flota operacional requerida por la ruta
Tc = Tiempo de Ciclo en minutos
IHP = Intervalo de diseño para la hora pico

Entonces: $FO = \frac{147 \text{ min.}}{4 \text{ min.}} = 37 \text{ vehículos}$

Flota Operacional = 37 vehículos.

Para garantizar una prestación del servicio adecuada la flota operacional se afecta por un 20% por vehículos que se encuentren en mantenimiento. De acuerdo con lo anterior:

Capacidad Transportadora Mínima: 45 Vehículos

Capacidad Transportadora Máxima: 54 Vehículos

De acuerdo a la formulación utilizada y a los datos bases utilizadas para el ejemplo se obtuvieron los siguientes resultados:

Intervalo de Hora Pico = 4.0 min.
Intervalo de Hora valle = 6.0 min.
Cap. Transportadora Mínima = 45 vehículos.
Cap. Transportadora Máxima = 54 vehículos.

4. RUTAS 4170

a. **Diseño Operacional de Flota:** La empresa solicita prestar la ruta con tipo de vehículo Busetón, Capacidad Mínima de 54 buses y Capacidad Máxima de 65 Buses.

El diseño operacional definitivo para las rutas de transporte público se realiza con los resultados

obtenidos de la asignación de la demanda, a partir de los cuales se calculan los intervalos de servicio, el tipo de vehículo, factor de carga en el tramo crítico, la flota necesaria e indicadores operacionales

Datos base para el diseño operacional

Tiempo de ciclo = 112 min.
Volumen crítico = 770 pax. / hora.
Tipo de vehículo = Busetón (capacidad nominal de 40 pax.)

La frecuencia de diseño en hora pico se calcula como:

$$FHP = \frac{\text{Volumen Crítico}}{\text{Capacidad Nominal}}$$

Donde

FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico
Volumen Crítico = Carga máxima de pasajeros en el tramo crítico
Capacidad Nominal = Capacidad promedio del tipo de vehículo que sirve la ruta

Entonces:

$$FHP = \frac{770 \text{ pax. / hora}}{40 \text{ pax. / veh}} = 19 \text{ veh. / hora}$$

Frecuencia de Hora Pico = 19 vehículos / hora

El intervalo de diseño de la hora pico se calcula como:

$$IHP = \frac{\text{Periodo de diseño (1 hora)}}{FHP}$$

Donde IHP = Intervalo de Diseño para la hora pico
Periodo de diseño = Es el periodo en el cual se calcula el intervalo de diseño.
FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico

Entonces: $IHP = \frac{60 \text{ min.}}{19 \text{ veh. / hora}} = 3 \text{ min.}$

Intervalo de Hora Pico = 3 min

La flota operacional se calcula como la relación entre el tiempo de ciclo y el intervalo de diseño en la hora pico:

$$FO = \frac{T_c}{IHP}$$

Dónde:

FO = Flota operacional requerida por la ruta
Tc = Tiempo de Ciclo en minutos
IHP = Intervalo de diseño para la hora pico

Entonces: $FO = \frac{112 \text{ min.}}{3 \text{ min.}} = 38 \text{ vehículos}$

Flota Operacional = 38 vehículos.

Para garantizar una prestación del servicio adecuada la flota operacional se afecta por

un 20% por vehículos que se encuentren en mantenimiento. De acuerdo con lo anterior:

Capacidad Transportadora Mínima: 55 Vehículos

Capacidad Transportadora Máxima: 66 Vehículos

De acuerdo a la formulación utilizada y a los datos base utilizados para el ejemplo se obtuvieron los siguientes resultados:

Intervalo de Hora Pico = 3.0 min.

Intervalo de Hora valle = 5.0 min.

Cap. Transportadora Mínima = 55 vehículos.

Cap. Transportadora Máxima = 66 vehículos.

5. RUTAS 4175

a. **Diseño Operacional de Flota:** La empresa solicita prestar la ruta con tipo de vehículo Busetón, Capacidad Mínima de 41 buses y Capacidad Máxima de 50 Buses.

El diseño operacional definitivo para las rutas de transporte público se realiza con los resultados obtenidos de la asignación de la demanda, a partir de los cuales se calculan los intervalos de servicio, el tipo de vehículo, la flota necesaria e indicadores operacionales

Datos base para el diseño operacional

Tiempo de ciclo = 143 min.
Volumen crítico = 467 pax. / hora.
Tipo de vehículo = Busetón (capacidad nominal de 50 pax.)

La frecuencia de diseño en hora pico se calcula como:

$$FHP = \frac{\text{Volumen Crítico}}{\text{Capacidad Nominal}}$$

Donde

FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico
Volumen Crítico = Carga máxima de pasajeros en el tramo crítico
Capacidad Nominal = Capacidad promedio del tipo de vehículo que sirve la ruta

Entonces:

$$FHP = \frac{467 \text{ pax. / hora}}{50 \text{ pax. / veh}} = 9 \text{ veh. / hora}$$

Frecuencia de Hora Pico = 9 vehículos / hora

El intervalo de diseño de la hora pico se calcula como:

$$IHP = \frac{\text{Periodo de diseño (1 hora)}}{FHP}$$

Donde

IHP = Intervalo de Diseño para la hora pico
Periodo de diseño = Es el periodo en el cual se calcula el intervalo de diseño.
FHP = Frecuencia de Diseño para la hora pico



Entonces:

$$IHP = \frac{60 \text{ min.}}{9 \text{ veh. / hora}} = 6 \text{ min.}$$

Intervalo de Hora Pico = 6 min

Sin embargo a lo anterior es importante resaltar que el tiempo de viaje promedio de los viajes en la ciudad de Barranquilla es de aproximadamente 24 minutos y el tiempo de espera inicial está entre 3 y 4 minutos, un intervalo de despacho de 6 minutos en la hora de máxima demanda implicaría un deterioro en la prestación del servicio de transporte en la ciudad. Por lo anterior, se recomienda específicamente para esta ruta que el intervalo de despacho sea de 5 minutos.

La flota operacional se calcula como la relación entre el tiempo de ciclo y el intervalo de diseño en la hora pico:

$$FO = \frac{T_c}{IHP}$$

Dónde:

FO = Flota operacional requerida por la ruta
Tc = Tiempo de Ciclo en minutos
IHP = Intervalo de diseño para la hora pico

Entonces: $FO = \frac{143 \text{ min.}}{5 \text{ min.}} = 39 \text{ vehículos}$

Flota Operacional = 29 vehículos.

Para garantizar una prestación del servicio adecuada la flota operacional se afecta por un 20% por vehículos que se encuentren en mantenimiento. De acuerdo con lo anterior:

Capacidad Transportadora Mínima: 33 Vehículos

Capacidad Transportadora Máxima: 40 Vehículos

De acuerdo a la formulación utilizada y a los datos base utilizados para el ejemplo se obtuvieron los siguientes resultados:

Intervalo de Hora Pico = 5.0 min.

Intervalo de Hora valle = 7.0 min.

Cap. Transportadora Mínima = 33 vehículos.

Cap. Transportadora Máxima = 40 vehículos.

ESPECIFICACIONES RUTA			SITUACION RESOLUCIONES		RECURSO PROPUESTA EMPRESA		
COD_NUEVO	NOMBRE	Int. Ajus (min)	Capacidad Mínima	Capacidad Máxima	Int. Ajus (min)	Capacidad Mínima	Capacidad Máxima
4143	C13	2	75	90	2	66	80
4167	C16	6	33	40	3	60	72
4168	C11	4	58	70	4	48	58
4169	C12	5	30	35	4	45	54
4170	C14	4	50	60	3	55	66
4175	B18	4	45	55	5	33	40
TOTAL			291	350	TOTAL	307	370

Como se puede observar en la anterior descripción, la empresa realizó un planteamiento lógico, con criterios técnicos ajustados a la realidad, que soportan las modificaciones propuestas.

Teniendo en cuenta que la reducción de flota por la entrada en operación del sistema de transporte masivo Transmetro debe ser gradual, las rutas del escenario final de reestructuración mantendrán unos niveles de ocupación de entre el 60% y el 80% para la hora de máxima demanda, situación que va ligada con la operación del transporte de una ciudad como Barranquilla en el que el usuario solo tolera tiempos de espera máximos de 5 a 6 minutos, situación que hace que los intervalos de diseño se ajusten. Adicional a lo anterior, esta situación obliga a que el transporte colectivo opere con intervalos de despacho aceptables con el objeto de contrarrestar el transporte informal y garantizar que la prestación del servicio sea aceptable para el usuario. Por lo tanto, al disminuir los intervalos de despacho, la flota requerida es mayor y por ende la demanda

de las rutas debe distribuirse en un mayor número de vehículos.

En consideración al proceso que viene desarrollando la Autoridad con miras a la implantación del Transporte Masivo con fundamento en la normativa que le da la competencia de reestructurar oficiosamente el servicio, sustentado en un estudio técnico en condiciones normales de demanda, podrá Usted acoger la petición bajo el entendido que como Autoridad Metropolitana, juzgará la conveniencia de autorizarlo o negarlo asumiendo la propuesta de la empresa o manteniendo los resultados plasmados en las resoluciones expedidas"

Que analizado el informe técnico antes referenciado y teniendo en cuenta los argumentos de tipo legal relacionados por la empresa SOBUSA S.A. se toma la decisión de revisar el Diseño Operacional de Flota en general, por cuanto el único interés de la Autoridad es ofrecer un diseño que garantice que el interés general prime sobre el particular con el propósito de brindarle a la comunidad usuaria de los servicios legalmente adjudicados a



la Sociedad de Transportadores Urbanos del Atlántico SOBUSA S.A. un Transporte eficiente.

Lo anterior en el entendido que es un deber nuestro por mandato constitucional velar por la seguridad de los administrados y anteponer el interés general al particular, procurando ante todo garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar nuestras actuaciones revestidas de legalidad de conformidad a la Ley 105 de 1.993, 336 del 96, Decreto 170 de 2001 y la Resolución 051 del 2.010 proferida por este despacho

Que como Autoridad de Transporte en el Distrito y su Área Metropolitana estamos comprometidos a garantizar la seguridad, accesibilidad y oportunidad del servicio público de transporte de pasajeros como un indicativo de la calidad de vida de las personas.

Que le compete a la Autoridad en materia de transporte aplicar los controles necesarios establecidos por parte del Estado para regular adecuadamente la prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros.

Que en razón de lo preceptuado en el artículo 2º de la Constitución Política de 1.991 son fines esenciales del Estado, entre otros servir la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que no hay que perder de vista el artículo 3º de la ley 336 de 1996, en la regulación del transporte público donde las autoridades competentes debemos exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo, por ello el artículo 5º de esta misma ley le da el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas

de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

Así mismo el artículo 8º de la Ley 336 de 1996 indica, "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.

Que los recorridos fijados en las actuaciones administrativas objeto de este recurso no tuvieron objeción alguna por parte de la empresa SOBUSA S.A, pero al analizar el contenido del informe técnico antes referenciado y de acuerdo a los tiempos y diseño de cada uno de los recorridos se llega a la conclusión que deben revocarse parcialmente las actuaciones administrativas 176-010, 177-010, 178-010, 179-010, 180-010 y 185-010 en cuanto al Diseño Operacional de flota de conformidad al resultado final del informe técnico de fecha 17 de junio de 2.010 antes relacionado tal como se dirá en la parte resolutive de este proveído.

En mérito de lo expuesto, este despacho,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Confírmense parcialmente las Resoluciones números 176.10, 177.10, 178.10, 179.10, 180.10 y 185.10 calendaradas 31 de mayo de 2.010, a través de la cual se ordena la Reestructuración oficiosa del servicio de las Rutas denominadas GRANABASTOS-SIMON BOLIVAR-SILENCIO – URBAPLAYA, VIVERO – LAS FLORES- SENTIDO UNO, PRADO COUNTRY- UNINORTE- CARRERA 54, GRANABASTOS – CALLE 72 – UNINORTE, CALDAS RECREO y VIVERO - LAS FLORES-SENTIDO DOS en cuanto a los recorridos autorizados.

ARTÍCULO SEGUNDO. Modifíquese el Diseño operacional de Flota de la Sociedad de Transportadores Urbanos del Atlántico SOBUSA S.A, para la prestación del Servicio Público Colectivo de Transporte de pasajeros de conformidad a los resultados que se relacionan a continuación.

ESPECIFICACIONES RUTA			SITUACION RESOLUCIONES		RECURSO PROPUESTA EMPRESA		
COD. NUEVO	NOMBRE	Int. Ajuste min	Capac. Mínima	Capac. Máxima	Int. Ajuste (min)	Capac. Mínima	Capac. Máxima
4143	C13	2	75	90	2	66	80
4167	C16	6	33	40	3	60	72
4168	C11	4	58	70	4	48	58
4169	C12	5	30	35	4	45	54
4170	C14	4	50	60	3	55	66
4175	B18	4	45	55	5	33	40
TOTAL			291	350	TOTAL	307	370

ARTICULO TERCERO. Notificar el contenido del presente acto administrativo, al representante legal de la Sociedad de Transportadores Urbanos del Atlántico SOBUSA S.A. de conformidad con los artículos 44 y 45 del C.C.A

ARTICULO CUARTO: Informar al representante legal de la Sociedad de Transportadores Urbanos del Atlántico SOBUSA S.A. que contra el acto administrativo no procede ningún recurso de vía gubernativa según el artículo 50 del C.C.A.

ARTICULO QUINTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su ejecutoria, sin embargo entrará a operar con las especificaciones descritas en cada una de las actuaciones administrativas, hasta tanto se inicie la operación Transmetro, situación que será comunicada a la empresa por el Área Metropolitana de Barranquilla.

Dada en Barranquilla a los 18 JUNIO DE 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE
RICARDO FELIPE RESTREPO ROCA
DIRECTOR

RESOLUCIÓN METROPOLITANA

RESOLUCIÓN 211 (Junio 18 2010)

POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE COOTRANSORTE CONTRA LA RESOLUCIÓN 119 – 010 CALENDADA MAYO 6 DE 2.010.

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por la Ley 105 de 1.993, la Ley 336 de 1.996, Decreto reglamentario 170 de febrero 5 de 2001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2001, 007 de 2002 y 004 de 2003

y

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Público en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que esta entidad con miras a la implantación del Sistema de Transporte Masivo TRANSMETRO expidió la Resolución No. 119.10 a través de la cual se ordenó la reestructuración oficiosa del servicio de Transporte Público Colectivo de la Ruta denominada PRADO – LUJO autorizada a la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSORTE.

Que la actuación antes referenciada le fue debidamente

notificada al representante legal, quien dentro del término de Ley hizo uso del Recurso de Reposición fundamentado en las siguientes consideraciones: Que se revoque el acto administrativo 119.10 calendada mayo 6 de 2.010, mediante el cual se ordena la Reestructuración Oficiosa de su ruta hoy día denominada de acuerdo al Estudio Técnico elaborado por la Universidad del Norte A5 CORREGIMIENTO DE LA PLAYA - MIRARMAR –PARAISO - CIRCULAR con la finalidad de corregir algunos errores de transcripción y una pequeña modificación en el recorrido fijado habida consideración a los inconvenientes en materia de tráfico vehicular que acarrearía con respecto a la movilidad de conformidad a lo preceptuado en el artículo 34 del Decreto 170 de 2.001.

Argumenta el recurrente que su ruta se ha caracterizado por transportar pasajeros con orígenes en el sector de la playa y destino hacia el corredor universitario y el centro de la ciudad. Conociendo el trazado realizado por la Universidad del Norte la reestructuración propuesta plantea un cambio radical dentro de la movilización de pasajeros, puesto que los destinos de los pasajeros no serian cubiertos dentro del recorrido asignado. Así mismo sabemos que estos pasajeros se movilizarían dentro del sistema masivo (Transmetro) o cualquier otra ruta, pues la cobertura del sistema según el estudio es altísima, pero estaría Transmetro dispuesto a movilizar pasajeros con bultos y demás?



Que ante la decisión tomada no les quedó otra alternativa, los cambios propuestos por el estudio nos modifican totalmente la demanda de transporte que cubríamos, pues consideramos que los recorridos iniciaban una ruta de transporte caracterizada por su trazado para la movilización estudiantil, hoy cuando tenemos en nuestras manos el acto administrativo, nos causa asombro ver que no cubrimos dentro del recorrido las zonas de expansión que está teniendo la ciudad, que representan un atractivo importante para nuestra empresa, y que seguramente necesitaría inmensamente el servicio pues hoy en día no tienen ninguno.

Esto se desprende y tiene su fundamento en la alta densidad poblacional de las zonas en mención, que igualmente necesitarían realizar transbordos o pagar dobles pasajes para cubrir sus orígenes y destinos.

Realizando los recorridos en campo y mirando el esquema general de operación propuesto por el estudio, encontramos que ninguna ruta asignada con pares orígenes y destino como el nuestro cubre este recorrido, por lo tanto consideramos técnicamente viable la posibilidad de llegar y tocar corredores viables más cercanos a todos los conjuntos residenciales de las zonas de Villa Carolina, Springfield, Tiboli, entre otros.

De igual forma vemos viable la posibilidad de llegar más cerca de estos conglomerados habitacional pues el corredor vial de la Calle 88 es una zona amplia, que está dentro de nuestra zona de acción, y que implicaría facilitar el acceso de la población a los destinos que nuestra ruta ofrece.

Así mismo señala que el Recorrido modificado parte de la Calle 94 – Kra 65 – Calle 88 – Kra 75A – Kra 75B – Calle 84 – Kra 76 – Calle 85 – Vía 40 – Calle 80

Expresa que la ruta conforme aparecen en la Resolución no cubre los orígenes y destinos que estaban asignados, por eso la propuesta se basa en la necesidad de permitirle a la población de acceder fácilmente a ellas.

Existe en esta propuesta la solución a un problema de demanda insatisfecha de la comunidad en la cobertura de prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros, como son los sectores arriba mencionados.

Población está que en la actualidad están siendo movilizadas por el mal llamado mototaxis y taxis colectivos porque no tienen una alternativa de Transporte más segura.

Igualmente este sector del Distrito hoy en día no cuenta con un servicio que lo intercomunique con las zonas descritas y que nosotros podemos entrar a servir con la propuesta que estamos planteando.

Así mismo dentro del recorrido consignado encontrado en las Resoluciones, podemos observar que cuando la ruta llega por la calle 100, por esta hasta la carrera 43, pero al tomar esta última no se puede llegar hasta la calle 96 porque en la calle 98 hay una señal que indica NO PASE, tal como lo demuestro con los registros fotográficos.

En lo que tiene que ver con la Capacidad Transportadora la empresa argumenta lo siguiente: No obstante a que no estamos de acuerdo con la flota establecida en las Resoluciones porque consideramos que nos hacen falta diez vehículos más, en caso de no acceder a nuestra petición, le solicitamos muy respetuosamente por las características de ambas rutas que en ambas al ser circulares, se tenga

en cuenta para su prestación tanto el grupo de vehículos tipo B. como el C es decir Microbus y Buseta. Alega como consideraciones de orden legal el principio Constitucional de que son fines esenciales del Estado, entre otros servir la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Lo anterior bajo el entendido de que el servicio de transporte debe procurar garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por el Decreto 170 de 2001 que permite la reestructuración oficiosa mente una ruta en su artículo 34 cuando preceptúa: “la Autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda” y con fundamento en este artículo es que le solicito se revoque parcialmente la decisión contenida.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO PARA DECIDIR

No observándose causal de nulidad que invalide lo actuado, se procede a desatar el recurso interpuesto, previa las siguientes consideraciones:

Teniendo en cuenta el precepto constitucional del debido proceso y en estricta sujeción a lo normado en el artículo 187 del Código de Procedimiento Civil que hace imperativo apreciar las pruebas en su conjunto de acuerdo a las reglas de la sana crítica, procede el Despacho al estudio de lo actuado para resolver conforme al mérito de los elementos probatorios recaudados.

ANTECEDENTES

1. Que el Área Metropolitana de Barranquilla y Transmetro suscribieron el Contrato de Prestación de Servicios No. 038, cuyo objeto era adelantar por parte de la Universidad del Norte a Transmetro el estudio de Investigación aplicada en gestión y modelación del sistema del transporte y medio ambiente urbano para el diseño de rutas que permitan integrar el transporte colectivo con el transporte masivo, para mejorar las condiciones de operación del sistema colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana, de acuerdo con la propuesta presentada por la Universidad del Norte, la cual fue evaluada y aceptada por las dos entidades convergentes en el contrato.
2. Que el resultado del estudio antes referenciado fue puesto en conocimiento de la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE, mediante oficio AMB-STT-0194-010 de fecha Marzo 3 de 2010, comunicándosele que disponía de diez días hábiles para presentar sus propuestas u objeciones.
3. La empresa mediante oficio radicado número 1082 de Marzo 17 de 2010, presentó propuesta a la Reestructuración de ruta del estudio de la Universidad del Norte que fue analizada y de conformidad a ello se expidió la Resolución



119.10 fechada mayo 10 de 2.006 por parte de esta entidad reestructurándole oficiosamente la Ruta denominada PRADO – LUJO.

4. Que de conformidad al sustento del Recurso se procedió a verificar sobre el terreno de campo las objeciones planteadas y se realizó el informe técnico No. 026 de 2010.
5. Que una vez analizados los requisitos de procedibilidad contemplados en el artículo 52 del Código Contencioso Administrativo y verificando que el recurso de reposición interpuesto por el representante legal de la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE cumple con los parámetros previstos en la citada norma para la procedencia del mismo, se procederá a realizar el análisis de los motivos de la impugnación.

CONSIDERACIONES DE ORDEN LEGAL Y TECNICO PARA DECIDIR

Que de acuerdo al informe final entregado por la Universidad del Norte en su síntesis metodológica para su realización del proyecto de investigación se siguieron las siguientes actividades.

- Recopilación de información secundaria existente.
- Incorporación de información al sistema de información geográfico.
- Diseño y aplicación de encuestas para el estudio de movilidad.
- Codificación de la red de transporte público.
- Estudio de demanda de transporte informal.
- Procesamiento de información, expansión de datos y elaboración de matrices origen – destino.
- Modelación de propuesta para la reestructuración del transporte colectivo, los servicios intermunicipales y su integración con el transporte masivo.

Que en su informe la Universidad del Norte preceptúa que: *...” la empresa COOTRANSNORTE operará dos rutas de las propuestas, que en la primera fase pueden asignarse reestructurando las dos rutas que actualmente opera la empresa. Las rutas principalmente servirán a la zona A, ubicada al Noroccidente del Área Metropolitana de Barranquilla. En este caso, ambas rutas son trazados sugeridos por la investigación, significativamente diferentes de los actuales”.*

Que a través del Informe Técnico No. 026 de 2010 emitido por la Subdirección Técnica de Transporte se da respuesta a cada una de las inquietudes del recurso bajo las siguientes consideraciones:

Propuesta de Modificación de recorrido:

1. *La empresa solicita el recorrido...Calle 94 – Carrera 65 – Calle 88 – Carrera 75A – Carrera 75B – Calle 84 – Carrera 76 – Calle 85 – Vía 40 – Calle 80... para la ruta A6, resolución 118 de 2010.*

Respuesta: Teniendo en cuenta la petición de la empresa en donde establece la necesidad de las urbanizaciones del sector de Villa Carolina, se hace viable el cambio de recorrido.

2. *La empresa solicita el recorrido...Vía 40 – Calle 85 – Carrera 76 – Calle 84 – Carrera 75B – Carrera 75A – Calle 88 – Carrera 65 – Calle 98... para la ruta A5, resolución 119 de 2010.*

Respuesta: Este cambio obedece al recorrido modificado anteriormente, lo cual se hace viable para cubrir las necesidades de movilización de la comunidad del sector de Villa carolina.

3. *La empresa solicita el recorrido... Carrera 43 – Calle 99 – Carrera 45B – Carrera 96 – Calle 49... para la ruta A6, resolución 118 de 2010.*

Respuesta: Según verificación física, de acuerdo al planteamiento de la empresa, se hace necesario el cambio de recorrido toda vez que no se permite realizar el trazado establecido por la resolución debido a señales de tránsito. Sin embargo, no se considera viable para evitar traslapos en los recorridos con las rutas que actualmente transitan por ese sector e impedir un aumento en la congestión vehicular de la intersección de la Calle 96 por Cra 45B. A continuación se establece un recorrido alterno que proporciona una solución viable a la problemática anteriormente descrita.

Solución: Carrera 43 – Calle 98 – Carrera 44 – Calle 96 – Carrera 49C.

Así mismo revisando los recorridos y teniendo en cuenta que son rutas circulares con sentidos opuestos, se establece la necesidad de ingresar a la urbanización Parque 100 con las rutas A5 y A6.

De acuerdo con lo anterior, los recorridos quedan autorizados de la siguiente manera:

Ruta Código	A5
Denominación (Origen – Destino)	CORREGIMIENTO DE LA PLAYA - MIRAMAR – PARAISO - CIRCULAR
Recorrido	
<p>Saliendo de la Terminal ubicada en el CORREGIMIENTO LA PLAYA (CALLE 14 CON CARRERA 10) – ANTIGUA VÍA AL MAR – por esta hasta la CARRERA 51B – por esta hasta la CALLE 100 – por esta hasta las CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 98 – por esta hasta las CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 96 A – por esta hasta la CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 96 – por esta hasta la CARRERA 43 – por esta hasta la CALLE 99 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 100 – CONJUNTO RESIDENCIAL PARQUE 100 – por esta hasta la CARRERA 42G1 – por esta hasta la CALLE 99 – por esta hasta la CARRERA 42F – retornando por la glorieta hacia la CALLE 99 – por esta hasta la glorieta de la CARRERA 43 – por esta hasta la CARRERA 42G – por esta hasta la CALLE 98 – por esta hasta la CARRERA 42G1 – por esta hasta la CALLE 97 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 96 – por esta hasta la CALLE 93 – por esta hasta la CARRERA 42B1 – por esta hasta la CALLE 84 – por esta hasta la CARRERA 67 – <u>por esta hasta la CALLE 80 – por esta hasta la Vía 40 – por esta hasta la CALLE 85 – por esta hasta la CARRERA 76 – por esta hasta la CALLE 84 – por esta hasta la CARRERA 75B – empalmando con la CARRERA 75A – por esta hasta la CALLE 88 – por esta hasta la CARRERA 65 – por esta hasta la CALLE 98 – por esta hasta la CARRERA 51B – por esta hasta la ANTIGUA VÍA AL MAR – CORREGIMIENTO LA PLAYA (CALLE 14 CON CARRERA 10) fin del recorrido.</u></p>	



Debido a que los cambios de recorridos de las rutas no implican un cambio importante en las características de demanda de la ruta el diseño operacional de la ruta se mantiene igual que en las resoluciones 118 y 119 de 2010.

Que teniendo en cuenta todo lo anterior, y entrando a revisar los argumentos de la Cooperativa de conformidad al informe técnico antes relacionado se toma la decisión de revisar la reestructuración de la ruta, encontrando que efectivamente se incurrieron en algunos errores de tipo técnico, que serán corregidos en aras de optimizar la prestación del servicio y evitar que se puedan generar dificultades en la movilidad y en la operación del Sistema de Transporte Público Colectivo y el Masivo.

Lo anterior en el entendido que es un deber nuestro por mandato constitucional velar por la seguridad de los administrados y anteponer el interés general al particular, procurando ante todo garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por el Decreto 170 de 2001 que permite la reestructuración oficiosa en su artículo 34 cuando preceptúa: *“La Autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda”*.

Que como Autoridad de Transporte en el Distrito y su Área Metropolitana estamos comprometidos a garantizar la seguridad, accesibilidad y oportunidad del servicio público de transporte de pasajeros como un indicativo de la calidad de vida de las personas.

Que como Autoridad en materia de transporte debemos aplicar los controles necesarios establecidos por parte del Estado para regular adecuadamente la prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros.

Que en razón de lo preceptuado en el artículo 2º de la Constitución Política de 1.991 son fines esenciales del Estado, entre otros servir a la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes

sociales del Estado y de los particulares.

Que no hay que perder de vista el artículo 3º de la ley 336 de 1996, en la regulación del transporte público donde las autoridades competentes debemos exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo, por ello el artículo 5º de esta misma ley le da el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

Así mismo el artículo 8º de la Ley 336 de 1996 indica, *“las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.*

Que los recorridos y demás características técnicas adoptadas por la entidad para reestructurar la ruta PRADO – LUJO fueron evaluados a fondo por la parte Técnica adscrita a la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana, por la cual se considera necesario revocar parcialmente la actuación administrativa 119 de 2010 en el sentido de corregir los errores presentados en el recorrido y en la tipología del vehículo de la prestación del servicio tal como se dirá en la parte resolutive de este proveído.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. Confírmese PARCIALMENTE la Resolución 119.10 del 6 de mayo de 2.010.

ARTÍCULO SEGUNDO. Modifíquese la Reestructuración Oficiosa del recorrido de la Ruta PRADO - LUJO y la tipología de vehículos a la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE, de la siguiente manera:

- a) A partir de la fecha en que inicie operación de TRANSMETRO, el servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación:



Ruta Código	A5
Denominación (Origen – Destino)	CORREGIMIENTO DE LA PLAYA – MIRAMAR – PARAISO - CIRCULAR
Recorrido	
Saliendo de la Terminal ubicada en el CORREGIMIENTO LA PLAYA (CALLE 14 CON CARRERA 10) – ANTIGUA VÍA AL MAR – por esta hasta la CARRERA 51B – por esta hasta la CALLE 100 – por esta hasta las CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 98 – por esta hasta las CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 96 A – por esta hasta la CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 96 – por esta hasta la CARRERA 43 – por esta hasta la CALLE 99 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 100 – CONJUNTO RESIDENCIAL PARQUE 100 – por esta hasta la CARRERA 42G1 – por esta hasta la CALLE 99 – por esta hasta la CARRERA 42F – retornando por la glorieta hacia la CALLE 99 – por esta hasta la glorieta de la CARRERA 43 – por esta hasta la CARRERA 42G – por esta hasta la CALLE 98 – por esta hasta la CARRERA 42G1 – por esta hasta la CALLE 97 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 96 – por esta hasta la CALLE 93 – por esta hasta la CARRERA 42B1 – por esta hasta la CALLE 84 – por esta hasta la CARRERA 67 – por esta hasta la CALLE 80 – por esta hasta la Vía 40 – por esta hasta la CALLE 85 – por esta hasta la CARRERA 76 – por esta hasta la CALLE 84 – por esta hasta la CARRERA 75B – empalmando con la CARRERA 75A – por esta hasta la CALLE 88 – por esta hasta la CARRERA 65 – por esta hasta la CALLE 98 – por esta hasta la CARRERA 51B – por esta hasta la ANTIGUA VÍA AL MAR – CORREGIMIENTO LA PLAYA (CALLE 14 CON CARRERA 10) fin del recorrido.	
Características Técnicas de la Ruta	
Radio de Acción	Metropolitano
Clase de Vehículo	MICROBUS - BUSETA
Modalidad	Pasajeros
Horario de Servicio	00:00 a las 24:00 horas dependiendo de las necesidades de demanda ajustadas a los requerimientos de la comunidad, evaluadas por la empresa.
Intervalo de despacho hora pico	5 minutos
Intervalo de despacho hora valle	8 minutos.
Capacidad Transportadora de la Ruta	
Mínima	18 Vehículos
Máxima	22 Vehículos

ARTICULO TERCERO. La presente resolución modifica parcialmente la resolución 119 de 2010, por medio de la cual se reestructura el permiso de la ruta PRADO - LUJO autorizada a la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE

ARTICULO CUARTO. Notificar el contenido del presente acto administrativo, al representante legal de la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE de conformidad con los artículos 44 y 45 del C.C.A

ARTICULO QUINTO: Informar al representante legal de la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE que contra el acto administrativo no procede ningún recurso de vía gubernativa según el artículo 50 del C.C.A.

ARTICULO SEXTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su ejecutoria, sin embargo entrará a operar con las condiciones descritas en el literal a) del artículo segundo hasta tanto se inicie la operación Transmetro, situación que será comunicada a la empresa por el Área Metropolitana de Barranquilla.

Dada en Barranquilla a los 18 días del mes de junio de 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

RICARDO FELIPE RESTREPO ROCA

DIRECTOR


RESOLUCIÓN METROPOLITANA
RESOLUCIÓN 213
 (Junio 18 2010)

**POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION
OFICIOSA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE
LA RUTA ARBOLEDA - CENTRO AUTORIZADO A LA COOPERATIVA DE
TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" NIT. 890.117.390.**

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas en la Ley 105 de 1.993, Ley 336 de 1.996, Decreto Reglamentario 170 de febrero 5 de 2.001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2.001, 007 de 2.002 y 004 de 2.003 y,

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Público en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que la Constitución Política establece que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas en su vida, honra, bienes, creencias, derechos y demás libertades y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado.

Que la función administrativa del Estado se desarrolla con fundamento en los principios Constitucionales de eficiencia, eficacia y transparencia siempre en garantía del interés general.

Que conforme al artículo 334 de la Constitución Nacional "La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para 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 y la preservación de un ambiente sano (...)."

Que conforme a lo establecido por el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1996 "La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesaria para su

adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad(...)"

Que de acuerdo a lo establecido por el numeral 1 literal c) del artículo 3º de la Ley 105 de 1993 uno de los principios del Transporte Público es el acceso al transporte, exigiéndose a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el artículo 3º de la ley 336 de 1996 preceptúa que en la regulación del transporte público las autoridades competentes deben exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 "El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares."

Que conforme al artículo 5º de la Ley 336 de 1996, el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción".

Que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera



derechos especiales, diferentes a los estipulados en los contratos o permisos.

Que el Gobierno Nacional a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE o sus organismos adscritos, estableció las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

Que el legislador del momento al expedir la Ley 105 de 1993 constituye la conformación del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte determinado los organismos rectores competentes en la materia, estableciendo su naturaleza, control, regulación y vigilancia, buscando dentro de la libre circulación lo que podía ser una vía de solución a la problemática de la congestión del Estado de preferir el servicio particular en el uso de la infraestructura del transporte indispensable para que hayan propósitos, objetivos, metas, prioridades y estrategias correctamente definidas y coherentemente coordinadas, para que habiéndose convertido la planeación del transporte y la infraestructura en una obligación legal y en un componente del plan Nacional de Desarrollo, tanto de los planes de la Nación como de las entidades territoriales y Distritales se constituyan en modelos que demuestran una técnica depurada y contempla las necesidades reales en la prestación del servicio público de pasajeros, conforme a los principios y preceptos legales para la interpretación y ejecución del mandato legal.

Que la Ley 336 de diciembre 20 de 1.996 en su artículo 6° preceptúa: *"Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autoridades expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional..."*

Que el artículo 8° ibídem bajo la suprema dirección y tutela administrativa del gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su permanencia al orden estatal.

Que conforme a lo establecido por el artículo 17 de la ley 336 de 1996 *"El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización."*

Que de acuerdo con el artículo 18 de la ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral 5° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 establece que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos

contratos o permisos.

Que conforme a lo establecido por el artículo 9 del Decreto 170 de 2001 *"La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en la presente Resolución."*

Que conforme a lo establecido por el artículo 11 del Decreto 170 de 2001 *"La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los Alcaldes Metropolitanos, Distritales y/o Municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función."*

Que conforme a lo previsto por el artículo 34 del Decreto 170 de 2001, la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

Estas alternativas de servicio es la que ha fijado el legislador para resolver las demandas insatisfechas de transporte público colectivo de transporte de pasajeros.

Alternativas de servicio que tienen un procedimiento previamente establecido en la normatividad por lo que a la administración pública para cumplir a cabalidad con el principio de legalidad al expedir los actos propios de su razón de ser, le corresponde encausar su actividad por los caminos que garanticen entre otros los derechos de los asociados, frente a las administración. Por ello la necesidad de cumplir con el procedimiento administrativo, el cual es la herramienta más idónea para asegurar la ausencia de arbitrariedad en el obrar de la administración.

Que el Área Metropolitana de Barranquilla expidió la Resolución 051 de 2010 *"Por medio del cual se establecen criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana"*

Que conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Resolución 051 de 2010, *"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."*

Que la reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos".

Que conforme a lo establecido por el artículo 5 de la Resolución 051 de 2010 *"La reducción en la capacidad transportadora de las empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Barranquilla sufrirá una reducción basada en los estudios técnicos que lo justifiquen, en los casos que la empresa pierda vigencia uno o varios servicios en razón de lo dispuesto en el artículo 2 de la presente Resolución, se reestructuren los servicios y requiera una flota menor."*

Que conforme a lo establecido en el artículo 9 de la Resolución 051 de 2010, *"Todas las medidas que conducen a mejorar la prestación del servicio de transporte en la ciudad por la implantación del Sistema de Transporte Masivo Transmetro están fundamentadas en el modelo de transporte construido a partir del estudio denominado "Investigación Aplicada en*

Gestión y Modelación del Sistema de Transporte y Medio Ambiente Urbano para el Diseño de Rutas que permitan Integrar el Transporte Colectivo con el Transporte Masivo para Mejorar las Condiciones de Operación del Sistema Colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana” realizado por la Universidad del Norte, el cual recopiló la información necesaria para la planificación del transporte en el Área Metropolitana. Dicho informe será debidamente socializado y será la base para la construcción del escenario técnico final de reorganización de rutas, el servirá para la evaluación de las propuestas a que tienen derecho los transportistas.” cumpliendo lo establecido en el artículo 27 y 34 del Decreto 170 de 2001.

Que teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios en condiciones normales de demanda, detectadas en los estudios técnicos en mención, la entidad ha determinado reestructurar oficiosamente el servicio autorizado a la ruta que se relaciona a continuación:

RUTA No. 1003	
Denominación:	ARBOLED – CENTRO
Resolución	0626 de 20 de Mayo de 1999 de IDTTB

Que la empresa mediante radicado número 0982 de Marzo 12 de 2010, presentó propuesta a la Reestructuración de ruta del estudio de la Universidad del Norte.

Que una vez presentadas las objeciones por parte de la empresa en el oficio del numeral anterior respecto del recorrido de la ruta y diseño operacional de flota, se consideró procedente responder a la empresa mediante el informe técnico AMB-SDM-012 de 2010, el cual fue entregado el día Mayo 4 de 2010 como consta en la comunicación AMB-STT-0378 de 2010.

Que como sustento de la reorganización se debe considerar adicionalmente que:

1. Además de los cambios de trazado habrá reducción de la capacidad transportadora de las rutas autorizadas a las empresas para adecuarlas a los estudios técnicos realizados para este propósito.
2. Esta Reorganización encuentra sustento legal en la potestad que las leyes de transporte le otorgan al Área Metropolitana de Barranquilla, como autoridad de transporte competente, para organizar, vigilar y controlar el servicio público de transporte público colectivo y masivo de pasajeros.
3. Como primera medida se debe recordar que el transporte es un servicio público que se encuentra bajo la regulación del Estado conforme a lo establecido de manera general por la Constitución Nacional y de manera particular para el caso del transporte por la Ley 105 de 1993 y por la Ley 336 de 1996. Acorde a las potestades que la ley le otorga a la entidad, ésta, en cualquier momento podrá reorganizar el servicio público de transporte de pasajeros determinando la demanda necesaria para la eficiente prestación del servicio ajustándolo a las condiciones de demanda existente y a la flota operacional remanente después del proceso de desintegración física por la entrada en operación de la Fase I del Sistema Transmetro.
4. Que el artículo 34 del Decreto 170 de 2001 permite reestructurar el servicio y modificar las condiciones del referido permiso para adecuarlo a las necesidades de los usuarios, siempre y cuando se sustente en un estudio técnico. En este caso el

estudio arrojó que el servicio debe ser prestado con un numero menor de vehículos y por ende la capacidad transportadora que la empresa tiene autorizada será modificada derogando las resoluciones anteriores expedidas por la entidad que ostentaba la calidad de autoridad de transporte en su momento.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.

Reestructurar el servicio de la ruta ARBOLEDAD - CENTRO autorizado a la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD “COOTRASOL” NIT. 890.117.390, de conformidad con lo establecido en los artículos 34 del Decreto 170 de 2001, Artículos 2 y 10 de la Resolución 051 de 2010, y en consecuencia modificar el permiso de operación de la siguiente manera:

El servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe, situación que obedece al Plan de Implantación de la Fase I del Sistema de Transporte Masivo Transmetro y su sistema de alimentación:





Ruta Código	D4
Denominación (Origen por esta hasta Destino)	SOLEDAD - CENTRO - CIRCULAR
Recorrido	
Saliendo de la terminal de despacho ubicada en el municipio de Soledad en la Carrera 16, por esta hasta la Calle 50, por esta hasta la Carrera 17, por esta hasta la Carrera 16B, por esta hasta la Calle 53, por esta hasta la Transversal 17, por esta hasta la Carrera 21, por esta hasta la Calle 45B, por esta hasta la Carrera 23B, por esta hasta la Calle 45A4, por esta hasta la Carrera 23B, por esta hasta la Carrera 24, por esta hasta la Calle 45, por esta hasta la Carrera 31, por esta hasta la Calle 43, por esta hasta la Vía circunvalar, por esta hasta la Calle 19, entrando a Barranquilla por esta hasta la Carrera 2, por esta hasta la Calle 30, por esta hasta la Carrera 44, por esta hasta la Calle 9A, por esta hasta la Carrera 45, por esta hasta la Calle 30, por esta hasta la Carrera 30, entrando a Soledad por esta hasta la Calle 35, por esta hasta la Carrera 37, por esta hasta la Calle 43, por esta hasta la Carrera 31, por esta hasta la Calle 45, por esta hasta la Carrera 24, por esta hasta la Carrera 23B, por esta hasta la Calle 45A4, por esta hasta la Carrera 23B, por esta hasta la Calle 45B, por esta hasta la Carrera 21, por esta hasta la Transversal 17, por esta hasta la Calle 53, por esta hasta la Carrera 16B, por esta hasta la Carrera 17, por esta hasta la Carrera 16, fin del recorrido.	
Características Técnicas de la Ruta	
Radio de Acción	Metropolitano
Clase de Vehículo	MICROBUS
Modalidad	Pasajeros
Horario de Servicio	00:00 a las 24:00 horas dependiendo de las necesidades de demanda ajustadas a los requerimientos de la comunidad, evaluadas por la empresa.
Intervalo de despacho hora pico	3 minutos
Intervalo de despacho hora valle	5 minutos.
Capacidad Transportadora de la Ruta	
Mínima	26 Vehículos
Máxima	32 Vehículos

ARTÍCULO SEGUNDO. La presente Resolución para todos los efectos legales y administrativos, constituye el único título por medio del cual la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" se encuentra autorizada para prestar el servicio de transporte público colectivo en la forma aquí descrita, en consecuencia quedan derogadas todas aquellas resoluciones anteriores por medio de las cuales se había autorizado a la empresa la prestación del servicio en la ruta aquí señalada.

ARTÍCULO TERCERO. La COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" será la responsable ante las Autoridades de Tránsito, Transporte y de Policía del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, y su incumplimiento conllevará a la imposición de las sanciones establecidas en la legislación vigente en materia de transporte público, tránsito y espacio público.

ARTÍCULO CUARTO. Contra el presente acto administrativo procede el recurso de reposición de conformidad con lo señalado en el artículo 50 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

ARTICULO QUINTO. La presente Resolución rige y entrará a operar con el recorrido descrito en el artículo primero una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe a la empresa la obligatoriedad de cumplimiento de la misma, lo anterior ajustado al inicio de la operación del sistema de transporte masivo Transmetro.

Dado en Barranquilla. a los 18 JUNIO DE 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE
RICARDO RESTREPO ROCA

Director


RESOLUCIÓN METROPOLITANA
RESOLUCIÓN 214
 (Junio 18 2010)

**POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION OFICIOSA DEL
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA RUTA HIPODROMO -
INEM AUTORIZADO A LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD
“COOTRASOL” NIT. 890.117.390**

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas en la Ley 105 de 1.993, Ley 336 de 1.996, Decreto Reglamentario 170 de febrero 5 de y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2.001, 007 de 2.002 y 004 de 2.003 y,

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Público en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que la Constitución Política establece que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas en su vida, honra, bienes, creencias, derechos y demás libertades y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado.

Que la función administrativa del Estado se desarrolla con fundamento en los principios Constitucionales de eficiencia, eficacia y transparencia siempre en garantía del interés general.

Que conforme al artículo 334 de la Constitución Nacional *“La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para 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 y la preservación de un ambiente sano (...).”*

Que conforme a lo establecido por el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1996 *“La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado,*

quien ejercerá el control y la vigilancia necesaria para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.(...)”

Que de acuerdo a lo establecido por el numeral 1 literal c) del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 uno de los principios del Transporte Público es el acceso al transporte, exigiéndose a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el artículo 3° de la ley 336 de 1996 preceptúa que en la regulación del transporte público las autoridades competentes deben exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 *“El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.”*

Que conforme al artículo 5° de la Ley 336 de 1996, el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 8° de la Ley 336 de 1996, *“las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y*

control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción”.

Que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en los contratos o permisos.

Que el Gobierno Nacional a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE o sus organismos adscritos, estableció las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

Que el legislador del momento al expedir la Ley 105 de 1993 constituye la conformación del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte determinado los organismos rectores competentes en la materia, estableciendo su naturaleza, control, regulación y vigilancia, buscando dentro de la libre circulación lo que podía ser una vía de solución a la problemática de la congestión del Estado de preferir el servicio particular en el uso de la infraestructura del transporte indispensable para que hayan propósitos, objetivos, metas, prioridades y estrategias correctamente definidas y coherentemente coordinadas, para que habiéndose convertido la planeación del transporte y la infraestructura en una obligación legal y en un componente del plan Nacional de Desarrollo, tanto de los planes de la Nación como de las entidades territoriales y Distritales se constituyan en modelos que demuestran una técnica depurada y contempla las necesidades reales en la prestación del servicio público de pasajeros, conforme a los principios y preceptos legales para la interpretación y ejecución del mandato legal.

Que la Ley 336 de diciembre 20 de 1.996 en su artículo 6° preceptúa: *“Por actividad transportador se entiende un conjunto organizado de operaciones a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autoridades expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional...”*

Que el artículo 8° ibídem bajo la suprema dirección y tutela administrativa del gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su permanencia al orden estatal.

Que conforme a lo establecido por el artículo 17 de la ley 336 de 1996 “El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.”

Que de acuerdo con el artículo 18 de la ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral 5° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 establece

que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que conforme a lo establecido por el artículo 9 del Decreto 170 de 2001 “La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en la presente Resolución.”

Que conforme a lo establecido por el artículo 11 del Decreto 170 de 2001 “La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los Alcaldes Metropolitanos, Distritales y/o Municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.”

Que conforme a lo previsto por el artículo 34 del Decreto 170 de 2001, la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

Estas alternativas de servicio es la que ha fijado el legislador para resolver las demandas insatisfechas de transporte público colectivo de transporte de pasajeros.

Alternativas de servicio que tienen un procedimiento previamente establecido en la normatividad por lo que a la administración pública para cumplir a cabalidad con el principio de legalidad al expedir los actos propios de su razón de ser, le corresponde encausar su actividad por los caminos que garanticen entre otros los derechos de los asociados, frente a las administración. Por ello la necesidad de cumplir con el procedimiento administrativo, el cual es la herramienta más idónea para asegurar la ausencia de arbitrariedad en el obrar de la administración.

Que el Área Metropolitana de Barranquilla expidió la Resolución 051 de 2010 “Por medio del cual se establecen criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana”

Que conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Resolución 051 de 2010, “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.

Que la reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos”.

Que conforme a lo establecido por el artículo 5 de la Resolución 051 de 2010 “La reducción en la capacidad transportadora de las empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Barranquilla sufrirá una reducción basada en los estudios técnicos que lo justifiquen, en los casos que la empresa pierda vigencia uno o varios servicios en razón de lo dispuesto en el artículo 2 de la presente Resolución, se reestructuren los servicios y requiera una flota menor.”

Que conforme a lo establecido en el artículo 9 de la Resolución 051 de 2010, “Todas las medidas que conducen a mejorar la prestación del servicio de transporte en la ciudad por la



implantación del Sistema de Transporte Masivo Transmetro están fundamentadas en el modelo de transporte construido a partir del estudio denominado "Investigación Aplicada en Gestión y Modelación del Sistema de Transporte y Medio Ambiente Urbano para el Diseño de Rutas que permitan Integrar el Transporte Colectivo con el Transporte Masivo para Mejorar las Condiciones de Operación del Sistema Colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana" realizado por la Universidad del Norte, el cual recopiló la información necesaria para la planificación del transporte en el Área Metropolitana. Dicho informe será debidamente socializado y será la base para la construcción del escenario técnico final de reorganización de rutas, el servirá para la evaluación de las propuestas a que tienen derecho los transportistas." cumpliendo lo establecido en el artículo 27 y 34 del Decreto 170 de 2001.

Que teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios en condiciones normales de demanda, detectadas en los estudios técnicos en mención, la entidad ha determinado reestructurar oficiosamente el servicio autorizado a la ruta que se relaciona a continuación:

RUTA No. 1002	
Denominación:	HIPODROMO - INEM
Resolución	0628 de 18 de Septiembre de 2002 de IDTTB

Que la empresa mediante radicado número 0982 de Marzo 12 de 2010, presentó propuesta a la Reestructuración de ruta del estudio de la Universidad del Norte.

Que una vez presentadas las objeciones por parte de la empresa en el oficio del numeral anterior respecto del recorrido de la ruta y diseño operacional de flota, se consideró procedente responder a la empresa mediante el informe técnico AMB-SDM-012 de 2010, el cual fue entregado el día 4 de mayo de 2010 como consta en la comunicación AMB-STT-0378 de 2010.

Que como sustento de la reorganización se debe considerar adicionalmente que:

1. Además de los cambios de trazado habrá reducción de la capacidad transportadora de las rutas autorizadas a las empresas para adecuarlas a los estudios técnicos realizados para este propósito.

2. Esta Reorganización encuentra sustento legal en la potestad que las leyes de transporte le otorgan al Área Metropolitana de Barranquilla, como autoridad de transporte competente, para organizar, vigilar y controlar el servicio público de transporte público colectivo y masivo de pasajeros.

3. Como primera medida se debe recordar que el transporte es un servicio público que se encuentra bajo la regulación del Estado conforme a lo establecido de manera general por la Constitución Nacional y de manera particular para el caso del transporte por la Ley 105 de 1993 y por la Ley 336 de 1996. Acorde a las potestades que la ley le otorga a la entidad, ésta, en cualquier momento podrá reorganizar el servicio público de transporte de pasajeros determinando la demanda necesaria para la eficiente prestación del servicio ajustándolo a las condiciones de demanda existente y a la flota operacional remanente después del proceso de desintegración física por la entrada en operación de la Fase I del Sistema Transmetro.

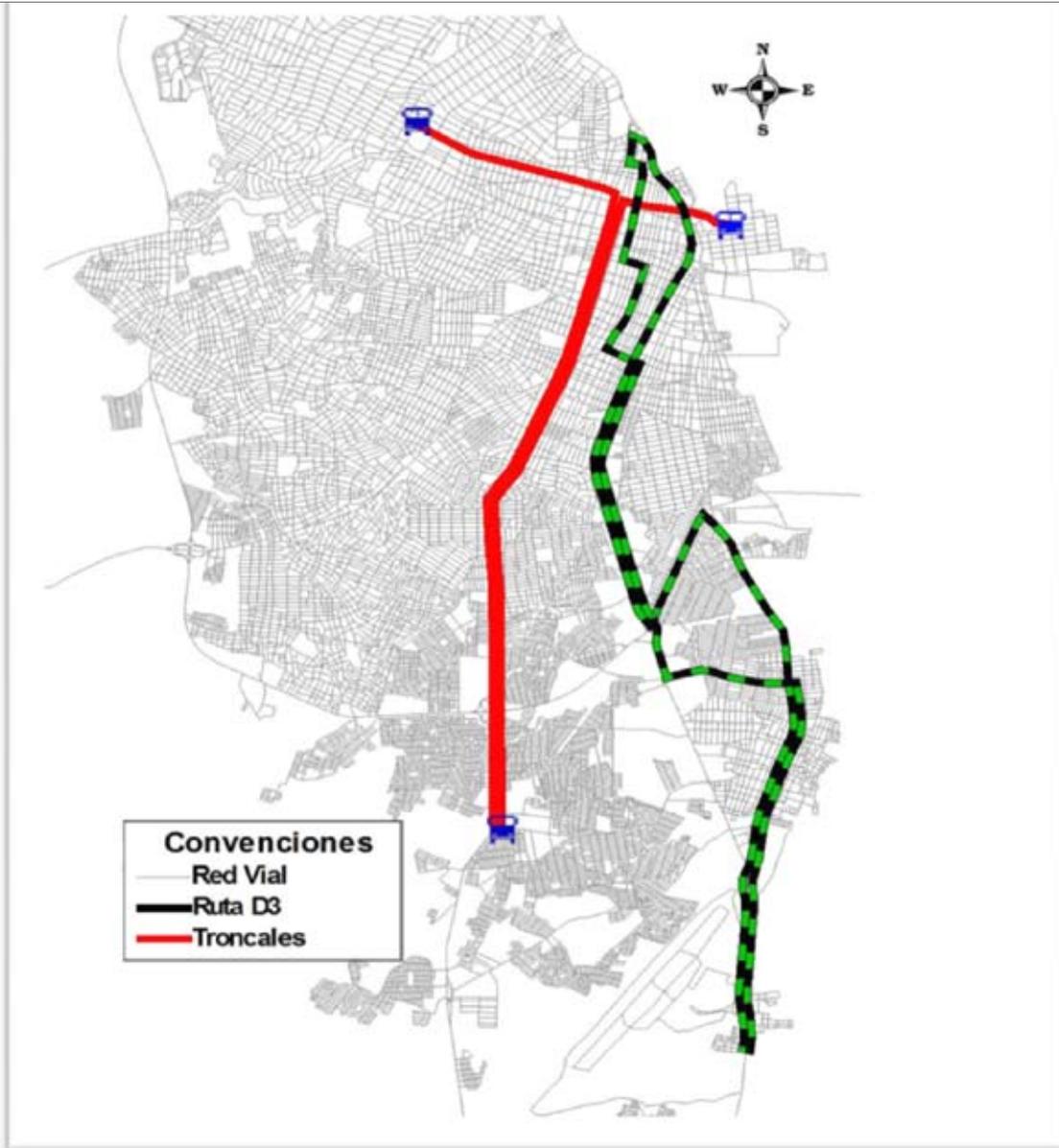
4. Que el artículo 34 del Decreto 170 de 2001 permite reestructurar el servicio y modificar las condiciones del referido permiso para adecuarlo a las necesidades de los usuarios, siempre y cuando se sustente en un estudio técnico. En este caso el estudio arrojó que el servicio debe ser prestado con un número menor de vehículos y por ende la capacidad transportadora que la empresa tiene autorizada será modificada derogando las resoluciones anteriores expedidas por la entidad que ostentaba la calidad de autoridad de transporte en su momento.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Reestructurar el servicio de la ruta HIPODROMO - INEM autorizado a la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" NIT. 890.117.390, de conformidad con lo establecido en los artículos 34 del Decreto 170 de 2001, Artículos 2 y 10 de la Resolución 051 de 2010, y en consecuencia modificar el permiso de operación de la siguiente manera:

El servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe, situación que obedece al Plan de Implantación de la Fase I del Sistema de Transporte Masivo Transmetro y su sistema de alimentación:



Ruta Código	D3
Denominación (Origen por esta hasta Destino)	SOLEDAD - CENTRO - CIRCULAR
Recorrido	
Saliendo de la terminal de despacho ubicada en el Municipio de Soledad - Vía oriental por esta hasta Carrera 10 SUR, por esta hasta la Calle 30, por esta hasta la Calle 18, por esta hasta la Carrera 30, por esta hasta Calle 30, por esta hasta la Carrera 27, por esta hasta la Cordialidad (Calle 47), por esta hasta la Calle 38, por esta hasta la Carrera 38, por esta hasta la Calle 42, por esta hasta la Carrera 51, por esta hasta la Calle 45, por esta hasta la Carrera 53B, por esta hasta la Calle 45, por esta hasta la Carrera 54, por esta hasta la Vía 40, por esta hasta la Calle 19, por esta hasta la Carrera 8, por esta hasta la Calle 18, por esta hasta la Calle 17, por esta hasta la Calle 18, por esta hasta la Vía oriental, por esta hasta la Carrera 10 SUR, fin del recorrido.	
Características Técnicas de la Ruta	
Radio de Acción	Metropolitano
Clase de Vehículo	BUS
Modalidad	Pasajeros
Horario de Servicio	00:00 a las 24:00 horas dependiendo de las necesidades de demanda ajustadas a los requerimientos de la comunidad, evaluadas por la empresa.
Intervalo de despacho hora pico	6 minutos
Intervalo de despacho hora valle	9 minutos.



Capacidad Transportadora de la Ruta	
Mínima	19 Vehículos
Máxima	23 Vehículos

ARTÍCULO SEGUNDO. La presente Resolución para todos los efectos legales y administrativos, constituye el único título por medio del cual la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" se encuentra autorizada para prestar el servicio de transporte público colectivo en la forma aquí descrita, en consecuencia quedan derogadas todas aquellas resoluciones anteriores por medio de las cuales se había autorizado a la empresa la prestación del servicio en la ruta aquí señalada.

ARTÍCULO TERCERO. La COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD "COOTRASOL" será la responsable ante las Autoridades de Tránsito, Transporte y de Policía del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, y su incumplimiento conllevará a la imposición de las sanciones establecidas en la legislación vigente en materia

de transporte público, tránsito y espacio público.

ARTÍCULO CUARTO. Contra el presente acto administrativo procede el recurso de reposición de conformidad con lo señalado en el artículo 50 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO QUINTO. La presente Resolución rige y entrará a operar con el recorrido descrito en el artículo primero una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe a la empresa la obligatoriedad de cumplimiento de la misma, lo anterior ajustado al inicio de la operación del sistema de transporte masivo Transmetro.

Dado en Barranquilla, a los 18 días del mes de junio de 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE
 RICARDO RESTREPO ROCA

RESOLUCIÓN METROPOLITANA

RESOLUCIÓN 218 (Junio 21 2010)

POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES MULTIACTIVA DEL AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA "COOASOATLAN" CONTRA LA RESOLUCIÓN 172-010 CALENDADA MAYO 31 DE 2.010.

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por la Ley 105 de 1.993, la Ley 336 de 1.996, Decreto reglamentario 170 de febrero 5 de 2001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2001, 007 de 2002 y 004 de 2003 y de conformidad a lo normado en el artículo 50 del Código Contencioso Administrativo y,

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Público en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los



principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que esta entidad con miras a la implantación del Sistema de Transporte Masivo TRANSMETRO expidió la Actuación administrativa Resolución 172-010 calendada 31 de mayo de 2.010, a través de la cual se ordena la Reestructuración oficiosa del servicio de la Ruta denominada RUTA 1 servida por la Cooperativa de Transportadores Multiactiva del Área Metropolitana de Barranquilla COOASOATLAN.

Que la actuación antes referenciadas le fue debidamente notificada al representante legal de la Cooperativa, quien dentro del término de Ley hizo uso del Recurso de Reposición mediante radicado No. 2271 de fecha Junio 15 de 2010 fundamentado en las siguientes consideraciones: "..... Revocar el acto administrativo Resolución No. 172 de fecha 31 de mayo de 2010, por cuanto los recorridos no reflejan el resultado obtenido en la visita técnica realizada por los Sectores de Soledad por parte de la Universidad del Norte para que el Sistema Colectivo integrado al masivo no genere problemas en materia de movilidad y de seguridad en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana, si tenemos en cuenta que la función estatal encomendada es la prestación del Servicio Público Colectivo de Transporte de pasajeros de u una manera segura y las vías por donde nos reestructuran en el Municipio de Soledad son alrededor del Arroyo el Salado y todo el cauce de su recorrido, con lo cual ponemos en peligro la vida de las personas que trasladamos a sus diferentes lugares.

SEGUNDA: Ordenar la reestructuración oficiosa del recorrido en el siguiente sentido dentro del Municipio de Soledad, por ser Usted la Autoridad Competente

Saliendo de la TERMINAL ubicada en la (CALLE 64 CON CARRERA 14 A) en el Municipio de Soledad – por esta hasta la CARRERA14A – por esta hasta la CALLE 70 – por esta hasta la

CARRERA 14E – por esta hasta la CALLE 71 – por esta hasta la CARRERA17 – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 23A – por esta hasta la CALLE 77 – por esta hasta la CARRERA 22B – por esta hasta la CALLE 78E – por esta hasta la CARRERA 22B – por esta hasta la CALLE 79 - por esta hasta la CARRERA 18 – por esta hasta la CALLE 81 – por esta hasta la CARRERA 18C, siguiendo su recorrido normal autorizado

De conformidad a lo preceptuado en el artículo 49 y siguientes del Código Contencioso administrativo, Ley 336 de diciembre 20 de 1996, la ley 105 de diciembre 30 de 1993, el Decreto 170 del 05 de febrero de 2001, es Usted la Autoridad Competente.

Las anteriores consideraciones están fundamentadas en el principio Constitucional de que son fines esenciales del Estado, entre otros servir la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Lo anterior bajo el entendido de que el servicio de transporte debe procurar garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por el Decreto 170 de 2001 que permite la reestructuración oficiosamente de una ruta en su artículo 34 cuando preceptúa: "la Autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda" y con fundamento en este artículo es que le solicito se revoque la decisión contenida en las Resolución No. 172-10 Calendada el 31 de mayo de 2.010.

RECORRIDO PROPUESTO:

Ruta Código	C1
Denominación (Origen – Destino)	VILLA ESTADIO – CIUDAD JARDIN – CIRCULAR
Recorrido	
Saliendo de la TERMINAL ubicada en la (CALLE 64 CON CARRERA 14 A) en el Municipio de Soledad – por esta hasta la CARRERA14A – por esta hasta la CALLE 70 – por esta hasta la CARRERA 14E – por esta hasta la CALLE 71 – por esta hasta la CARRERA17 – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 23A – por esta hasta la CALLE 77 – por esta hasta la CARRERA 22B – por esta hasta la CALLE 78E – por esta hasta la CARRERA 22B – por esta hasta la CALLE 79 - por esta hasta la CARRERA 18 – por esta hasta la CALLE 81 – por esta hasta la CARRERA 18C por esta hasta la CALLE 51B –por esta hasta la CARRERA 2G – por esta hasta la CALLE 51C – por esta hasta la CARRERA 003B – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 4 – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 8 F – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la CARRERA 14 - por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 16 – por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 26 – por esta hasta la CALLE 53 – por esta hasta la CARRERA 29 – por esta hasta la CALLE 52 – por esta hasta la DIAGONAL 31 – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 76 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 76B – por esta hasta la CARRERA 43 – por esta hasta la CALLE 84 – por esta hasta la CARRERA 46 – por esta hasta la CALLE 82 – por esta hasta la CARRERA 42F1 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 76 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 54 – por esta hasta la CARRERA 30 – por esta hasta la CARRERA 31 – por esta hasta la CARRERA 32 – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la DIAGONAL 31 – por esta hasta la CALLE 52 – por esta hasta la CARRERA 29 – por esta hasta la CALLE 53 – por esta hasta la CARRERA 26 – por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 16 – por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 14 – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la CARRERA 8F – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 4 – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 3B – por esta hasta la CALLE 51C – por esta hasta la CARRERA	



2B – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 22B – por esta hasta la CALLE 79 – por esta hasta la CALLE 77 – por esta hasta la CARRERA 24 – por esta hasta la CARRERA 15 SUR SOL – por esta hasta la CALLE 0046G SOL – por esta hasta la CARRERA 24 - por esta hasta la CALLE 71 – por esta hasta la CARRERA 23B – por esta hasta la CALLE 67C – por esta hasta la CARRERA 22D – por esta hasta la CARRERA 22A – por esta hasta la CALLE 68 – por esta hasta la CARRERA 19 – por esta hasta la CALLE 68A – por esta hasta la CARRERA 18C – por esta hasta la CALLE 68 – por esta hasta la CARRERA 18 – por esta hasta la CALLE 68 – por esta hasta la CARRERA 15A – por esta hasta la CALLE 68 – por esta hasta la CALLE 64 – por esta hasta la CARRERA 14A- por esta hasta la TERMINAL ubicada en la (CALLE 64 CON CARRERA 14 A) en el Municipio de Soledad, fin del recorrido.

Características Técnicas de la Ruta

Radio de Acción	Metropolitano
Clase de Vehículo	BUSETA
Modalidad	Pasajeros
Horario de Servicio	00:00 a las 24:00 horas dependiendo de las necesidades de demanda ajustadas a los requerimientos de la comunidad, evaluadas por la empresa.

Tomando como referente los parámetros de operación de la ruta, enmarcados dentro del plan de rodamiento que debe asumir la Cooperativa ante la Autoridad, en las horas pico el parque automotor con que se sirve la ruta generarían demoras que se traducen en inconvenientes con el plan de rodamiento y con la comunidad usuaria del servicio.

Dentro del recorrido propuesto, se establece la necesidad de la comunidad de ser servida por rutas de transporte público que le permita movilizarse hacia los distintos sectores de interés en la ciudad.

Existe en esta propuesta la solución a un problema de demanda insatisfecha de la comunidad en la cobertura de prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros, como lo es desde el Sector de Soledad, para poder desplazarse a sus lugares de trabajo, centros comerciales, bancarios, de salud y escolares, de manera segura en épocas de lluvia haciéndole el quite al recorrido del Arroyo el Salado, calle intransitable y estrecha, vías que generan recorridos en contravía.

Con base en la información suministrada en forma oportuna por la Subdirectora de Transporte de la Entidad que Usted dirige y lo observado directamente en el terreno, de modo preliminar puede decirse que en lo que a nosotros nos compete el Estudio nos ofrece un diseño operacional de nuestra ruta en unos recorridos que muy seguramente han de garantizar una movilidad segura y efectiva en la prestación del servicio tanto para la comunidad usuaria como para la Cooperativa, en el Distrito de Barranquilla, pero en el Municipio de Soledad estos recorridos están sobre el denominado Arroyo EL SALADO y demás inconvenientes que afectarían la movilidad por estar consignados recorridos en contravía, por lo cual en un sentido de equidad e igualdad, queremos concertar algunos pequeños recorridos que técnicamente no afectarían la movilidad en el Municipio de Soledad

Soy consciente que el objetivo, a corto plazo, es implementar un Sistema de Transporte Inteligente capaz de manejar el despacho, control y planeación del transporte público Masivo y Colectivo del Distrito de Barranquilla sin embargo, antes de implementarlo se requiere la modernización del sistema de transporte, incorporando tecnologías que permitan un eficiente despacho de los vehículos y el control de la operación de los mismos con una flota que no afecte la operación de ninguno de

los dos sistemas.

Si bien es cierto TRANSMETRO y el Área Metropolitana contrataron el estudio referenciado “con el objeto de revisar las condiciones actuales de operación y desempeño de la circulación vehicular en los principales corredores e intersecciones de la malla vial Metropolitana, debió tenerse en cuenta algunos aspectos relacionados con la planeación del transporte en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana. Dicho estudio evidencia algunas de las deficiencias, pero para tener un diagnóstico más detallado y profundo hay que tener en cuenta la situación y los respectivos intereses de todas las personas que están involucrados en, o afectados por el sistema de transporte público colectivo de la ciudad directa o indirectamente. Y en tal sentido va encaminada nuestra propuesta.

Este recurso demuestra la necesidad de adecuar el servicio público de transporte mediante la autorización del cambio de unos recorridos que generan inseguridad de la ruta en el Municipio de Soledad, con fundamento en el Decreto 170 del 05 de febrero de 2001, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, Colectivo Metropolitana, Distrital y Municipal de pasajeros y demás normas complementarias.

Procediendo conforme a los parámetros dados por el Ministerio de Transporte, se cumple con la obligación social preceptuada en la Constitución Política de Colombia, como es la de atender las necesidades de la comunidad, entre ellas, garantizar la libertad de movilización de las personas a través del transporte, elemento que en gran medida influye en la calidad de vida de los ciudadanos por donde recorre la ruta.

Los orígenes y destinos de los usuarios no se ven afectados como quiera que el recorrido inicial se mantiene invariable, es decir los actuales usuarios no sufren incidencia alguna que le desmejore el servicio, por el contrario se benefician al tener la posibilidad de interconectarse con sectores Del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana, de manera segura y confiable sin que pongan en peligro sus vidas en épocas de invierno.

Se busca ofrecer un mejoramiento en el servicio que se asimile a las razones actuales de viaje de los usuarios, para servir sectores que ahora tienen una mala cobertura o presentan demanda insatisfecha.

Colaborar con el Área Metropolitana en su Proyecto de



renovación urbana en todo el Distrito de Barranquilla en los aspectos de tráfico vehicular con miras a la implantación del Sistema de Transporte masivo denominado TRANSMETRO, integrado al Colectivo.

Se mantendrán los niveles de servicios básicos, el tipo de vehículo con que siempre hemos prestado la cobertura del servicio público de transporte de pasajeros.

La autoridad en materia de transporte debe partir del principio universal de garantizar la libertad de movimiento de las personas y uno de los elementos que en mayor medida influyen en la calidad de vida de los habitantes es el transporte, ello amparado en la ley, debido a que todas las actividades urbanas requieren del desplazamiento de sus habitantes, ya sea para trabajar, estudiar, adquirir los elementos fundamentales de consumo o para recrearse; la manera como estas actividades sean satisfechas incidirá tanto en la forma de vida como en la misma productividad de la Sociedad es por ello que el servicio público del Transporte urbano en su desarrollo debe ser orientado por el Estado.

Sumado a lo anterior el servidor público en cumplimiento a la perspectiva Constitucional que debe permear toda función pública, no libera a las dependencias del Estado, ni a quienes la dirigen de la responsabilidad primaria que la Carta impone al señalar los fines del Estado: Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Resultado de lo antes señalado en sentencia No. T – 104 del 04 de diciembre de 1.992 la Corte Constitucional consideró el servicio de transporte público Municipal de pasajeros como un Derecho fundamental, sin el cual no se pueden desarrollar, los derechos al trabajo, a la educación, al desarrollo de la libre personalidad. No reconocer este derecho es negarle a la comunidad un derecho fundamental.

Conoce el Área Metropolitana que uno de los procesos a corto tiempo que se propone la administración Distrital es la descongestión de Sectores considerados como de alto riesgo por las condiciones de infraestructura de la malla vial que se ha visto gravemente reducida por factores de masificación de conflictos del transporte, por ello es un propósito nuestro contribuir en :

- Reducción de congestionamiento vehicular en Zonas denominadas de alto riesgo.
- Disminuir el impacto de la operación de vehículos de transporte público en barrios y sectores con vías de especificaciones limitadas en el Municipio de Soledad.
- Mejorar las condiciones de comodidad y confort para los pasajeros, sin que ello implique la guerra de los tiempos y el entrecruzamiento de diferentes rutas.

Consideramos necesario que en este aspecto en particular se tenga en cuenta, que cuarenta vehículos son insuficientes para operar esta ruta por lo cual le solicitamos se revoque en igual medida esta decisión y se nos permita una capacidad máxima de 50 vehículos, por cuanto si bien es cierto se considera necesario ajustar la flota de acuerdo a las capacidades nominales actuales de la mayoría de nuestro parque automotor, y así mismo reducir los tiempos de despacho a las condiciones de operación que

permitan no ser desplazados por el transporte informal y prestarle un buen servicio a la comunidad. Finalmente se incrementa el cálculo inicial de la flota en un 20% para definir la capacidad mínima, puesto que es un factor de seguridad que permite las reparaciones (mantenimiento) de los vehículos al entrar en taller sin afectar la prestación del servicio en óptimas condiciones.

Por tanto, mientras se pueda ganar por lado y lado va a existir un decidido compromiso con el desmonte del sistema tradicional. Pues el nuevo sistema es mucho más exigente en todo sentido y por tanto aunque también le estén apostando a este nuevo negocio, es probable que lo hagan al ritmo y a la manera en que su beneficio neto no se afecte. Lo cual, debe ser revisado por su despacho pues si bien es cierto es indispensable hacer prevalecer el interés general del TRANSMETRO sobre los diferentes intereses específicos de cada uno de sus operadores, no se puede desconocer el servicio público colectivo de Transporte de pasajeros como parte integral del mismo.

No puede desconocer la Autoridad que el artículo 42 del Decreto 170 de 2001, establece que la capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y el artículo 43 dispone que la autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.

Con la reducción del parque automotor están colocando la Cooperativa ante un perjuicio irremediable y si bien es cierto la Corte Constitucional ha jurisprudenciado en el sentido de: "El servicio de transporte colectivo es un servicio público. Introducir modificaciones a las decisiones adoptadas por las autoridades de tránsito, es una de las prerrogativas legítimas de las que puede hacer uso el Estado en su función reguladora en la prestación del servicio público de transporte..." no puede la Autoridad abusar del poder y expropiar a los pequeños transportadores agrupados en una Cooperativa del único sustento, muchos de los cuales han sido adquiridos a través de préstamos bancarios o de licing capital.

El dejar la capacidad de flota reducida como en el caso nuestro es desconocer la Circular No 03 de Marzo de 2.004 para el Sector Cooperativo, expedida por la Superintendencia de Puertos y Transportes cuando manifestó: "**SISTEMA DEMOCRATICO EN LA ADMINISTRACION.**

Somos consciente de la modernización y de las consecuencia que ello conlleva por lo cual debemos trabajar en forma articulada tanto los aspectos del Transporte Masivo como el Colectivo, pero el ente estatal debe tener en cuenta que durante muchos años hemos sido una Empresa habilitada para prestar el servicio público Colectivo de Transporte de pasajeros en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana, por ello le solicito comedidamente que se materialice lo esbozado en el artículo 4 de la Resolución 051 de 2.010 a través de la cual se establecen criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana en el cual preceptúa: "PRINCIPIOS DE EQUIDAD E IGUALDAD. Todas las decisiones que se tomen en materia de reestructuración del servicio se inspiran en los principios de igualdad y equidad".

Lo anterior consideramos que ha sido entendido por la Autoridad en el sentido de que la Igualdad se construye como un límite de



la Actuación de los poderes públicos y como un mecanismo de creación frente a la posibilidad arbitraria del poder. El principio de igualdad solo se viola cuando se trata desigualmente a los iguales. De ahí que lo constitucionalmente vetado sea el trato desigual ante situaciones idénticas. Ha de reunir el requisito de la razonabilidad, es decir, que no colisione con el sistema de valores constitucionalmente consagrado.

El derecho a la igualdad se garantiza mediante la misma protección y trato de las autoridades, sin que haya lugar a discriminación.

Para finalizar esta propuesta y reiterar el compromiso de la Cooperativa y los Transportadores socios de la misma que solo lograremos una eficiente y segura movilidad de las dos modalidades Masivo y Colectivo cuando las Autoridades se concienticen en realizar un control efectivo tomando medidas urgentes con respecto al servicio público individual y colectivo que vienen realizando los conductores de motos, fenómeno conocido con el nombre del MOTOTAXISMO que viene poniendo en riesgo la seguridad de los Barranquilleros y la movilización de los mismos en el Proyecto TRANSMETRO, al cual no le deseamos que corra la misma suerte que el Transporte Colectivo seriamente amenazado y mermado por la informalidad que se viene registrando por parte de estos actores al igual que los conductores de los vehículos tipo taxi al realizar un servicio no autorizado cambiando su función individual de taxi por el colectivo público de pasajeros, que ha conllevado a que el sector transportador de buses, busetas y microbuses hayan obtenido pérdidas incalculables desde el año 2.001.

En consideración a lo anterior me veo en la necesidad de solicitarle que requiera a todas las entidades que hacen parte de esta problemática, que no puede existir en ninguna ciudad donde se desarrolle el modelo de Transporte Masivo y así lo ha establecido el documento CONPES y en razón a ello están en mora de poner en práctica los mecanismos de apoyo al control de la informalidad en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana, para establecer los correctivos a que haya lugar frente a la desmedida proliferación de vehículos taxi realizando colectivos y estructurar políticas serias y de largo aliento que solucionen la problemática generada e institucionalicen un control y seguimiento efectivo a las actividades relacionadas con este asunto de particular importancia para las Empresas y transportadores en el Distrito de Barranquilla.

La honorable Corte Constitucional en la Sentencia C-408 de mayo 4 de 2004 M.P. Dr. Alfredo Beltrán Sierra sostuvo: "Autorizar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales, no solo constituiría una inaceptable falencia de Estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento de claras normas legales obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente de servicio público de transporte.

La exigencia de requisitos para la prestación de un servicio público como el de transporte, no puede constituir una violación del derecho al trabajo, pues la ley permite la constitución de empresas para la prestación de dicho servicio, siempre y cuando se cumplan las exigencias legales. La protección del derecho al trabajo no implica que el Estado esté en la obligación de soportar el ejercicio de actividades para las cuales no se cumplen las exigencias legales, con claro detrimento y desconocimiento de

los derechos de los demás, pues un principio de orden social exige que las autoridades reglamenten el ejercicio de las actividades laborales cuando estas lleguen a afectar derechos ajenos.

En los últimos años se ha incrementado en forma alarmante la circulación de vehículos de servicio público individual realizando servicio colectivo, amenazando seriamente el verdadero transporte colectivo, afectando considerablemente la adecuada movilidad de personas, de los demás medios de transporte en los diferentes sectores del Distrito, en donde ha proliferado la prestación de este servicio no autorizado.

Ante esta problemática las autoridades deben actuar, porque es una situación de peligro constante y que no permitirá que TRANSMETRO movilice el número de pasajeros que se requieren para garantizar su normal operación en condiciones de seguridad, comodidad, accesibilidad, garantizándole a los habitantes la prestación del servicio básico y de los demás niveles de servicio que se establezcan al interior de cada modo de transporte, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo, de tal suerte que le corresponda al Estado normativizar y vigilar la industria del transporte en los términos de los artículos 332 y 334 de la Constitución Nacional.

A partir del año 2010 se implementará un sistema de transporte masivo, con buses de gran capacidad, que circulan por carriles exclusivos por las calzadas centrales, con rutas alimentadoras del sistema y operación controlada, manejándose el servicio con visión empresarial, este sistema corresponde al TRANSPORTE MASIVO al cual le apostamos por ello esperamos que la Autoridad tome en cuenta nuestra propuesta encaminada a que la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte público del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana estén acorde a la planeación y desarrollo del transporte público colectivo y masivo.

Que de acuerdo a las consideraciones que sustentan el recurso solicita revocar en todas y cada una de sus partes la Resolución número 0172-01 calendada 31 de mayo de 2.010, a través de la cual se ordena la Reestructuración oficiosa del servicio de la RUTA 1.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO PARA DECIDIR

Se proceder a desatar el recurso interpuesto, teniendo en cuenta que el mismo reúne los requisitos de ley, previa las siguientes consideraciones:

ANTECEDENTES

1. Que el Área Metropolitana de Barranquilla y Transmetro suscribieron el Contrato de Prestación de Servicios No. 038, cuyo objeto era adelantar por parte de la Universidad del Norte a Transmetro el estudio de Investigación aplicada en gestión y modelación del sistema del transporte y medio ambiente urbano para el diseño de rutas que permitan integrar el transporte colectivo con el transporte masivo, para mejorar las condiciones de operación del sistema colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana, de acuerdo con la propuesta presentada por la Universidad del Norte, la cual fue evaluada y aceptada por las dos entidades convergentes en el contrato.
2. Que el resultado del estudio antes referenciado fue puesto

- en conocimiento de la Cooperativa de Transportadores Multiactiva del Área Metropolitana de Barranquilla COOASOATLAN mediante oficio AMB-STT. 0144-10 de fecha Febrero 24 de 2010, comunicándosele que disponía de diez días hábiles para presentar sus propuestas u objeciones.
- Que al analizar los fundamentos del Recurso se ordenó a nuestro Departamento Técnico verificar las objeciones planteadas.
 - Que una vez analizados los requisitos de procedibilidad contemplados en el artículo 52 del Código Contencioso Administrativo y verificando que el recurso de reposición interpuesto por el representante legal de la Cooperativa de Transportadores Multiactiva del Área Metropolitana de Barranquilla COOASOATLAN cumple con los parámetros previstos en la citada norma para la procedencia del mismo, se desatará analizando los motivos de la impugnación.

CONSIDERACIONES DE ORDEN LEGAL Y TECNICO PARA DECIDIR

Que de acuerdo al informe final entregado por la Universidad del Norte en su síntesis metodológica para su realización del proyecto de investigación se siguieron las siguientes actividades.

- Recopilación de información secundaria existente.
- Incorporación de información al sistema de información geográfico.
- Diseño y aplicación de encuestas para el estudio de movilidad.

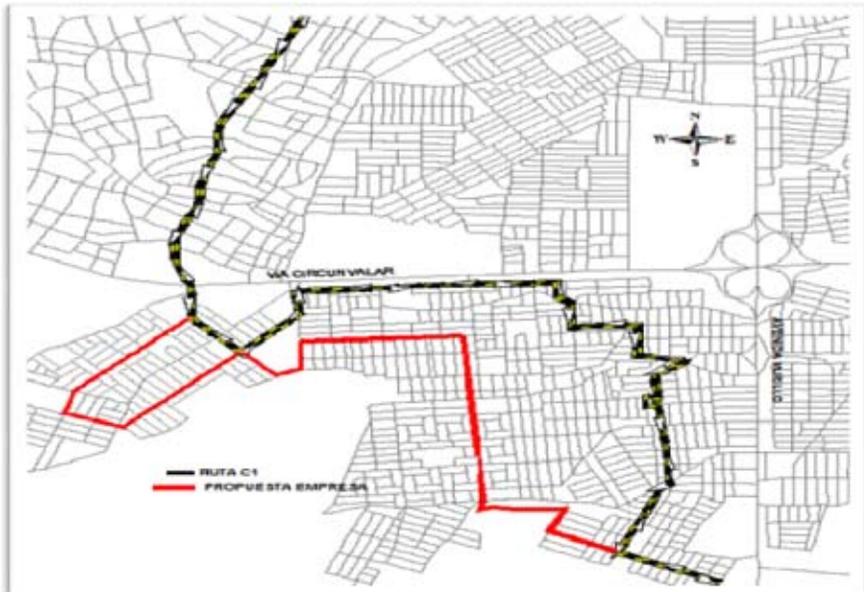
- Codificación de la red de transporte público.
- Estudio de demanda de transporte informal.
- Procesamiento de información, expansión de datos y elaboración de matrices origen – destino.
- Modelación de propuesta para la reestructuración del transporte colectivo, los servicios intermunicipales y su integración con el transporte masivo.

Que a través del Informe Técnico de fecha Junio 18 de 2010 emitido por la Subdirección Técnica de Transporte se da respuesta a cada una de las inquietudes del recurso bajo las siguientes consideraciones:

.....”Teniendo en cuenta la comisión otorgada por la Dr. PAOLA MARTÍNEZ Subdirectora Técnica de Transporte el día Miércoles 16 de Junio de 2010 a las 03:00 p.m., con el fin de que se realizara visita técnica, específicamente en la zona de Villa Estado ubicada en el sector de Soledad 2000, debido al recurso presentado por la empresa COOASOATLAN para el evaluar la falta de continuidad de la ruta C1 mediante resolución 172.10.

Una vez recibida la solicitud, se programo la visita para el día Jueves 16 de Junio de 2010 a las 10:00 a.m. y se procedió a analizar la zona descrita, corroborando la falta de continuidad del recorrido propuesto por el estudio de la Universidad del Norte bajo contrato 038 de 2008, y reestructurado mediante resolución 172.10.

Adicionalmente se realizó recorrido propuesto por la empresa, en el cual se pudo comprobar que dichos recorridos presentan continuidad, aunque en el tramo señalado en la figura 1 entrarían a competir con rutas de precarga.



De acuerdo a lo anterior hubo la necesidad de evaluar la ruta de acuerdo con la totalidad de recorridos asignados en la zona, trabajo de campo para evitar falta de continuidad, y necesidades de movilización de los usuarios, con lo cual se propone el siguiente recorrido



0.

CONCLUSIÓN:

Se anexa recorrido corregido de acuerdo a nomenclatura de la zona:

Saliendo de la TERMINAL ubicada en la (CALLE 64 CON CARRERA 14 A) en el Municipio de Soledad – por esta hasta la CARRERA14A – por esta hasta la CALLE 68 – empalmando por esta hasta la CARRERA 16 – empalmando por esta hasta la CALLE 68 – por esta hasta la CARRERA18 – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 23A – por esta hasta la CALLE 77 – por esta hasta la CALLE 79 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 81 – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 2G – por esta hasta la CALLE 51C – por esta hasta la CARRERA 003B – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 4 – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 8 F – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la CARRERA 14 - por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 16 – por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 26 – por esta hasta la CALLE 53 – por esta hasta la CARRERA 29 – por esta hasta la CALLE 52 – por esta hasta la DIAGONAL 31 – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 76 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 76B – por esta hasta la CARRERA 43 – por esta hasta la CALLE 84 – por esta hasta la CARRERA 46 – por esta hasta la CALLE 82 – por esta hasta la CARRERA 42F1 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 76 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 54 – por esta hasta la CARRERA 30 – por esta hasta la CARRERA 31 – por esta hasta la CARRERA 32 – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la DIAGONAL 31 – por esta hasta la CALLE 52 – por esta hasta la CARRERA 29 – por esta hasta la CALLE 53 – por esta hasta la CARRERA 26 – por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 16 – por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 14 – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la CARRERA 8F – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 4 – por

esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CALLE 81 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 79 – por esta hasta la CALLE 77 – por esta hasta la CARRERA 23A – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA18 – empalmando por esta hasta la CALLE 68 – empalmando por esta hasta la CARRERA 16 – por esta hasta la CALLE 68 – por esta hasta la CARRERA14A – por esta hasta la TERMINAL ubicada en la (CALLE 64 CON CARRERA 14 A) en el Municipio de Soledad – fin del recorrido”.

Que teniendo en cuenta todo lo anterior, y entrando a revisar los argumentos de la Cooperativa de conformidad al informe técnico antes relacionado se toma la decisión de revisar la reestructuración de la ruta.

Lo anterior en el entendido que es un deber nuestro por mandato constitucional velar por la seguridad de los administrados y anteponer el interés general al particular, procurando ante todo garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por el Decreto 170 de 2001 que permite la reestructuración oficiosa en su artículo 34 cuando preceptúa: “La Autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda”.

Que como Autoridad de Transporte en el Distrito y su Área Metropolitana estamos comprometidos a garantizar la seguridad, accesibilidad y oportunidad del servicio público de transporte de pasajeros como un indicativo de la calidad de vida de las personas.

Que como Autoridad en materia de transporte debemos aplicar los controles necesarios establecidos por parte del Estado para regular adecuadamente la prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros.

Que en razón de lo preceptuado en el artículo 2º de la Constitución Política de 1.991 son fines esenciales del Estado, entre otros



servir la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que no hay que perder de vista el artículo 3° de la ley 336 de 1996, en la regulación del transporte público donde las autoridades competentes debemos exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo, por ello el artículo 5° de esta misma ley le da el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

Así mismo el artículo 8° de la Ley 336 de 1996 indica, "las

autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.

Que los recorridos y demás características técnicas adoptadas por la entidad para reestructurar la ruta RUTA 1 fueron evaluados a fondo por la parte Técnica adscrita a la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana, por la cual se considera necesario revocar parcialmente la actuación administrativa 172 de 2010 en el sentido de en el sentido de corregir los errores presentados en el recorrido de la ruta tal como se dirá en la parte resolutoria de este proveído.

En mérito de lo expuesto, este despacho,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Confírmese **PARCIALMENTE** la Resolución 172.10 del 31 de mayo de 2.010.

ARTÍCULO SEGUNDO. Modifíquese la Reestructuración Oficiosa del recorrido de la RUTA 1 a la Cooperativa de Transportadores Multiactiva del Área Metropolitana de Barranquilla COOASOATLAN, de la siguiente manera:

a) A partir de la fecha en que inicie operación de TRANSMETRO, el servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación:

Ruta Código	C1
Denominación (Origen – Destino)	VILLA ESTADIO – CIUDAD JARDIN - CIRCULAR
Recorrido	
<p><i>Saliendo de la TERMINAL ubicada en la (CALLE 64 CON CARRERA 14 A) en el Municipio de Soledad – por esta hasta la CARRERA 14A – por esta hasta la CALLE 68 – empalmando por esta hasta la CARRERA 16 – empalmando por esta hasta la CALLE 68 – por esta hasta la CARRERA 18 – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 23A – por esta hasta la CALLE 77 – por esta hasta la CALLE 79 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 81 – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 2G – por esta hasta la CALLE 51C – por esta hasta la CARRERA 003B – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 4 – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 8 F – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la CARRERA 14 - por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 16 – por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 26 – por esta hasta la CALLE 53 – por esta hasta la CARRERA 29 – por esta hasta la CALLE 52 – por esta hasta la DIAGONAL 31 – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 76 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 76B – por esta hasta la CARRERA 43 – por esta hasta la CALLE 84 – por esta hasta la CARRERA 46 – por esta hasta la CALLE 82 – por esta hasta la CARRERA 42F1 – por esta hasta la CARRERA 42F – por esta hasta la CALLE 76 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 54 – por esta hasta la CARRERA 30 – por esta hasta la CARRERA 31 – por esta hasta la CARRERA 32 – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la DIAGONAL 31 – por esta hasta la CALLE 52 – por esta hasta la CARRERA 29 – por esta hasta la CALLE 53 – por esta hasta la CARRERA 26 – por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 16 – por esta hasta la CALLE 53D – por esta hasta la CARRERA 14 – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la CARRERA 8F – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CARRERA 4 – por esta hasta la CALLE 51B – por esta hasta la CALLE 81 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 79 – por esta hasta la CALLE 77 – por esta hasta la CARRERA 23A – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 74 – por esta hasta la CARRERA 18 – empalmando por esta hasta la CALLE 68 – empalmando por esta hasta la CARRERA 16 – por esta hasta la CALLE 68 – por esta hasta la CARRERA 14A – por esta hasta la TERMINAL ubicada en la (CALLE 64 CON CARRERA 14 A) en el Municipio de Soledad – fin del recorrido”.</i></p>	



ARTICULO TERCERO. La presente resolución modifica parcialmente la Resolución 172 de 2010, por medio de la cual se reestructura el permiso de la RUTA 1 autorizada a la Cooperativa de Transportadores Multiactiva del Área Metropolitana de Barranquilla COOASOATLAN.

ARTICULO CUARTO. Notificar el contenido del presente acto administrativo, al representante legal de la Cooperativa de Transportadores Multiactiva del Área Metropolitana de Barranquilla COOASOATLAN de conformidad con los artículos 44 y 45 del C.C.A

ARTICULO QUINTO: Informar al representante legal de la Cooperativa de Transportadores Multiactiva del Área Metropolitana de Barranquilla COOASOATLAN que contra el

acto administrativo no procede ningún recurso de vía gubernativa según el artículo 50 del C.C.A.

ARTICULO SEXTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su ejecutoria, sin embargo entrará a operar con las condiciones descritas en el literal a) del artículo segundo hasta tanto se inicie la operación Transmetro, situación que será comunicada a la empresa por el Área Metropolitana de Barranquilla.

Dada en Barranquilla a los 21 JUNIO 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE
 RICARDO FELIPE RESTREPO ROCA
 DIRECTOR

RESOLUCIÓN METROPOLITANA

RESOLUCIÓN 219 (Junio 21 2010)

POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION OFICIOSA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA RUTA SALAMANCA – LAS MARGARITAS – CENTRO AUTORIZADO A LA EMPRESA TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE “TRANSMECAR” NIT. 890.103.454-2.

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas en la Ley 105 de 1.993, Ley 336 de 1.996, Decreto Reglamentario 170 de febrero 5 de 2.001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2.001, 007 de 2.002 y 004 de 2.003 y,

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Publico en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que la Constitución Política establece que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas en su vida, honra, bienes, creencias, derechos y demás libertades y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado.

Que la función administrativa del Estado se desarrolla con fundamento en los principios Constitucionales de eficiencia, eficacia y transparencia siempre en garantía del interés general.

Que conforme al artículo 334 de la Constitución Nacional “La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para 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 y la preservación de un ambiente sano (...).”

Que conforme a lo establecido por el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1996 “La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesaria para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad(...).”

Que de acuerdo a lo establecido por el numeral 1 literal c) del artículo 3º de la Ley 105 de 1993 uno de los principios del Transporte Público es el acceso al transporte, exigiéndose a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el artículo 3º de la ley 336 de 1996 preceptúa que en la regulación del transporte público las autoridades competentes



deben exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 *“El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.”*

Que conforme al artículo 5° de la Ley 336 de 1996, el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 8° de la Ley 336 de 1996, *“las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción”.*

Que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en los contratos o permisos.

Que el Gobierno Nacional a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE o sus organismos adscritos, estableció las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

Que el legislador del momento al expedir la Ley 105 de 1993 constituye la conformación del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte determinado los organismos rectores competentes en la materia, estableciendo su naturaleza, control, regulación y vigilancia, buscando dentro de la libre circulación lo que podía ser una vía de solución a la problemática de la congestión del Estado de preferir el servicio particular en el uso de la infraestructura del transporte indispensable para que hayan propósitos, objetivos, metas, prioridades y estrategias correctamente definidas y coherentemente coordinadas, para que habiéndose convertido la planeación del transporte y la infraestructura en una obligación legal y en un componente del plan Nacional de Desarrollo, tanto de los planes de la Nación como de las entidades territoriales y Distritales se constituyan en modelos que demuestran una técnica depurada y contempla las necesidades reales en la prestación del servicio público de pasajeros, conforme a los principios y preceptos legales para la interpretación y ejecución del mandato legal.

Que la Ley 336 de diciembre 20 de 1.996 en su artículo 6° preceptúa: *“Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autoridades expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional...”.*

Que el artículo 8° ibídem bajo la suprema dirección y tutela

administrativa del gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su permanencia al orden estatal.

Que conforme a lo establecido por el artículo 17 de la ley 336 de 1996 *“El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.”*

Que de acuerdo con el artículo 18 de la ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral 5° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 establece que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que conforme a lo establecido por el artículo 9 del Decreto 170 de 2001 *“La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en la presente Resolución.”*

Que conforme a lo establecido por el artículo 11 del Decreto 170 de 2001 *“La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los Alcaldes Metropolitanos, Distritales y/o Municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.”*

Que conforme a lo previsto por el artículo 34 del Decreto 170 de 2001, la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

Estas alternativas de servicio es la que ha fijado el legislador para resolver las demandas insatisfechas de transporte público colectivo de transporte de pasajeros.

Alternativas de servicio que tienen un procedimiento previamente establecido en la normatividad por lo que a la administración pública para cumplir a cabalidad con el principio de legalidad al expedir los actos propios de su razón de ser, le corresponde encausar su actividad por los caminos que garanticen entre otros los derechos de los asociados, frente a las administración. Por ello la necesidad de cumplir con el procedimiento administrativo, el cual es la herramienta más idónea para asegurar la ausencia de arbitrariedad en el obrar de la administración.

Que el Área Metropolitana de Barranquilla expidió la Resolución 051 de 2010 *“Por medio del cual se establecen criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana”*



Que conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Resolución 051 de 2010, *“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.*

Que la reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos”.

Que conforme a lo establecido por el artículo 5 de la Resolución 051 de 2010 *“La reducción en la capacidad transportadora de las empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Barranquilla sufrirá una reducción basada en los estudios técnicos que lo justifiquen, en los casos que la empresa pierda vigencia uno o varios servicios en razón de lo dispuesto en el artículo 2 de la presente Resolución, se reestructuren los servicios y requiera una flota menor.”*

Que conforme a lo establecido en el artículo 9 de la Resolución 051 de 2010, *“Todas las medidas que conducen a mejorar la prestación del servicio de transporte en la ciudad por la implantación del Sistema de Transporte Masivo Transmetro están fundamentadas en el modelo de transporte construido a partir del estudio denominado “Investigación Aplicada en Gestión y Modelación del Sistema de Transporte y Medio Ambiente Urbano para el Diseño de Rutas que permitan Integrar el Transporte Colectivo con el Transporte Masivo para Mejorar las Condiciones de Operación del Sistema Colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana” realizado por la Universidad del Norte, el cual recopiló la información necesaria para la planificación del transporte en el Área Metropolitana. Dicho informe será debidamente socializado y será la base para la construcción del escenario técnico final de reorganización de rutas, el servirá para la evaluación de las propuestas a que tienen derecho los transportistas.”* cumpliendo lo establecido en el artículo 27 y 34 del Decreto 170 de 2001.

Que teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios en condiciones normales de demanda, detectadas en los estudios técnicos en mención, la entidad ha determinado reestructurar oficiosamente el servicio autorizado a la ruta que se relaciona a continuación:

RUTA No. 2105	
Denominación:	SALAMANCA – LAS MARGARITAS – CENTRO
Resolución	2442 de 13 SEPTIEMBRE de 2006 METROTRANSITO

Que la empresa mediante radicado número 0976 de Marzo 12 de 2010, presentó propuesta a la Reestructuración de ruta del estudio de la Universidad del Norte.

Que una vez presentadas las objeciones por parte de la empresa en el oficio del numeral anterior respecto del recorrido de la ruta y diseño operacional de flota, se consideró procedente responder a la empresa mediante el informe técnico AMB-SDM-011 de 2010, el cual fue entregado el día 28 de abril de 2010 como consta en la comunicación AMB-STT-0358 de 2010.

Que como sustento de la reorganización se debe considerar adicionalmente que:

1. Además de los cambios de trazado habrá reducción de la capacidad transportadora de las rutas autorizadas a las empresas para adecuarlas a los estudios técnicos realizados para este propósito.

2. Esta Reorganización encuentra sustento legal en la potestad que las leyes de transporte le otorgan al Área Metropolitana de Barranquilla, como autoridad de transporte competente, para organizar, vigilar y controlar el servicio público de transporte público colectivo y masivo de pasajeros.

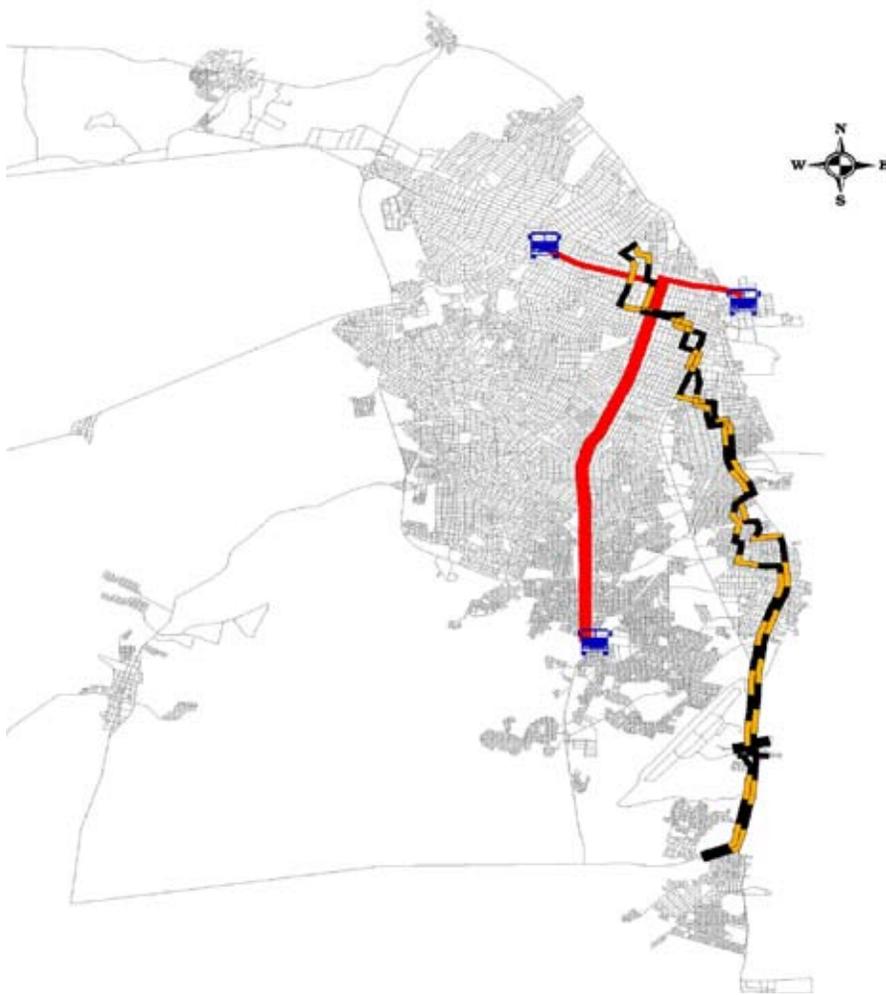
3. Como primera medida se debe recordar que el transporte es un servicio público que se encuentra bajo la regulación del Estado conforme a lo establecido de manera general por la Constitución Nacional y de manera particular para el caso del transporte por la Ley 105 de 1993 y por la Ley 336 de 1996. Acorde a las potestades que la ley le otorga a la entidad, ésta, en cualquier momento podrá reorganizar el servicio público de transporte de pasajeros determinando la demanda necesaria para la eficiente prestación del servicio ajustándolo a las condiciones de demanda existente y a la flota operacional remanente después del proceso de desintegración física por la entrada en operación de la Fase I del Sistema Transmetro.

4. Que el artículo 34 del Decreto 170 de 2001 permite reestructurar el servicio y modificar las condiciones del referido permiso para adecuarlo a las necesidades de los usuarios, siempre y cuando se sustente en un estudio técnico. En este caso el estudio arrojó que el servicio debe ser prestado con un número menor de vehículos y por ende la capacidad transportadora que la empresa tiene autorizada será modificada derogando las resoluciones anteriores expedidas por la entidad que ostentaba la calidad de autoridad de transporte en su momento.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Reestructurar el servicio autorizado de la ruta a la SALAMANCA – LAS MARGARITAS - CENTRO a la empresa TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE LTDA TRANSMECAR NIT. 890.103.454-2, de conformidad con lo establecido en los artículos 34 del Decreto 170 de 2001, Artículos 2 y 10 de la Resolución 051 de 2010, y en consecuencia modificar el permiso de operación de la siguiente manera:



El servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe, situación que obedece al Plan de Implantación de la Fase I del Sistema de Transporte Masivo Transmetro y su sistema de alimentación:

Ruta Código	D11
Denominación (Origen – Destino)	MALAMBO – BARRIO ABAJO - CIRCULAR
Recorrido	
<p>Saliendo del terminal de despacho ubicada en (BARRIO EL ESFUERZO CARRERA 8 NO. 18 – 40) - por esta hasta la CARRERA 18 – por esta hasta la VÍA ORIENTAL – por esta hasta la CALLE 30 – por esta hasta la CALLE 18 – por esta hasta la CARRERA 37 – por esta hasta la CALLE 26 – por esta hasta la CARRERA 39 – por esta hasta la CALLE 24 A – por esta hasta la CARRERA 40 – por esta hasta la CALLE 26 A – por esta hasta la CARRERA 39 A – por esta hasta la CALLE 26 – por esta hasta la CARRERA 39 – por esta hasta la CALLE 24 A – por esta hasta la CARRERA 40 – por esta hasta la CALLE 26 A – por esta hasta la CARRERA 39 A – por esta hasta la CALLE 27 – por esta hasta la CARRERA 49 – por esta hasta la CALLE 18 – por esta hasta la CALLE 17– por esta hasta la CARRERA 19 – por esta hasta la CALLE 21 – por esta hasta la CARRERA 23 – por esta hasta la CALLE 30 – por esta hasta la CARRERA 33 – por esta hasta la CALLE 38 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 50 – por esta hasta la CARRERA 45 – por esta hasta la CALLE 53 – por esta hasta la CARRERA 54 – por esta hasta la CALLE 58 – por esta hasta la CALLE 59 – por esta hasta la CARRERA 54 – por esta hasta la CALLE 54 – por esta hasta la CARRERA 41 – por esta hasta la CALLE 40 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 30 – por esta hasta la CARRERA 30 – por esta hasta la CALLE 24 – por esta hasta la CARRERA 23 – por esta hasta la CALLE 21 – por esta hasta la CARRERA 19 – por esta hasta la CALLE 17 – por esta hasta la CALLE 18 – por esta hasta la CARRERA 48 – por esta hasta la CALLE 26 – por esta hasta la CALLE 27C – por esta hasta la CARRERA 42 – por esta hasta la CALLE 27 – por esta hasta la CARRERA 37 – por esta hasta la CALLE 26 – por esta hasta la CARRERA 30 – por esta hasta la CALLE 18 – por esta hasta la CALLE 30 – por esta hasta la VÍA ORIENTAL - por esta hasta la CARRERA 18 – por esta hasta la TERMINAL de Despacho, fin del recorrido.</p>	



Características Técnicas de la Ruta	
Radio de Acción	Metropolitano
Clase de Vehículo	BUSETA – BUSETON
Modalidad	Pasajeros
Horario de Servicio	00:00 a las 24:00 horas dependiendo de las necesidades de demanda ajustadas a los requerimientos de la comunidad, evaluadas por la empresa.
Intervalo de despacho hora pico	4 minutos
Intervalo de despacho hora valle	6 minutos.
Capacidad Transportadora de la Ruta	
Mínima	33 Vehículos
Máxima	39 Vehículos

ARTÍCULO SEGUNDO. La presente Resolución para todos los efectos legales y administrativos, constituye el único título por medio del cual la empresa TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE LTDA "TRANSMECAR" se encuentra autorizada para prestar el servicio de transporte público colectivo en la forma aquí descrita, en consecuencia quedan derogadas todas aquellas resoluciones anteriores por medio de las cuales se había autorizado a la empresa la prestación del servicio en la ruta aquí señalada.

ARTÍCULO TERCERO. La empresa TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE LTDA "TRANSMECAR" será la responsable ante las Autoridades de Tránsito, Transporte y de Policía del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, y su incumplimiento conllevará a la imposición de las sanciones establecidas en la legislación vigente en materia

de transporte público, tránsito y espacio público.

ARTÍCULO CUARTO. Contra el presente acto administrativo procede el recurso de reposición de conformidad con lo señalado en el artículo 50 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO QUINTO. La presente Resolución rige y entrará a operar con el recorrido descrito en el artículo primero una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe a la empresa la obligatoriedad de cumplimiento de la misma, lo anterior ajustado al inicio de la operación del sistema de transporte masivo Transmetro.

Dado en Barranquilla, a los 21 junio de 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE
RICARDO RESTREPO ROCA

Director

RESOLUCIÓN METROPOLITANA**RESOLUCIÓN 220**
(Junio 21 2010)**POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION OFICIOSA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA RUTA SOLEDAD – CARACOLI – VICEVERSA AUTORIZADO A LA EMPRESA TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE “TRANSMECAR” NIT. 890.103.454-2.**

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas en la Ley 105 de 1.993, Ley 336 de 1.996, Decreto Reglamentario 170 de febrero 5 de 2.001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2.001, 007 de 2.002 y 004 de 2.003 y,

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Publico en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que la Constitución Política establece que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas en su vida, honra, bienes, creencias, derechos y demás libertades y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado.

Que la función administrativa del Estado se desarrolla con fundamento en los principios Constitucionales de eficiencia, eficacia y transparencia siempre en garantía del interés general.

Que conforme al artículo 334 de la Constitución Nacional *“La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de lo bienes, y en los servicios públicos y privados, para 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 y la preservación de un ambiente sano (...).”*

Que conforme a lo establecido por el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1996 *“La operación del transporte público en*

Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesaria para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.(...)”

Que de acuerdo a lo establecido por el numeral 1 literal c) del artículo 3º de la Ley 105 de 1993 uno de los principios del Transporte Público es el acceso al transporte, exigiéndose a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el artículo 3º de la ley 336 de 1996 preceptúa que en la regulación del transporte público las autoridades competentes deben exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 *“El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.”*

Que conforme al artículo 5º de la Ley 336 de 1996, el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, *“las autoridades que conforman el sector y el sistema de*

transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción”.

Que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en los contratos o permisos.

Que el Gobierno Nacional a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE o sus organismos adscritos, estableció las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

Que el legislador del momento al expedir la Ley 105 de 1993 constituye la conformación del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte determinado los organismos rectores competentes en la materia, estableciendo su naturaleza, control, regulación y vigilancia, buscando dentro de la libre circulación lo que podía ser una vía de solución a la problemática de la congestión del Estado de preferir el servicio particular en el uso de la infraestructura del transporte indispensable para que hayan propósitos, objetivos, metas, prioridades y estrategias correctamente definidas y coherentemente coordinadas, para que habiéndose convertido la planeación del transporte y la infraestructura en una obligación legal y en un componente del plan Nacional de Desarrollo, tanto de los planes de la Nación como de las entidades territoriales y Distritales se constituyan en modelos que demuestran una técnica depurada y contempla las necesidades reales en la prestación del servicio público de pasajeros, conforme a los principios y preceptos legales para la interpretación y ejecución del mandato legal.

Que la Ley 336 de diciembre 20 de 1.996 en su artículo 6° preceptúa: *“Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autoridades expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional...”.*

Que el artículo 8° ibidem bajo la suprema dirección y tutela administrativa del gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su permanencia al orden estatal.

Que conforme a lo establecido por el artículo 17 de la ley 336 de 1996 *“El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.”*

Que de acuerdo con el artículo 18 de la ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral 5° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 establece

que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que conforme a lo establecido por el artículo 9 del Decreto 170 de 2001 *“La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en la presente Resolución.”*

Que conforme a lo establecido por el artículo 11 del Decreto 170 de 2001 *“La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los Alcaldes Metropolitanos, Distritales y/o Municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.”*

Que conforme a lo previsto por el artículo 34 del Decreto 170 de 2001, la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

Estas alternativas de servicio es la que ha fijado el legislador para resolver las demandas insatisfechas de transporte público colectivo de transporte de pasajeros.

Alternativas de servicio que tienen un procedimiento previamente establecido en la normatividad por lo que a la administración pública para cumplir a cabalidad con el principio de legalidad al expedir los actos propios de su razón de ser, le corresponde encausar su actividad por los caminos que garanticen entre otros los derechos de los asociados, frente a las administración. Por ello la necesidad de cumplir con el procedimiento administrativo, el cual es la herramienta más idónea para asegurar la ausencia de arbitrariedad en el obrar de la administración.

Que el Área Metropolitana de Barranquilla expidió la Resolución 051 de 2010 *“Por medio del cual se establecen criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana”*

Que conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Resolución 051 de 2010, *“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.”*

Que la reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos”.

Que conforme a lo establecido por el artículo 5 de la Resolución 051 de 2010 *“La reducción en la capacidad transportadora de las empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Barranquilla sufrirá una reducción basada en los estudios técnicos que lo justifiquen, en los casos que la empresa pierda vigencia uno o varios servicios en razón de lo dispuesto en el artículo 2 de la presente Resolución, se reestructuren los servicios y requiera una flota menor.”*

Que conforme a lo establecido en el artículo 9 de la Resolución 051 de 2010, *“Todas las medidas que conducen a mejorar la prestación del servicio de transporte en la ciudad por la*



implantación del Sistema de Transporte Masivo Transmetro están fundamentadas en el modelo de transporte construido a partir del estudio denominado "Investigación Aplicada en Gestión y Modelación del Sistema de Transporte y Medio Ambiente Urbano para el Diseño de Rutas que permitan Integrar el Transporte Colectivo con el Transporte Masivo para Mejorar las Condiciones de Operación del Sistema Colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana" realizado por la Universidad del Norte, el cual recopiló la información necesaria para la planificación del transporte en el Área Metropolitana. Dicho informe será debidamente socializado y será la base para la construcción del escenario técnico final de reorganización de rutas, el servirá para la evaluación de las propuestas a que tienen derecho los transportistas." cumpliendo lo establecido en el artículo 27 y 34 del Decreto 170 de 2001.

Que teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios en condiciones normales de demanda, detectadas en los estudios técnicos en mención, la entidad ha determinado reestructurar oficiosamente el servicio autorizado a la ruta que se relaciona a continuación:

RUTA No. 2104	
Denominación:	SOLEDAD – CARACOLI - VICEVERSA
Resolución	0153 de 31 ENERO de 2006 METROTRANSITO

Que la empresa mediante radicado número 0976 de Marzo 12 de 2010, presentó propuesta a la Reestructuración de ruta del estudio de la Universidad del Norte.

Que una vez presentadas las objeciones por parte de la empresa en el oficio del numeral anterior respecto del recorrido de la ruta y diseño operacional de flota, se consideró procedente responder a la empresa mediante el informe técnico AMB-SDM-011 de 2010, el cual fue entregado el día 28 de abril de 2010 como consta en la comunicación AMB-STT-0358 de 2010.

Que como sustento de la reorganización se debe considerar adicionalmente que:

1. Además de los cambios de trazado habrá reducción de

la capacidad transportadora de las rutas autorizadas a las empresas para adecuarlas a los estudios técnicos realizados para este propósito.

2. Esta Reorganización encuentra sustento legal en la potestad que las leyes de transporte le otorgan al Área Metropolitana de Barranquilla, como autoridad de transporte competente, para organizar, vigilar y controlar el servicio público de transporte público colectivo y masivo de pasajeros.

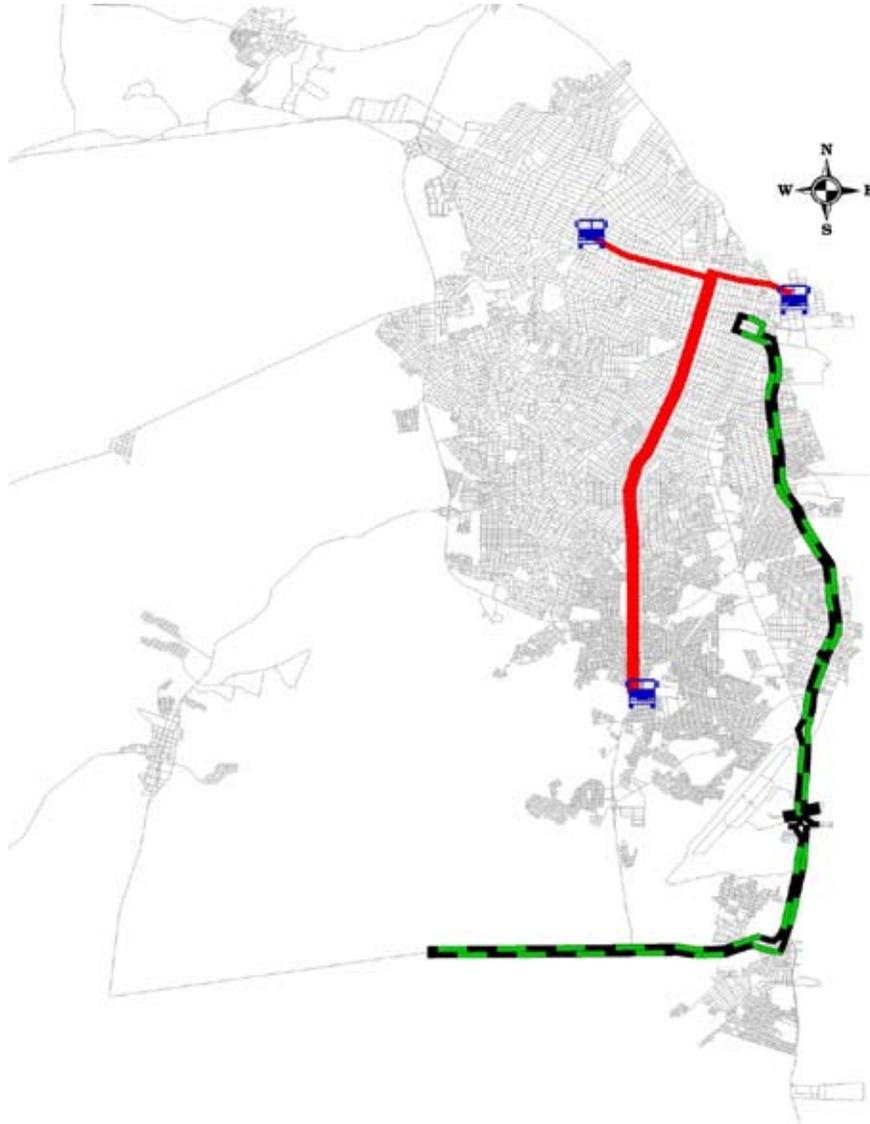
3. Como primera medida se debe recordar que el transporte es un servicio público que se encuentra bajo la regulación del Estado conforme a lo establecido de manera general por la Constitución Nacional y de manera particular para el caso del transporte por la Ley 105 de 1993 y por la Ley 336 de 1996. Acorde a las potestades que la ley le otorga a la entidad, ésta, en cualquier momento podrá reorganizar el servicio público de transporte de pasajeros determinando la demanda necesaria para la eficiente prestación del servicio ajustándolo a las condiciones de demanda existente y a la flota operacional remanente después del proceso de desintegración física por la entrada en operación de la Fase I del Sistema Transmetro.

4. Que el artículo 34 del Decreto 170 de 2001 permite reestructurar el servicio y modificar las condiciones del referido permiso para adecuarlo a las necesidades de los usuarios, siempre y cuando se sustente en un estudio técnico. En este caso el estudio arrojó que el servicio debe ser prestado con un numero menor de vehículos y por ende la capacidad transportadora que la empresa tiene autorizada será modificada derogando las resoluciones anteriores expedidas por la entidad que ostentaba la calidad de autoridad de transporte en su momento.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO Reestructurar el servicio autorizado de la ruta a la SOLEDAD – CARACOLI – VICEVERSA a la empresa TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE LTDA TRANSMECAR NIT. 890.103.454-2, de conformidad con lo establecido en los artículos 34 del Decreto 170 de 2001, Artículos 2 y 10 de la Resolución 051 de 2010, y en consecuencia modificar el permiso de operación de la siguiente manera:



El servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe, situación que obedece al Plan de Implantación de la Fase I del Sistema de Transporte Masivo Transmetro y su sistema de alimentación:

Ruta Código	D10
Denominación (Origen – Destino)	MALAMBO – VIA CARACOLI - CENTRO - CIRCULAR
Recorrido	
Saliendo del terminal de despacho ubicada en el CORREGIMIENTO DE CARACOLI - por esta hasta la VÍA A CARACOLÍ – por esta hasta la CARRERA 13 – por esta hasta la CARRERA 14 – por esta hasta la CALLE 10 – por esta hasta la VÍA ORIENTAL – por esta hasta la CALLE 30 – por esta hasta la CALLE 18 – por esta hasta la CARRERA 19 – por esta hasta la CALLE 21 – por esta hasta la CARRERA 21 – por esta hasta la CALLE 18 - por esta hasta la CALLE 17 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 32 – por esta hasta la CARRERA 40 – por esta hasta la CALLE 37 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 17 – por esta hasta la CALLE 18 – por esta hasta la CALLE 30 – por esta hasta la VÍA ORIENTAL – por esta hasta la CALLE 10 – por esta hasta la CARRERA 16 – por esta hasta la CALLE 17 – por esta hasta la DIAGONAL 18 – por esta hasta la CARRERA 13 – por esta hasta la DIAGONAL 18 – por esta hasta la VÍA CARACOLÍ - por esta hasta la TERMINAL de Despacho, fin del recorrido.	
Características Técnicas de la Ruta	
Radio de Acción	Metropolitano
Clase de Vehículo	MICROBUS - BUSETA
Modalidad	Pasajeros
Horario de Servicio	00:00 a las 24:00 horas dependiendo de las necesidades de demanda ajustadas a los requerimientos de la comunidad, evaluadas por la empresa.



Intervalo de despacho hora pico	4 minutos
Intervalo de despacho hora valle	6 minutos.
Capacidad Transportadora de la Ruta	
Mínima	27 Vehículos
Máxima	32 Vehículos

ARTÍCULO SEGUNDO. La presente Resolución para todos los efectos legales y administrativos, constituye el único título por medio del cual la empresa TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE LTDA "TRANSMECAR" se encuentra autorizada para prestar el servicio de transporte público colectivo en la forma aquí descrita, en consecuencia quedan derogadas todas aquellas resoluciones anteriores por medio de las cuales se había autorizado a la empresa la prestación del servicio en la ruta aquí señalada.

ARTÍCULO TERCERO. La empresa TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE LTDA "TRANSMECAR" será la responsable ante las Autoridades de Tránsito, Transporte y de Policía del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, y su incumplimiento conllevará a la imposición de

las sanciones establecidas en la legislación vigente en materia de transporte público, tránsito y espacio público.

ARTÍCULO CUARTO. Contra el presente acto administrativo procede el recurso de reposición de conformidad con lo señalado en el artículo 50 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

ARTICULO QUINTO. La presente Resolución rige y entrará a operar con el recorrido descrito en el artículo primero una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe a la empresa la obligatoriedad de cumplimiento de la misma, lo anterior ajustado al inicio de la operación del sistema de transporte masivo Transmetro.

Dado en Barranquilla. a los 21 JUNIO DE 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

RICARDO RESTREPO ROCA

Director


RESOLUCIÓN METROPOLITANA
RESOLUCIÓN 221
 (Junio 21 2010)

**POR MEDIO DE LA CUAL SE ORDENA LA REESTRUCTURACION OFICIOSA DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA RUTA CALLE 17 – CENTRO – GRANABASTOS
AUTORIZADO A LA EMPRESA TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE
“TRANSMECAR” NIT. 890.103.454-2.**

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas en la Ley 105 de 1.993, Ley 336 de 1.996, Decreto Reglamentario 170 de febrero 5 de 2.001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2.001, 007 de 2.002 y 004 de 2.003 y,

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Publico en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que la Constitución Política establece que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas en su vida, honra, bienes, creencias, derechos y demás libertades y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado.

Que la función administrativa del Estado se desarrolla con fundamento en los principios Constitucionales de eficiencia, eficacia y transparencia siempre en garantía del interés general.

Que conforme al artículo 334 de la Constitución Nacional “*La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para 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 y la preservación de un ambiente sano (...).*”

Que conforme a lo establecido por el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1996 “La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado,

quien ejercerá el control y la vigilancia necesaria para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.(...)”

Que de acuerdo a lo establecido por el numeral 1 literal c) del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 uno de los principios del Transporte Público es el acceso al transporte, exigiéndose a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el artículo 3° de la ley 336 de 1996 preceptúa que en la regulación del transporte público las autoridades competentes deben exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

Que teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 “*El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.*”

Que conforme al artículo 5° de la Ley 336 de 1996, el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 8° de la Ley 336 de 1996, “las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción”.

Que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a



operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en los contratos o permisos.

Que el Gobierno Nacional a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE o sus organismos adscritos, estableció las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

Que el legislador del momento al expedir la Ley 105 de 1993 constituye la conformación del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte determinado los organismos rectores competentes en la materia, estableciendo su naturaleza, control, regulación y vigilancia, buscando dentro de la libre circulación lo que podía ser una vía de solución a la problemática de la congestión del Estado de preferir el servicio particular en el uso de la infraestructura del transporte indispensable para que hayan propósitos, objetivos, metas, prioridades y estrategias correctamente definidas y coherentemente coordinadas, para que habiéndose convertido la planeación del transporte y la infraestructura en una obligación legal y en un componente del plan Nacional de Desarrollo, tanto de los planes de la Nación como de las entidades territoriales y Distritales se constituyan en modelos que demuestran una técnica depurada y contempla las necesidades reales en la prestación del servicio público de pasajeros, conforme a los principios y preceptos legales para la interpretación y ejecución del mandato legal.

Que la Ley 336 de diciembre 20 de 1.996 en su artículo 6° preceptúa: *“Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autoridades expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional...”*

Que el artículo 8° ibídem bajo la suprema dirección y tutela administrativa del gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su permanencia al orden estatal.

Que conforme a lo establecido por el artículo 17 de la ley 336 de 1996 *“El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.”*

Que de acuerdo con el artículo 18 de la ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral 5° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 establece que el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera

derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que conforme a lo establecido por el artículo 9 del Decreto 170 de 2001 *“La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en la presente Resolución.”*

Que conforme a lo establecido por el artículo 11 del Decreto 170 de 2001 *“La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los Alcaldes Metropolitanos, Distritales y/o Municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.”*

Que conforme a lo previsto por el artículo 34 del Decreto 170 de 2001, la autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.

Estas alternativas de servicio es la que ha fijado el legislador para resolver las demandas insatisfechas de transporte público colectivo de transporte de pasajeros.

Alternativas de servicio que tienen un procedimiento previamente establecido en la normatividad por lo que a la administración pública para cumplir a cabalidad con el principio de legalidad al expedir los actos propios de su razón de ser, le corresponde encausar su actividad por los caminos que garanticen entre otros los derechos de los asociados, frente a las administración. Por ello la necesidad de cumplir con el procedimiento administrativo, el cual es la herramienta más idónea para asegurar la ausencia de arbitrariedad en el obrar de la administración.

Que el Área Metropolitana de Barranquilla expidió la Resolución 051 de 2010 *“Por medio del cual se establecen criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana”*

Que conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Resolución 051 de 2010, *“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.”*

Que la reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos”.

Que conforme a lo establecido por el artículo 5 de la Resolución 051 de 2010 *“La reducción en la capacidad transportadora de las empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Barranquilla sufrirá una reducción basada en los estudios técnicos que lo justifiquen, en los casos que la empresa pierda vigencia uno o varios servicios en razón de lo dispuesto en el artículo 2 de la presente Resolución, se reestructuren los servicios y requiera una flota menor.”*

Que conforme a lo establecido en el artículo 9 de la Resolución 051 de 2010, *“Todas las medidas que conducen a mejorar la prestación del servicio de transporte en la ciudad por la implantación del Sistema de Transporte Masivo Transmetro están fundamentadas en el modelo de transporte construido*



a partir del estudio denominado "Investigación Aplicada en Gestión y Modelación del Sistema de Transporte y Medio Ambiente Urbano para el Diseño de Rutas que permitan Integrar el Transporte Colectivo con el Transporte Masivo para Mejorar las Condiciones de Operación del Sistema Colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana" realizado por la Universidad del Norte, el cual recopiló la información necesaria para la planificación del transporte en el Área Metropolitana. Dicho informe será debidamente socializado y será la base para la construcción del escenario técnico final de reorganización de rutas, el servirá para la evaluación de las propuestas a que tienen derecho los transportistas." cumpliendo lo establecido en el artículo 27 y 34 del Decreto 170 de 2001.

Que teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios en condiciones normales de demanda, detectadas en los estudios técnicos en mención, la entidad ha determinado reestructurar oficiosamente el servicio autorizado a la ruta que se relaciona a continuación:

RUTA No. 2103	
Denominación:	CALLE 17 – CENTRO - GRANABASTOS
Resolución	0630 de 18 SEPTIEMBRE de 2002 IDTTB

Que la empresa mediante radicado número 0976 de Marzo 12 de 2010, presentó propuesta a la Reestructuración de ruta del estudio de la Universidad del Norte.

Que una vez presentadas las objeciones por parte de la empresa en el oficio del numeral anterior respecto del recorrido de la ruta y diseño operacional de flota, se consideró procedente responder a la empresa mediante el informe técnico AMB-SDM-011 de 2010, el cual fue entregado el día 28 de abril de 2010 como consta en la comunicación AMB-STT-0358 de 2010.

Que como sustento de la reorganización se debe considerar adicionalmente que:

1. Además de los cambios de trazado habrá reducción de la capacidad transportadora de las rutas autorizadas a las empresas para adecuarlas a los estudios técnicos realizados para este propósito.

2. Esta Reorganización encuentra sustento legal en la potestad que las leyes de transporte le otorgan al Área Metropolitana de Barranquilla, como autoridad de transporte competente, para organizar, vigilar y controlar el servicio público de transporte público colectivo y masivo de pasajeros.

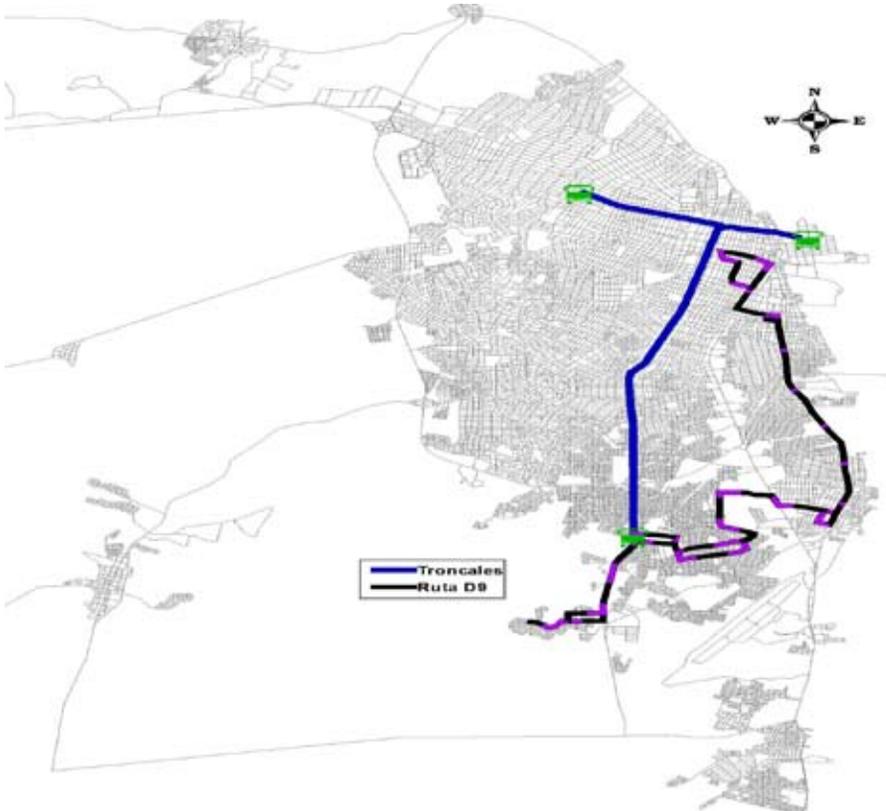
3. Como primera medida se debe recordar que el transporte es un servicio público que se encuentra bajo la regulación del Estado conforme a lo establecido de manera general por la Constitución Nacional y de manera particular para el caso del transporte por la Ley 105 de 1993 y por la Ley 336 de 1996. Acorde a las potestades que la ley le otorga a la entidad, ésta, en cualquier momento podrá reorganizar el servicio público de transporte de pasajeros determinando la demanda necesaria para la eficiente prestación del servicio ajustándolo a las condiciones de demanda existente y a la flota operacional remanente después del proceso de desintegración física por la entrada en operación de la Fase I del Sistema Transmetro.

4. Que el artículo 34 del Decreto 170 de 2001 permite reestructurar el servicio y modificar las condiciones del referido permiso para adecuarlo a las necesidades de los usuarios, siempre y cuando se sustente en un estudio técnico. En este caso el estudio arrojó que el servicio debe ser prestado con un número menor de vehículos y por ende la capacidad transportadora que la empresa tiene autorizada será modificada derogando las resoluciones anteriores expedidas por la entidad que ostentaba la calidad de autoridad de transporte en su momento.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Reestructurar el servicio autorizado de la ruta a la CALLE 17 – CENTRO – GRANABASTOS a la empresa TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE LTDA TRANSMECAR NIT. 890.103.454-2, de conformidad con lo establecido en los artículos 34 del Decreto 170 de 2001, Artículos 2 y 10 de la Resolución 051 de 2010, y en consecuencia modificar el permiso de operación de la siguiente manera:



El servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe, situación que obedece al Plan de Implantación de la Fase I del Sistema de Transporte Masivo Transmetro y su sistema de alimentación:

Ruta Código	D9
Denominación (Origen – Destino)	SAN BERNARDO – SOLEDAD – CENTRO - CIRCULAR
Recorrido	
<p>Saliendo del terminal de despacho ubicada en (TRANSVERSAL 1B SUR CON DIAGONAL 78) –por esta hasta la DIAGONAL 78 – por esta hasta la TRANSVERSAL 1C SUR – por esta hasta la DIAGONAL 76 – por esta hasta la TRANSVERSAL 1 – por esta hasta la DIAGONAL 72 – por esta hasta la TRANSVERSAL 1 A 4 – por esta hasta la DIAGONAL 71 – por esta hasta la CARRERA 4 – por esta hasta la PROLONGACIÓN DE LA AVENIDA MURILLO – por esta hasta GRANABASTOS – por esta hasta la CARRERA 14 – por esta hasta la CALLE 54 – por esta hasta la CARRERA 11 – por esta hasta la CALLE 43 – por esta hasta la CARRERA 14 – por esta hasta la CARRERA 15 B – por esta hasta la CALLE 48 – por esta hasta la CARRERA 24 – por esta hasta la CALLE 30 – por esta hasta la CARRERA 19 – por esta hasta la CALLE 21 – por esta hasta la CARRERA 16 – por esta hasta la CALLE 18 – por esta hasta la CALLE 17 – por esta hasta la CARRERA 26 – por esta hasta la CALLE 21 – por esta hasta la CARRERA 28 – por esta hasta la CALLE 30 – por esta hasta la CARRERA 33 – por esta hasta la CALLE 38 – por esta hasta la CARRERA 38 – por esta hasta la CALLE 43 – por esta hasta la CARRERA 40 – por esta hasta la CALLE 30 – por esta hasta la CARRERA 28 – por esta hasta la CALLE 17 – por esta hasta la CALLE 18 – por esta hasta la CARRERA 19 – por esta hasta la CALLE 30 – por esta hasta la CARRERA 24 – por esta hasta la CALLE 48 – por esta hasta la CARRERA 15 B – por esta hasta la CARRERA 14 – por esta hasta la CARRERA 13 B – por esta hasta la CALLE 54 – por esta hasta la CARRERA 15 – por esta hasta la PROLONGACIÓN DE LA AVENIDA MURILLO – por esta hasta GRANABASTOS – por esta hasta la CARRERA 5 – por esta hasta la CALLE 70 – por esta hasta la CARRERA 4 – por esta hasta la DIAGONAL 71 – por esta hasta la TRANSVERSAL 1 A 4 – por esta hasta la DIAGONAL 72 – por esta hasta la TRANSVERSAL 1 – por esta hasta la DIAGONAL 76 – por esta hasta la TRANSVERSAL 1C SUR – por esta hasta la DIAGONAL 78 – por esta hasta la TRANSVERSAL 1 B SUR – por esta hasta la TERMINAL de Despacho, fin del recorrido.</p>	
Características Técnicas de la Ruta	
Radio de Acción	Metropolitano
Clase de Vehículo	BUSETA – BUSETON



Modalidad	Pasajeros
Horario de Servicio	00:00 a las 24:00 horas dependiendo de las necesidades de demanda ajustadas a los requerimientos de la comunidad, evaluadas por la empresa.
Intervalo de despacho hora pico	5 minutos
Intervalo de despacho hora valle	7 minutos.
Capacidad Transportadora de la Ruta	
Mínima	26 Vehículos
Máxima	31 Vehículos

ARTÍCULO SEGUNDO. La presente Resolución para todos los efectos legales y administrativos, constituye el único título por medio del cual la empresa TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE LTDA "TRANSMECAR" se encuentra autorizada para prestar el servicio de transporte público colectivo en la forma aquí descrita, en consecuencia quedan derogadas todas aquellas resoluciones anteriores por medio de las cuales se había autorizado a la empresa la prestación del servicio en la ruta aquí señalada.

ARTÍCULO TERCERO. La empresa TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE LTDA "TRANSMECAR" será la responsable ante las Autoridades de Tránsito, Transporte y de Policía del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, y su incumplimiento conllevará a la imposición de las sanciones establecidas en la legislación vigente en materia de transporte público, tránsito y espacio público.

ARTÍCULO CUARTO. Contra el presente acto administrativo procede el recurso de reposición de conformidad con lo señalado en el artículo 50 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

ARTICULO QUINTO. La presente Resolución rige y entrará a operar con el recorrido descrito en el artículo primero una vez el Área Metropolitana de Barranquilla le informe a la empresa la obligatoriedad de cumplimiento de la misma, lo anterior ajustado al inicio de la operación del sistema de transporte masivo Transmetro.

Dado en Barranquilla. a los 21 JUNIO DE 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE
 RICARDO RESTREPO ROCA

Director

**RESOLUCIÓN METROPOLITANA****RESOLUCIÓN 222**
(Junio 21 2010)**POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA COOPERATIVA METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES DEL SERVICIO COLECTIVO COOTRANSCO CONTRA LA RESOLUCIÓN 120- 010 CALENDADA MAYO 6 DE 2.010.**

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por la Ley 105 de 1.993, la Ley 336 de 1.996, Decreto reglamentario 170 de febrero 5 de 2001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2001, 007 de 2002 y 004 de 2003 y

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Público en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que esta entidad con miras a la implantación del Sistema de Transporte Masivo TRANSMETRO expidió la Resolución No. 120.10 a través de la cual se ordenó la reestructuración oficiosa del servicio de Transporte Público Colectivo de la Ruta denominada SOLEDAD 2000 autorizada a la Cooperativa Metropolitana de Transportadores del Servicio Colectivo COOTRANSCO.

Que la actuación antes referenciada le fue debidamente notificada al representante legal, quien dentro del término de Ley hizo uso del Recurso de Reposición fundamentado en las siguientes consideraciones: *Revocar parcialmente el acto administrativo referenciado, por cuanto la reposición va encaminada a corregir algunos errores de transcripción y una pequeña modificación en el recorrido fijado habida consideración a los inconvenientes en materia de tráfico vehicular que acarearía con respecto a la movilidad.*

PRIMERO: Mediante Resolución 120.10 calendada mayo 6 de 2010 se ordeno la reestructuración Oficiosa de nuestra ruta con miras a la implementación en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana del Proyecto de Transporte Masivo TRASMETRO de conformidad a lo preceptuado en el artículo 34 del decreto 170 de 2001 y con un estudio técnico que justificaba plenamente la decisión adoptada por la administración en uso de sus facultades legales y en especial la que le otorga la Ley 105 de 1993, Ley 336 del 20 de diciembre de 1996 y demás normas.

SEGUNDO: Una vez expedida la Resolución, nos fue debidamente notificada y dentro de la oportunidad que nos

otorga el legislador impetro el recurso para que el despacho a su digno cargo entre a considerar los siguientes aspectos que desde el punto de vista técnico le planteo:

RUTA C7

Propuestas de Modificación

Calle 72 X Kra.60.

Calle 72 – Kra 60 – Calle 70 – Kra 59 – Cille -77-Kra 60.

Este cambio surge de la necesidad de evitar un giro izquierdo sobre el corredor vial Calle 72, teniendo en cuenta que esta es una arteria de movilidad para la ciudad.

Adicionalmente se propone continuar por la Cra. 59 debido a que presenta menor riesgo frente a la inseguridad apremiante sobre la Cra. 60. Hay que tener en cuenta que la Kra.60 es una vía conectante a través de un puente que tiene a sus alrededores casas fiscales-militares que en ningún caso presenta un atractivo para la empresa puesto que no hay posibilidades de ascenso-descenso de pasajeros para nuestra ruta. Se propone cubrir el recorrido en una carrera anterior a la establecida en la resolución, la cual cuenta con óptimas condiciones viales tanto cruces de intersecciones principales (Calle 72 X Kra 59) controlados por equipos semafóricos, como en ancho de carriles, entre otros.

El acto administrativo emanado del despacho a su digno cargo plantea que la ruta viene por la calle 72 y al llegar a la carrera 60 realiza un giro a la izquierda para tomar la carrera 60 hacia el Norte buscando la carrera 64, es evidente que este giro es antitecnico y generaría niveles de accidentalidad al encontrarse con el alto flujo vehicular que transita por la calzada opuesta (occidental).

Tomando como referente los parámetros de operación de la ruta, enmarcado dentro del plan de rodamiento que debe asumir la cooperativa ante la autoridad, en las horas pico el parque automotor con que se sirve la ruta generarían demoras que se traducen en inconvenientes con el plan de rodamiento y con la comunidad usuaria del servicio.

En consideración a lo anterior es que planteamos muy respetuosamente la posibilidad de que se analice la propuesta en el sentido de que al llegar a la calle 72 con carrera 60 realicen el giro a la derecha hasta la calle 70 para buscar por esta la carrera 59 y atravesar así la calle 72 hacia el norte sin contratiempos, ni causar problemas en el tráfico vehicular que afecten la movilidad, en razón a que la intersección de la calle 72 con 59 se encuentra semaforizada.



Kra 65 X Calle 85

Kra65 – Calle88 - Kra72 – Calle 91 – Kra 75 A – Kra 75 B – Kra 76 – Calle 80 Kra 64- calle 82.

Dentro del recorrido propuesto, se establece la necesidad de la comunidad de ser servida por rutas de transporte público que le permita movilizarse hacia los distintos sectores de interés de la ciudad. En la actualidad el alto índice de densidad poblacional que tiene el sector de Springfield y Villa Carolina está fomentando el transporte colectivo de taxis que resulta igualmente informal que el mototaxismo. De acuerdo a lo anterior, y conociendo el esquema logístico de rutas que propone el estudio de la Universidad del Norte, este sector se está cubriendo prácticamente con dos rutas, una perteneciente a la empresa Alianza Sodis, y la otra a Cootrasnorte. Ninguna de las dos rutas cubre los orígenes y destinos que están asignados a nuestra ruta. Esta es una ruta que se conoce como la ruta de la salud, lo cual es cierto debido a que recolección las diferentes clínicas que están entre la Calle 82 X Cra. 49C, por lo tanto, con esta modificación se puede cubrir la necesidad de la población y combatir la informalidad.

De igual manera se desea no llegar hasta el corredor de carga (Vida 40) y aprovechar la carrera 76, que conecta la Calle 852 que se convierte en calle 82 B con la calle 80 que es la vía que propone la resolución tomar para buscar la kra 60.

Esta modificación se basa en la necesidad de permitirle a la población de acceder fácilmente a la ruta, y no transitar por el corredor de carga que no generaría una demanda potencial de ascenso-descenso salvo en horas pico. Finalmente se propone no convergir en la Kra 60 entre Calle 80 y 82 los dos recorridos, por lo que se propone tomar la kra 64 y eliminar posibles confusiones al usuario al momento de saber el recorrido de este tramo.

Dado el caso que no sea posible asignar la entrada a los diferentes conglomerados habitacionales de Villa Carolina, se propone:

Kra 65 – Calle 88 – Kra 75B – Kra 76 – Calle 80 – Kra 64 – Calle 82.

Además si colocamos de presente uno de los principios rectores del Transporte y Tránsito es la Seguridad de las personas y en tal sentido en este punto en particular se generaría inseguridad para el conductor y usuarios del servicio al pasar por las Calles 85 y 82 B, puesto que está en una Zona que se conoce en el Distrito de Barranquilla de alto consumo de alucinógenos y a si lo demuestran las estadísticas en materia de atracos reportadas por la Policía del Departamento del Atlántico. Igualmente debe tener en cuenta su despacho que por ese sector transitan rutas de otras empresas, como son Alianza Sodis, Transurbar, Cootrasnorte y Flota Roja que generaría una competencia desleal y por ende la guerra del centavo que queremos acabe de una vez por toda con la entrada en vigencia de TRANSMETRO.

Existe en esta propuesta la solución a un problema de demanda insatisfecha de la comunidad en la cobertura de prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros, como lo es el sector de Villa Carolina, para poder desplazarse a sus lugares de trabajo, centros comerciales, bancarios, de salud y escolares, comprendidos en la zona de la calle 70 hasta la 84 y de las carrera 43 hasta la 60.

Población esta que en la actualidad está siendo movilizadas por el mal llamado mototaxis y taxis colectivos porque no tienen una alternativa de transporte más segura.

Igualmente este sector del Distrito hoy en día no cuenta con un servicio que lo intercomunique con las zonas del Barrio

los Andes, Olaya; Calle 45, Calle 30 Barrio las Nieves, Simón Bolívar, Costa Hermosa en Soledad y que nosotros podemos entrar a servir con la propuesta que estamos planteando.

En consecuencia en este sector el recorrido quedaría así.....

Por la carrera 60, hasta la carrera 64, por esta hasta calle 81 B, por esta hasta la carrera 65, por esta hasta la calle 88, por esta hasta la carrera 72, por esta hasta la calle 91, por esta hasta la carrera 75 A, por esta hasta la carrera 75 B, por esta hasta la carrera 76, por esta hasta la calle 80, por esta hasta la carrera 64, por esta hasta la calle 82.....

Calle 79 – Kra 52 – Calle 72 Calle 79 – kra 52 – Calle 75 – Kra 59 – Calle 72 – Kra 35 – Calle 71- Kra 27.

Esta modificación obedece a cubrir las necesidades de movilización de los pasajeros de nuestra ruta en sentido nort-sur. Los pasajeros movilizados en sentido sur – norte deben tener la posibilidad de acceder a nuestra ruta sin la obligación de desplazarse desde la Kra 59 hasta la Kra 52, que en distancia están separadas algo más de 500 metros, lo cual no están dispuestos a caminar y quedarían a expensas de cubrir el recorrido adicionando otro pasaje.

El recorrido plasmado en la Resolución nos genera varios problemas como son:

El primero de ellos dejaríamos sin alternativa de retorno a sus lugares de vivienda a los habitantes de los sectores del Ferry, costa Hermosa, Simón Bolívar, Las Nieves San Roque, Chiquinquirá, Alfonso López, San Isidro, Los Andes, Nueva Granada, Olaya, a los cuales les prestamos el servicio hasta sus diferentes lugares de destino.

El segundo que se generaría es con los usuarios que transportamos en la zona señalada (calles 72 y 76, carrera 54 y 60) para trasladarlos hasta Villa Andalucía, San Marino, Villa Carolina; San Salvador, y Paraíso ya que los trasladaríamos a sus sitios de residencia, pero no tenemos posibilidad de regresarlos a la zona referencia, dejándolos sin ninguna alternativa.

En consideración a este punto la propuesta quedaría así

Por la calle 79, por esta hasta la carrera 52, por esta hasta la calle 75, por esta hasta la carrera 59, por esta hasta la calle 72, por esta hasta la carrera 35, por esta hasta la calle 71, por esta hasta la carrera 27.....

RECORRIDO FINAL

Terminal de despacho (carrera 7 B N° 7 A -83) – carrera 7 B – calle 17 – calle 18 – carrera 48 – (Boulevard de Costa Hermosa) carrera 45 – carrera 49 – calle 32 – carrera 39 A – carrera 2 A – calle 19 (Boulevard de Simón Bolívar) - carrera 7 – calle 26 – carrera 21 B - AVENIDA BOYACA (CALLE 30) carrera 27 – carrera 25 – calle 61 – carrera 27 – calle 71 – carrera 34- carrera 35- calle 72 – carrera 60 – calle 70- carrera 59- calle 79-carrera 60 – carrera 64 – calle 81 B – carrera 65 – calle 88 – carrera 72 – calle 91- carrera 75 A carrera 75 B - carrera 76 – calle 80 – carrera 64-calle 82- carrera 49 C- calle 79- carrera 52- calle 75- carrera 59- calle 72-carrera 35- calle 71-carrera 27 – calle 61- carrera 24- Avenida Boyacá (calle 30) – carrera 21B – calle 26 - carrera 7 – calle 19(Boulevard de Simón Bolívar) – carrera 2 A – carrera 39 A – calle 32 – carrera 49 – carrera 45 – carrera 48 – calle 18 – calle 17- carrera 7B – Terminal.

CONSIDERACIONES DE ORDEN LEGAL.

Debe el despacho corregir el nombre de la Ruta por que no es Soledad 2000, sino Ruta N° UNO.

Las anteriores consideraciones están fundamentadas en el



principio Constitucional de que son fines esenciales el Estado, entre otros servir a la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Lo anterior bajo el entendido de que el servicio de transporte debe procurar garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por el Decreto 170 de 2001 que permite la reestructuración oficiosamente de una ruta en su artículo 34 cuando preceptúa: la Autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentara con un estudio técnico en condiciones normales de demanda” y con fundamento en este artículo es que le solicito se revoque parcialmente la decisión contenida en la Resolución N 120 -10 de mayo 6 de 2010.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO PARA DECIDIR

Se procede a desatar el recurso interpuesto, teniendo en cuenta que el mismo reúne los requisitos de ley, previa las siguientes consideraciones:

ANTECEDENTES

1. Que el Área Metropolitana de Barranquilla y Transmetro suscribieron el Contrato de Prestación de Servicios No. 038, cuyo objeto era adelantar por parte de la Universidad del Norte a Transmetro el estudio de Investigación aplicada en gestión y modelación del sistema del transporte y medio ambiente urbano para el diseño de rutas que permitan integrar el transporte colectivo con el transporte masivo, para mejorar las condiciones de operación del sistema colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana, de acuerdo con la propuesta presentada por la Universidad del Norte, la cual fue evaluada y aceptada por las dos entidades convergentes en el contrato.
2. Que el resultado del estudio antes referenciado fue puesto en conocimiento de la Cooperativa Metropolitana de Transportadores del Servicio Colectivo COOTRANSCO, mediante oficio AMB-STT-0194-010 de fecha Marzo 3 de 2010, comunicándosele que disponía de diez días hábiles para presentar sus propuestas u objeciones.
3. La empresa mediante oficio radicado número 1082 de Marzo 17 de 2010, presentó propuesta a la Reestructuración de ruta del estudio de la Universidad del Norte que fue analizada y de conformidad a ello se expidió la Resolución 120.10 fechada mayo 10 de 2.006 por parte de esta entidad reestructurándole oficiosamente la Ruta denominada SOLEDAD 2000.
4. Que de conformidad al sustento del Recurso se procedió a verificar sobre el terreno de campo las objeciones planteadas y se realizó el informe técnico No. 025 de 2010.
5. Que una vez analizados los requisitos de procedibilidad contemplados en el artículo 52 del Código Contencioso Administrativo y verificando que el recurso de reposición interpuesto por el representante legal de la Cooperativa Metropolitana de Transportadores del Servicio Colectivo COOTRANSCO cumple con los parámetros previstos en la citada

norma para la procedencia del mismo, se procederá a realizar el análisis de los motivos de la impugnación.

CONSIDERACIONES DE ORDEN LEGAL Y TECNICO PARA DECIDIR

Que de acuerdo al informe final entregado por la Universidad del Norte en su síntesis metodológica para su realización del proyecto de investigación se siguieron las siguientes actividades.

- Recopilación de información secundaria existente.
- Incorporación de información al sistema de información geográfico.
- Diseño y aplicación de encuestas para el estudio de movilidad.
- Codificación de la red de transporte público.
- Estudio de demanda de transporte informal.
- Procesamiento de información, expansión de datos y elaboración de matrices origen – destino.
- Modelación de propuesta para la reestructuración del transporte colectivo, los servicios intermunicipales y su integración con el transporte masivo.

Que en su informe la Universidad del Norte preceptúa que: *...” se propone que la empresa COOTRANSCO opere la ruta 4138 y que además lo haga efectivo en un período de 30 días iniciado el proyecto”.*

Que a través del Informe Técnico No. 025 de 2010 emitido por la Subdirección Técnica de Transporte se da respuesta a cada una de las inquietudes del recurso bajo las siguientes consideraciones:

Mediante radicado AMB No. 1967 de 19 de mayo de 2010 al representante legal de la empresa COOTRANSCO interpuso recurso de reposición a la resolución 120 de 2010 la cual tiene las características de operación para el escenario de reestructuración de la ruta C7. A continuación se da respuesta a cada una de las inquietudes de carácter técnico de dicho recurso.

Solicitud de Modificación de Recorrido:

1. *La empresa solicita que el recorrido ...CALLE 72– CARRERA 60... se modifica por el recorrido ...CALLE 72 – CARRERA 60 – CALLE 70 – CARRERA 659 – CALLE 79 – CARRERA 60*

Respuesta: teniendo en cuenta que el giro izquierdo en la Calle 72 con carrera 60 generaría problemas de movilidad en el sector se considera viable la solicitud de la empresa con una pequeña modificación debido a que por la Calle 79 la geometría de la vía y las condiciones de congestión en el sector se verían afectadas al autorizar una ruta de transporte público colectivo.

2. *La empresa solicita que el recorrido ...CARRERA 65 – CALLE 85... se modifique de la siguiente manera: ...CARRERA 65 – CALLE 88 – CARRERA 72 – CALLE 91 – CARRERA 75 A – CARRERA 75 B – CARRERA 76 – CALLE 80 – CARRERA 64 – CALLE 82...*

Respuesta: La empresa establece que el cambio de recorrido obedece a la necesidad de las comunidades de las urbanizaciones del sector de Villa Carolina. Lo anterior es viable pero con un cambio de recorrido teniendo en cuenta que el recorrido de la ruta entraría a competir con las rutas A10 y A11 en el escenario de reestructuración.



Por lo anterior, el recorrido queda de la siguiente manera:
 ...CARRERA 65 – CALLE 88 – CARRERA 75B – CALLE 82 B – CARRERA 76 – CALLE 80 – CARRERA 64 – CALLE 82...

3. La empresa solicita que el recorrido... CALLE 79 – CARRERA 52 – CALLE 72... se cambie por... CALLE 79 – CARRERA 52 – CALLE 75 – CARRERA 59 – CALLE 72 – CARRERA 35B – CALLE 71 – CARRERA 27...

Respuesta: La propuesta de la empresa se considera técnicamente viable teniendo en cuenta que el usuario que viene del sector de soledad y desea de regreso tomar esta misma ruta por la Carrera 59 no lo puede hacer teniendo en cuenta que la ruta esta bajando por la Carrera 52. Adicionalmente, desde la Carrera 59 no existen rutas que cubran los deseos de viaje que cubre la ruta C7.

Por todo lo anterior, el recorrido final queda autorizado de la siguiente manera:

Denominación: EL FERRY – PARAISO - CIRCULAR

TERMINAL DE DESPACHO (CARRERA 7 B NO. 7A – 83)- CARRERA 7B - CALLE 17 - CALLE 18 – CARRERA 48 – (BOULEVARD DE COSTA HERMOSA) – CARRERA 45 - CARRERA 49 – CALLE 32 – CARRERA 39 A – CARRERA 2 A - CALLE 19 (BOULEVARD DE SIMON BOLIVAR) – CARRERA 7 - CALLE 26 – CARRERA 21B - AVENIDA BOYACÁ (CALLE 30) - CARRERA 27 - CARRERA 25 - CALLE 61 - CARRERA 27 - CALLE 71 – CARRERA 34 – CARRERA 35 – CALLE 72 – CARRERA 60 – CALLE 70 – CARRERA 59 – CALLE 77 – CARRERA 60 - CARRERA 64 – CARRERA 65 – CALLE 88 – CARRERA 75B – CALLE 82 B – CARRERA 76 – CALLE 80 – CARRERA 64 – CALLE 82 – CARRERA 49C – CALLE 79 – CARRERA 52 – CALLE 75 – CARRERA 59 – CALLE 72 – CARRERA 35B – CALLE 71 – CARRERA 27 - CALLE 61 - CARRERA 24 – AVENIDA BOYACÁ (CALLE 30) – CARRERA 21B – CALLE 26 – CARRERA 7 – CALLE 19 (BOULEVARD DE SIMÓN BOLIVAR) – CARRERA 2 A – CARRERA 39 A – CALLE 32 – CARRERA 49 – CARRERA 45 – CARRERA 48 – CALLE 18 - CALLE 17 – CARRERA 7B – TERMINAL

Debido a que los cambios de la ruta no implican un cambio importante en las características operacionales de la ruta el diseño operacional se mantiene tal cual en la resolución 120 de 2010.

Que teniendo en cuenta todo lo anterior, y entrando a revisar los argumentos de la Cooperativa de conformidad al informe técnico antes relacionado se toma la decisión de revisar la reestructuración de la ruta, encontrando que efectivamente se incurrieron en algunos errores de tipo técnico, que serán corregidos en aras de optimizar la prestación del servicio y evitar que se puedan generar dificultades en la movilidad y en la operación del Sistema de Transporte Público Colectivo y el Masivo.

Lo anterior en el entendido que es un deber nuestro por mandato constitucional velar por la seguridad de los administrados y anteponer el interés general al particular, procurando ante todo garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por

el Decreto 170 de 2001 que permite la reestructuración oficiosa en su artículo 34 cuando preceptúa: “La Autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda”.

Que como Autoridad de Transporte en el Distrito y su Área Metropolitana estamos comprometidos a garantizar la seguridad, accesibilidad y oportunidad del servicio público de transporte de pasajeros como un indicativo de la calidad de vida de las personas.

Que como Autoridad en materia de transporte debemos aplicar los controles necesarios establecidos por parte del Estado para regular adecuadamente la prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros.

Que en razón de lo preceptuado en el artículo 2º de la Constitución Política de 1.991 son fines esenciales del Estado, entre otros servir la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que no hay que perder de vista el artículo 3º de la ley 336 de 1996, en la regulación del transporte público donde las autoridades competentes debemos exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo, por ello el artículo 5º de esta misma ley le da el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

Así mismo el artículo 8º de la Ley 336 de 1996 indica, “las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.

Que los recorridos y demás características técnicas adoptadas por la entidad para reestructurar la ruta SOLEDAD 2000 fueron evaluados a fondo por la parte Técnica adscrita a la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana, por la cual se considera necesario revocar parcialmente la actuación administrativa 120 de 2010 en el sentido de corregir los errores presentados en el recorrido y en la descripción de la ruta tal como se dirá en la parte resolutoria de este proveído.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Confírmese **PARCIALMENTE** la Resolución 120.10 del 6 de mayo de 2.010.

ARTÍCULO SEGUNDO. Modifíquese la Reestructuración



Oficiosa del recorrido de la RUTA UNO a la Cooperativa Metropolitana de Transportadores del Servicio Colectivo COOTRANSCO, de la siguiente manera:

- a) A partir de la fecha en que inicie operación de TRANSMETRO, el servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación:

Ruta Código	C-7
Denominación (Origen – Destino)	EL FERRY – PARAISO - CIRCULAR
Recorrido	
<p>Saliendo de la TERMINAL DE DESPACHO ubicada en la (CARRERA 7 B No. 7A – 83)- por esta hasta la CARRERA 7B – por esta hasta la CALLE 17 – por esta hasta la CALLE 18 – por esta hasta la CARRERA 48 – por esta hasta el (BOULEVARD DE COSTA HERMOSA) – por esta hasta la CARRERA 45 – por esta hasta la CARRERA 49 – por esta hasta la CALLE 32 – por esta hasta la CARRERA 39 A – por esta hasta la CARRERA 2 A – por esta hasta la CALLE 19 (BOULEVARD DE SIMON BOLIVAR) – por esta hasta la CARRERA 7 – por esta hasta la CALLE 26 – por esta hasta la CARRERA 21B – por esta hasta la AVENIDA BOYACÁ (CALLE 30) – por esta hasta la CARRERA 27 – por esta hasta la CARRERA 25 – por esta hasta la CALLE 61 – por esta hasta la CARRERA 27 – por esta hasta la CALLE 71 – por esta hasta la CARRERA 34 – por esta hasta la CARRERA 35 – por esta hasta la CALLE 72 – por esta hasta la CARRERA 60 – por esta hasta la CALLE 70 – por esta hasta la CARRERA 59 – por esta hasta la CALLE 77 – por esta hasta la CARRERA 60 – por esta hasta la CARRERA 64 – por esta hasta la CARRERA 65 – por esta hasta la CALLE 88 – por esta hasta la CARRERA 75B – por esta hasta la CALLE 82 B – por esta hasta la CARRERA 76 – por esta hasta la CALLE 80 – por esta hasta la CARRERA 64 – por esta hasta la CALLE 82– por esta hasta la CARRERA 49C – por esta hasta la CALLE 79 – por esta hasta la CARRERA 52 – por esta hasta la CALLE 75 – por esta hasta la CARRERA 59 – por esta hasta la CALLE 72 – por esta hasta la CARRERA 35B – por esta hasta la CALLE 71 – por esta hasta la CARRERA 27- por esta hasta la CALLE 61- por esta hasta la CARRERA 24 – por esta hasta la AVENIDA BOYACÁ (CALLE 30) – por esta hasta la CARRERA 21B – por esta hasta la CALLE 26 – por esta hasta la CARRERA 7 – por esta hasta la CALLE 19 (BOULEVARD DE SIMÓN BOLIVAR) – por esta hasta la CARRERA 2 A – por esta hasta la CARRERA 39 A – por esta hasta la CALLE 32 – por esta hasta la CARRERA 49 – por esta hasta la CARRERA 45 – por esta hasta la CARRERA 48 – por esta hasta la CALLE 18 – por esta hasta la CALLE 17 – por esta hasta la CARRERA 7B – por esta hasta la TERMINAL, fin del recorrido.</p>	

ARTICULO TERCERO. La presente resolución modifica parcialmente la Resolución 120 de 2010, por medio de la cual se reestructura el permiso de la ruta RUTA UNO autorizada a la Cooperativa Metropolitana de Transportadores del Servicio Colectivo COOTRANSCO.

ARTICULO CUARTO. Notificar el contenido del presente acto administrativo, al representante legal de la Cooperativa de Transportadores del Norte COOTRANSNORTE de conformidad con los artículos 44 y 45 del C.C.A

ARTICULO QUINTO: Informar al representante legal de la Cooperativa Metropolitana de Transportadores del Servicio Colectivo

COOTRANSCO que contra el acto administrativo no procede ningún recurso de vía gubernativa según el artículo 50 del C.C.A.

ARTICULO SEXTO. La presente resolución rige a partir de la fecha de su ejecutoria, sin embargo entrará a operar con las condiciones descritas en el literal a) del artículo segundo hasta tanto se inicie la operación Transmetro, situación que será comunicada a la empresa por el Área Metropolitana de Barranquilla.

Dada en Barranquilla a los 21 junio 2010

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

RICARDO FELIPE RESTREPO ROCA
DIRECTOR


RESOLUCIÓN METROPOLITANA
RESOLUCIÓN 223
 (Junio 21 2010)

POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES DEL LITORAL ATLANTICO COOLITORAL CONTRA LA RESOLUCIÓN 149-010 CALENDADA MAYO 14 DE 2.010.

El Director del Área Metropolitana de Barranquilla, en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por la Ley 105 de 1.993, la Ley 336 de 1.996, Decreto reglamentario 170 de febrero 5 de 2001 y las establecidas en los Acuerdos Metropolitanos 013 de 2001, 007 de 2002 y 004 de 2003 y de conformidad a lo normado en el artículo 50 del Código Contencioso Administrativo y,

CONSIDERANDO

Que el Área Metropolitana de Barranquilla, ha sido formalmente constituida, como Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo para la jurisdicción de los Municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia, Malambo y el Distrito de Barranquilla, cuyas Alcaldías a través de los ACUERDOS METROPOLITANOS No.013-01 de 2001; 007 de 2002 y 004 de 2003, definieron como hecho cierto, el Transporte Público en el Área Metropolitana.

Que de conformidad con lo previsto en el Artículo 24 de la Carta política, dispuso que todo colombiano tiene derecho a circular libremente en el Territorio Nacional, pero subordinado a las limitaciones y reglamentaciones emanadas de la Ley y de las Autoridades Administrativas Competentes.

Que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que esta entidad con miras a la implantación del Sistema de Transporte Masivo TRANSMETRO expidió la Actuación administrativa Resolución 149-010 calendada 14 de mayo de 2.010, a través de la cual se ordena la Reestructuración oficiosa del servicio de la Rutas denominada ZONA FRANCA – CALLE 72 – VIA 40 - CIRCULAR, servida por la Cooperativa Integral de Transportadores del Litoral Atlántico COOLITORAL.

Que la actuación antes referenciadas le fue debidamente notificada al representante legal de la Cooperativa, quien dentro del término de Ley hizo uso del Recurso de Reposición mediante radicado No. 2202 de fecha Junio 08 de 2010 fundamentado en las siguientes consideraciones: "..... Revocar en todas y cada una de sus partes la Resolución Número 0149.10 de fecha 14 de mayo del 2.007, emitida por su despacho, mediante la cual se ordenó la Reestructuración oficiosa del servicio de nuestra Ruta denominada ZONA FRANCA- CALLE 72- VIA 40 – CIRCULAR. Disponer en su lugar que se reestructure oficiosamente la ruta ZONA FRANCA- CALLE 72- VIA 40 – CIRCULAR. desde nuestro Terminal de despacho ubicado en la Calle 48 con Carrera 5 (Soledad 2.000). en aras de contribuir a la reorganización del Transporte Público Colectivo de pasajeros y no generar conflictos de tráfico vehicular que

afecten aún más la grave problemática en materia de movilidad.

OBJECIONES A LA REESTRUCTURACIÓN OFICIOSA PLANTEADA EN LA RESOLUCIÓN 149.10
CARACTERISTICAS GENERALES DE LA RUTA

Ruta código B2A

Denominación Zona Franca, Vía 40 circular

RECORRIDO

Saliendo de la terminal ubicada en la calle 17 No. 29-157, por esta hasta la calle 17, por esta hasta la carrera 29, por esta hasta la calle 10, por esta hasta la carrera 30 por esta hasta la calle 4, por esta hasta la carrera 38 por esta hasta la calle 31, por esta hasta la carrera 39 por esta hasta la calle 30, por esta hasta la carrera 21 por esta hasta la carrera 21A, por esta hasta la carrera 21B por esta hasta la calle 70C, por esta hasta la carrera 27 por esta hasta la calle 71, por esta hasta la carrera 35B por esta hasta la calle 72, por esta hasta la vía 40 por esta hasta la calle 30, por esta hasta la carrera 36 por esta hasta la calle 31, por esta hasta la carrera 38 por esta hasta la calle 4, por esta hasta la carrera 30 por esta hasta la calle 17, por esta hasta la terminal ubicada en la calle 17 No. 29-157, fin del recorrido.

La Cooperativa Integral de Transportadores del Litoral Atlántico COOLITORAL, se identifica plenamente con la política de cambio que se ha venido implementando en materia de transporte en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana con miras a la Implantación del Sistema de Transporte Masivo TRANSMETRO integrado al colectivo, con la finalidad de ejecutar el traslado de la ciudadanía en forma oportuna y segura de un lugar a otro utilizando las modalidades autorizadas por la Autoridad competente basados en los ordenamientos de Ley. El recorrido consignado en la actuación administrativa, objeto de este recurso se realiza desde la sede de nuestras oficinas administrativas ubicadas en la calle 17 No. 29-157, pero que no cuenta con la estructura de lo que debe ser un verdadero Terminal de Despacho, por lo que a través de este recurso se persigue como objetivo inmediato colaborar en la descongestión de las vías de



acceso y salida del sector donde en la actualidad estamos ubicados, e incluso de acuerdo al Plan de Ordenamiento Territorial no se debería en la actualidad permitir el uso del suelo en materia de Transporte contemplada en el plan de desarrollo urbano del sector y que obliga a las empresas residentes en el sector a trasladar su sitio de despacho hacia otras zonas. En el caso concreto de la Cooperativa que represento, la Terminal de despacho legalmente autorizada y más cercana es la ubicada en la Calle 48 con carrera 5 (Soledad 2.000) donde se permite esta actividad y operan nuestros despachos

PROPUESTA DE REESTRUCTURACIÓN

Saliendo de la Terminal de despacho ubicada en Soledad 2000 (Calle 48 Cra 5 (antigua trocha manuela Beltrán)), por esta hasta la calle 30, por esta hasta la carrera 22 por esta hasta la calle 37, por esta hasta la carrera 21, por esta hasta la carrera 21A, por esta hasta la carrera 21B por esta hasta la calle 70C, por esta hasta la carrera 27 por esta hasta la calle 71, por esta hasta la carrera 35B por esta hasta la calle 72, por esta hasta la vía 40 por esta hasta la calle 30, por esta hasta la carrera 5 por esta hasta la calle 48, terminal de la empresa, fin del recorrido.

JUSTIFICACIÓN

Este recurso demuestra la necesidad de adecuar el servicio público de transporte mediante la autorización del cambio de sitio de despacho de la ruta, con fundamento en el Decreto 170 del 05 de febrero de 2001, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de pasajeros y demás normas complementarias.

Procediendo conforme a los parámetros dados por el Ministerio de Transporte, se cumple con la obligación social preceptuada en la Constitución Política de Colombia, como es la de atender las necesidades de la comunidad, entre ellas, garantizar la libertad de movilización de las personas a través del transporte, elemento que en gran medida influye en la calidad de vida de los ciudadanos por donde recorre la ruta.

Los orígenes y destinos de los usuarios no se ven afectados como quiera que el recorrido inicial se mantiene invariable, es decir los actuales usuarios no sufren incidencia alguna que le desmejore el servicio, por el contrario se benefician al tener la posibilidad de interconectarse con sectores Del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana.

Se persigue como objetivo inmediato colaborar en la descongestión de las vías de acceso y salida del sector donde en la actualidad estamos ubicados y que ha sido objeto de quejas de la Comunidad de Don Bosco por la ubicación del sitio de despacho de la Ruta en la Calle 17 No. 29 – 157

No es desconocido por la autoridad la carga vial que soporta este sector, esto aunado al otro gran número de vehículos particulares que utilizan este corredor vial, lo que incide negativamente en la normal circulación del parque automotor rodante sobre la zona, generando una inadecuada prestación del servicio público de Transporte de pasajeros, acompañados de la invasión del espacio público por los ventas ubicados a los lados de las viviendas residenciales, que transforma esta actividad transportadora en un caos para la misma comunidad residente del sector que hay sobre esta vía, motivo por el cual se pretende prestar el servicio desde su inicio de forma tal que no genere inconvenientes en materia de

tráfico.

Se busca ofrecer un mejoramiento en el servicio que se asimile a las razones actuales de viaje de los usuarios, para servir sectores que ahora tienen una mala cobertura o presentan demanda insatisfecha.

Colaborar con el Área Metropolitana en su Proyecto de renovación urbana en todo el Distrito de Barranquilla en los aspectos de tráfico vehicular con miras a la implantación del Sistema de Transporte masivo denominado TRANSMETRO, integrado al Colectivo.

Dentro de los alcances del Estatuto se definen las políticas para el Desarrollo Urbano del Distrito Especial Industrial y Portuario de Barranquilla y establece las Normas Urbanísticas encaminadas a orientar e inducir crecimiento físico de la ciudad y de su espacio público en estrecha concordancia con la Constitución Nacional y demás leyes complementarias definidas en el artículo primero de este Plan.

En este plan de ordenamiento territorial se define el Sistema Vial como el área requerida para la conformación de un sistema vial local de uso público que debe tener las características específicas.

Las normas urbanísticas generales contenidas en el POT y de acuerdo al Sitio donde está ubicado en la actualidad nuestro Terminal de despacho corresponden al sector residencial R-3, donde se permite el englobe de lotes para el desarrollo de urbanizaciones y conjuntos de vivienda de interés social y en tal sentido están establecidas Prohibiciones como:

- a.) que generen áreas de parqueos permanentes y grandes flujos peatonales.
- b.) Que ocupen un área superior a 50 metros cuadrados en zonas exclusivas residenciales.
- c.) Que en sectores residenciales superen, por lado de manzana, los siguientes rangos:
 - Zonas de Patrimonio 2 Establecimientos por lado de manzana.
 - Zonas residenciales consolidadas 3 Establecimientos por lado de Manzana.
- d.) Requerir servicios especiales como almacenamientos, cargue y descargue entre otros.
- e.) Producir impacto o contaminación, como ruidos, olores, emisiones o vertimientos.
- f.) Introducir alteraciones o modificaciones sustanciales a las características del espacio público del sector, como generación de bahías o zonas duras de estacionamiento, ni ocupación de andenes con parqueos....

Factores estos que con nuestro despacho de la Ruta desde la Calle 17 No. 29 – 157 han generado impacto negativo en la comunidad residente y en el Colegio DON BOSCO ubicado en todo el frente de la Terminal que utilizamos en la actualidad.

Como consecuencia de lo anterior se pretende incrementar la demanda, mejorar la oferta en la calidad de los vehículos y en las frecuencias de despacho, en los sectores donde existe demanda insatisfecha, sin abandonar los sectores con demanda que actualmente



se sirven.

Se mantendrán los niveles de servicios básicos, el tipo de vehículo con que siempre hemos prestado la cobertura del servicio público de transporte de pasajeros.

Se ubicara el Terminal de despacho donde se permite esta actividad con los recorridos que permitan la salida pero manteniendo autorizados los ya otorgados.

ASPECTO SOCIAL

La autoridad en materia de transporte debe partir del principio universal de garantizar la libertad de movimiento de las personas y uno de los elementos que en mayor medida influyen en la calidad de vida de los habitantes es el transporte, ello amparado en la ley, debido a que todas las actividades urbanas requieren del desplazamiento de sus habitantes, ya sea para trabajar, estudiar, adquirir los elementos fundamentales de consumo o para recrearse; la manera como estas actividades sean satisfechas incidirá tanto en la forma de vida como en la misma productividad de la Sociedad es por ello que el servicio público del Transporte urbano en su desarrollo debe ser orientado por el Estado.

Sumado a lo anterior el servidor público en cumplimiento a la perspectiva Constitucional que debe permear toda función pública, no libera a las dependencias del Estado, ni a quienes la dirigen de la responsabilidad primaria que la Carta impone al señalar los fines del Estado: Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Resultado de lo antes señalado en sentencia No. T – 104 del 04 de diciembre de 1.992 la Corte Constitucional consideró el servicio de transporte público Municipal de pasajeros como un Derecho fundamental, sin el cual no se pueden desarrollar, los derechos al trabajo, a la educación, al desarrollo de la libre personalidad. No reconocer este derecho es negarle a la comunidad un derecho fundamental.

ALCANCES

Conoce el Área Metropolitana que uno de los procesos a corto tiempo que se propone la administración Distrital es la descongestión de Sectores considerados como de alto riesgo por las condiciones de infraestructura de la malla vial que se ha visto gravemente reducida por factores de masificación de conflictos del transporte, por ello es un propósito nuestro contribuir en:

- Reducción de congestión vehicular en Zonas denominadas de alto riesgo.*
- Reducción de la guerra del centavo entre conductores de diferentes empresas, reducción de la accidentalidad en general y por ende las consecuencias económicas, psico – familiares y sociales que ello implica.*
- Disminuir el impacto de la operación de vehículos de transporte público en barrios y sectores con vías de especificaciones limitadas, como donde operamos en la actualidad.*
- Mejorar las condiciones de comodidad y confort para los pasajeros, sin que ello implique la guerra de los tiempos y el entrecruzamiento de diferentes rutas.*

FUNDAMENTO LEGAL

Por expreso mandato de la Constitución y de la Ley, tienen Ustedes la autonomía como autoridades en la materia de transporte, para la aplicación, implementación y adecuación a este tipo de solicitudes con fundamentado en el Decreto 170 del 2.001, por medio del cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de pasajeros, que le permite acceder a nuestra petición, por cuanto en la actualidad, el despacho de nuestra ruta viene afectando a la Comunidad del Sector Residencial donde está ubicado la Terminal, lo cual no brinda las mínimas condiciones de seguridad y de operación para la efectiva prestación del servicio público de transporte autorizado.

Es de anotar que el terminal autorizado está ubicado en una Zona residencial y muy cerca del cauce de uno de los arroyos más peligrosos del sector y en las épocas invernales como las actuales, nos obligan a paralizar la prestación del servicio por lo que se hace difícil y conflictiva la operación y prestación del servicio público de Transporte, lo cual tiene Usted la oportunidad de acuerdo a los parámetros de Ley a solucionar definitivamente, autorizando la reestructuración oficiosa planteada.

Desde algún tiempo se viene observando que la comunidad haciendo uso de mecanismos consagrados en la Constitución Nacional (Acción de Tutela, Cumplimiento, Populares etc) recurren ante los organismos del Estado para buscar la protección de la Integridad Personal o preservar las condiciones de seguridad de sus sitios de habitación, trabajo o estudio de sus hijos, sin que se pueda lograr eficiente control con las herramientas normativas y recursos operativos disponibles.

El transporte estructura el desarrollo de un país o región y la seguridad, accesibilidad y oportunidad de éste es indicativo de la calidad de vida, es preciso entonces cuando la actividad del Estado encomendada a los particulares como es el caso de la prestación del servicio público de Transporte de Pasajeros debe rodearse de la infraestructura que le permita un eficiente seguro y adecuado uso del espacio público.

Criterios técnicos de ingeniería de tráfico, muestran lo peligroso e ineficaz que sería seguir despachando desde la calle 17 No. 29 -157, lo que no permite una eficiente operación del sistema, y por el contrario surgen maniobras indeseables que ponen en peligro no solo la seguridad del conductor sino la de los usuarios del servicio llámense pasajeros o peatones..

Las anteriores consideraciones están fundamentadas en el principio Constitucional de que son fines esenciales del Estado, entre otros servir la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Lo anterior bajo el entendido de que el servicio de transporte debe procurar garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por el Decreto 170 de 2001 que permite la reestructuración oficiosa de una ruta en su artículo 34

cuando preceptúa: “la Autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda”.

Tomando como referente los parámetros de operación de la ruta, enmarcados dentro del plan de rodamiento que debe asumir la Cooperativa ante la Autoridad, en las horas pico el parque automotor con que se sirve la ruta generarían demoras que se traducen en inconvenientes con el plan de rodamiento y con la comunidad usuaria del servicio.

Dentro del recorrido propuesto, se establece la necesidad de la comunidad de ser servida por rutas de transporte público que le permita movilizarse hacia los distintos sectores de interés en la ciudad.

Existe en esta propuesta la solución a un problema de demanda insatisfecha de la comunidad en la cobertura de prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros, como lo es desde el Sector de Soledad, para poder desplazarse a sus lugares de trabajo, centros comerciales, bancarios, de salud y escolares.

Población esta que en la actualidad está siendo movilizadas por el mal llamado moto taxis y taxis colectivos porque no tienen una alternativa de Transporte más segura.

Igualmente existen varios sectores del Distrito que hoy en día no cuenta con un servicio que lo intercomunique con las zonas descritas y que nosotros podemos entrar a servir con la propuesta que estamos planteando.

Somos consciente que el objetivo, a corto plazo, es implementar un Sistema de Transporte Inteligente capaz de manejar el despacho, control y planeación del transporte público Masivo y Colectivo del Distrito de Barranquilla sin embargo, antes de implementarlo se requiere la modernización del sistema de transporte, incorporando tecnologías que permitan un eficiente despacho de los vehículos y el control de la operación de los mismos con una flota que no afecte la operación de ninguno de los dos sistemas.

Como representante legal de la Cooperativa presento una propuesta no en contravía del mejoramiento que se requiere en materia de Transporte y de lo consignado por la Universidad del Norte sino con el firme propósito de mejorar la etapa del servicio relacionada con el despacho y control eficiente mediante la incorporación de equipos renovados a los requerimientos del Ministerio como son que a futuro todo el parque automotor en esta modalidad sea el correspondiente al grupo C establecido en el Decreto 170 de 2.001 en su artículo 45.

La incorporación de tecnología permitirá tener información confiable y oportuna de la operación del sistema, además atraerá nuevos usuarios y redundará en beneficios económicos para los transportadores, al reducir costos y aumentar eficiencia. La ciudad mejorará su calidad de vida al reducir la polución y el ruido generado por el excesivo número de vehículos circulando sin la debida coordinación. El proyecto beneficiará directamente a las empresas de transporte público colectivo de la ciudad, pero de manera indirecta se beneficiarán todas las personas que están involucradas o afectadas por el transporte público en la ciudad.

Si bien es cierto TRANSMETRO y el Área Metropolitana

contrataron el estudio referenciado “con el objeto de revisar las condiciones actuales de operación y desempeño de la circulación vehicular en los principales corredores e intersecciones de la malla vial Metropolitana, debió tenerse en cuenta algunos aspectos relacionados con la planeación del transporte en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana. Dicho estudio evidencia algunas de las deficiencias, pero para tener un diagnóstico más detallado y profundo hay que tener en cuenta la situación y los respectivos intereses de todas las personas que están involucrados en, o afectados por el sistema de transporte público colectivo de la ciudad directa o indirectamente. Y en tal sentido va encaminada nuestra propuesta.

Somos consciente de la modernización y de las consecuencia que ello conlleva por lo cual debemos trabajar en forma articulada tanto los aspectos del Transporte Masivo como el Colectivo, pero el ente estatal debe tener en cuenta que durante muchos años hemos sido una Empresa habilitada para prestar el servicio público Colectivo de Transporte de pasajeros en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana, por ello le solicito comedidamente que se materialice lo esbozado en el artículo 4 de la Resolución 051 de 2.010 a través de la cual se establecen criterios generales para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana en el cual preceptúa: **“PRINCIPIOS DE EQUIDAD E IGUALDAD.** Todas las decisiones que se tomen en materia de reestructuración del servicio se inspiran en los principios de igualdad y equidad”.

Lo anterior consideramos que ha sido entendido por la Autoridad en el sentido de que la Igualdad se construye como un límite de la Actuación de los poderes públicos y como un mecanismo de creación frente a la posibilidad arbitraria del poder. El principio de igualdad solo se viola cuando se trata desigualmente a los iguales. De ahí que lo constitucionalmente vetado sea el trato desigual ante situaciones idénticas. Ha de reunir el requisito de la razonabilidad, es decir, que no colisione con el sistema de valores constitucionalmente consagrado.

El derecho a la igualdad se garantiza mediante la misma protección y trato de las autoridades, sin que haya lugar a discriminación.

Para finalizar esta propuesta y reiterar el compromiso de la Cooperativa y los Transportadores socios de la misma que solo lograremos una eficiente y segura movilidad de las dos modalidades Masivo y Colectivo cuando las Autoridades se concienticen en realizar un control efectivo tomando medidas urgentes con respecto al servicio público individual y colectivo que vienen realizando los conductores de motos, fenómeno conocido con el nombre del MOTOTAXISMO que viene poniendo en riesgo la seguridad de los Barranquilleros y la movilización de los mismos en el Proyecto TRANSMETRO, al cual no le deseamos que corra la misma suerte que el Transporte Colectivo seriamente amenazado y mermado por la informalidad que se viene registrando por parte de estos actores al igual que los conductores de los vehículos tipo taxi al realizar un servicio no autorizado cambiando su función individual de taxi por el colectivo público de pasajeros, que ha conllevado a que el sector transportador de buses, busetas y microbuses hayan obtenido pérdidas incalculables desde el año 2.001.

En consideración a lo anterior me veo en la necesidad de solicitarle que requiera a todas las entidades que hacen parte de esta problemática, que no puede existir

en ninguna ciudad donde se desarrolle el modelo de Transporte Masivo y así lo ha establecido el documento COMPEs y en razón a ello están en mora de poner en práctica los mecanismos de apoyo al control de la informalidad en el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana, para establecer los correctivos a que haya lugar frente a la desmedida proliferación de vehículos taxi realizando colectivos y estructurar políticas serias y de largo aliento que solucionen la problemática generada e institucionalicen un control y seguimiento efectivo a las actividades relacionadas con este asunto de particular importancia para las Empresas y transportadores en el Distrito de Barranquilla.

La Honorable Corte Constitucional en la Sentencia C-408 de mayo 4 de 2004 M.P. Dr. Alfredo Beltrán Sierra sostuvo: “Autorizar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales, no solo constituiría una inaceptable falencia de Estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento de claras normas legales obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente de servicio público de transporte.

La exigencia de requisitos para la prestación de un servicio público como el de transporte, no puede constituir una violación del derecho al trabajo, pues la ley permite la constitución de empresas para la prestación de dicho servicio, siempre y cuando se cumplan las exigencias legales. La protección del derecho al trabajo no implica que el Estado esté en la obligación de soportar el ejercicio de actividades para las cuales no se cumplen las exigencias legales, con claro detrimento y desconocimiento de los derechos de los demás, pues un principio de orden social exige que las autoridades reglamenten el ejercicio de las actividades laborales cuando estas lleguen a afectar derechos ajenos.

A partir del año 2010 se implementará un sistema de transporte masivo, con buses de gran capacidad, que circulan por carriles exclusivos por las calzadas centrales, con rutas alimentadoras del sistema y operación controlada, manejándose el servicio con visión empresarial, este sistema corresponde al TRANSPORTE MASIVO al cual le apostamos por ello esperamos que la Autoridad tome en cuenta nuestra propuesta encaminada a que la adopción de las decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte público del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana estén acorde a la planeación y desarrollo del transporte público colectivo y masivo.

Que de acuerdo a las consideraciones que sustentan el recurso solicita revocar en todas y cada una de sus partes la Resolución número 0149-01 calendada 14 de mayo de 2.010, a través de la cual se ordena la Reestructuración oficiosa del servicio de la Ruta denominada ZONA FRANCA – CALLE 72 – VIA 40 – CIRCULAR.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO PARA DECIDIR

Se proceder a desatar el recurso interpuesto, teniendo en cuenta que el mismo reúne los requisitos de ley, previa las siguientes consideraciones:

ANTECEDENTES

1. Que el Área Metropolitana de Barranquilla y Transmetro

suscribieron el Contrato de Prestación de Servicios No. 038, cuyo objeto era adelantar por parte de la Universidad del Norte a Transmetro el estudio de Investigación aplicada en gestión y modelación del sistema del transporte y medio ambiente urbano para el diseño de rutas que permitan integrar el transporte colectivo con el transporte masivo, para mejorar las condiciones de operación del sistema colectivo del Distrito de Barranquilla y del Área Metropolitana, de acuerdo con la propuesta presentada por la Universidad del Norte, la cual fue evaluada y aceptada por las dos entidades convergentes en el contrato.

2. Que el resultado del estudio antes referenciado fue puesto en conocimiento de la Cooperativa Integral de Transportadores del Litoral Atlántico COOLITORAL. mediante oficio AMB-STT. 0198-10 de fecha Marzo 4 de 2010, comunicándosele que disponía de diez días hábiles para presentar sus propuestas u objeciones.
3. Que al analizar los fundamentos del Recurso se ordenó a nuestro Departamento Técnico verificar las objeciones planteadas.
4. Que una vez analizados los requisitos de procedibilidad contemplados en el artículo 52 del Código Contencioso Administrativo y verificando que el recurso de reposición interpuesto por el representante legal de la Cooperativa Integral de Transportadores del Litoral Atlántico COOLITORAL cumple con los parámetros previstos en la citada norma para la procedencia del mismo, se desatará analizando los motivos de la impugnación.

CONSIDERACIONES DE ORDEN LEGAL Y TECNICO PARA DECIDIR

Que de acuerdo al informe final entregado por la Universidad del Norte en su síntesis metodológica para su realización del proyecto de investigación se siguieron las siguientes actividades.

- Recopilación de información secundaria existente.
- Incorporación de información al sistema de información geográfico.
- Diseño y aplicación de encuestas para el estudio de movilidad.
- Codificación de la red de transporte público.
- Estudio de demanda de transporte informal.
- Procesamiento de información, expansión de datos y elaboración de matrices origen – destino.
- Modelación de propuesta para la reestructuración del transporte colectivo, los servicios intermunicipales y su integración con el transporte masivo.

Que a través del Informe Técnico de fecha Junio 17 de 2010 emitido por la Subdirección Técnica de Transporte se da respuesta a cada una de las inquietudes del recurso bajo las siguientes consideraciones:

.....”Teniendo en cuenta la comisión otorgada por la Dr. PAOLA MARTÍNEZ Subdirectora Técnica de Transporte el día Miércoles 16 de Junio de 2010 a las 03:00 p.m., con el fin de que se realizara visita técnica, específicamente en la zona popularmente conocida como (Antigua trocha

Manuela Beltrán) ubicada en el sector de Soledad 2000, debido al recurso presentado por la empresa COOLITORAL para el cambio de despacho de la ruta B2 mediante resolución 149.10.

Una vez recibida la solicitud, se programo la visita para el día Jueves 16 de Junio de 2010 a las 08:00 a.m. y se procedió a analizar la zona descrita, corroborando la continuidad y viabilidad del cambio propuesto. Adicionalmente se pudo comprobar que dichos recorridos obedecen a la necesidad de cubrir las necesidades de movilización de los barrios en la zona de influencia.

A continuación se presenta mapa del recorrido en la zona referenciada.



CONCLUSIÓN:

Se anexa recorrido corregido de acuerdo a nomenclatura de la zona:

SALIENDO DE LA TERMINAL DE DESPACHO UBICADA EN SOLEDAD 2000 (CALLE 48 CRA 5 (ANTIGUA TROCHA MANUELA BELTRÁN)), POR ESTA HASTA LA CARRERA 5, EMPALMANDO CON LA CALLE 37, POR ESTA HASTA LA CALLE 30, POR ESTA HASTA LA CARRERA 22 POR ESTA HASTA LA CALLE 37, POR ESTA HASTA LA CARRERA 21, POR ESTA HASTA LA CARRERA 21A, POR ESTA HASTA LA CARRERA 21B POR ESTA HASTA LA CALLE 70C, POR ESTA HASTA LA CARRERA 27 POR ESTA HASTA LA CALLE 71, POR ESTA HASTA LA CARRERA 35B POR ESTA HASTA LA CALLE 72, POR ESTA HASTA LA VÍA 40 POR ESTA HASTA LA CALLE 30, POR ESTA HASTA LA CALLE 37, EMPALMANDO CON LA CARRERA 5, POR ESTA HASTA LA CALLE 48, TERMINAL DE LA EMPRESA, FIN DEL RECORRIDO.

Que teniendo en cuenta todo lo anterior, y entrando a revisar los argumentos de la Cooperativa de conformidad al informe técnico antes relacionado se toma la decisión de revisar la reestructuración de la ruta.

Lo anterior en el entendido que es un deber nuestro por mandato constitucional velar por la seguridad de los administrados y anteponer el interés general al particular, procurando ante todo garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios de la infraestructura de transporte, además de estar revestida de toda legalidad otorgada por el Decreto 170 de 2001 que permite la reestructuración oficiosa en su artículo 34 cuando preceptúa: "La Autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda".

Que como Autoridad de Transporte en el Distrito y su Área Metropolitana estamos comprometidos a garantizar la seguridad, accesibilidad y oportunidad del servicio público de transporte de pasajeros como un indicativo de la calidad de vida de las personas.

Que como Autoridad en materia de transporte debemos aplicar los controles necesarios establecidos por parte del Estado para regular adecuadamente la prestación del servicio público colectivo de transporte de pasajeros.

Que en razón de lo preceptuado en el artículo 2º de la Constitución Política de 1.991 son fines esenciales del Estado, entre otros servir la comunidad, promover la prosperidad en general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos consagrados en la Constitución, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecta a más de asegurar la conveniencia pacífica y la vigencia de un orden justo, esto en concordancia con la responsabilidad de las autoridades de la república, en cuanto a asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que no hay que perder de vista el artículo 3º de la ley 336 de 1996, en la regulación del transporte público donde las autoridades competentes debemos exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo, por ello el artículo 5º de esta misma ley le da el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

Así mismo el artículo 8º de la Ley 336 de 1996 indica, "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.

Que los recorridos y demás características técnicas adoptadas por la entidad para reestructurar la ruta ZONA FRANCA – CALLE 72 – VÍA 40 - CIRCULAR fueron evaluados a fondo por la parte Técnica adscrita a la Subdirección de Transporte del Área Metropolitana, por la cual se considera necesario revocar parcialmente la actuación administrativa 149 de 2010 en el sentido de realizar el cambio de despacho de la ruta B2A tal como se dirá en la parte resolutoria de este proveído.



En mérito de lo expuesto, este despacho,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Confírmese **PARCIALMENTE** la Resolución 149.10 del 14 de mayo de 2.010.

ARTÍCULO SEGUNDO. Modifíquese la Reestructuración

Oficiosa del recorrido de la Ruta ZONA FRANCA – CALLE 72 – VIA 40 - CIRCULAR a la Cooperativa Integral de Transportadores del Litoral Atlántico, de la siguiente manera:

- a) A partir de la fecha en que inicie operación de TRANSMETRO, el servicio se prestará en las condiciones en que se señalan a continuación:

Ruta Código	B2A
Denominación (Origen – Destino)	ZONA FRANCA – VIA 40 - CIRCULAR
Recorrido	
Saliendo de la terminal de despacho ubicada en soledad 2000 (calle 48 cra 5 (antigua trocha Manuela Beltrán)), por esta hasta la carrera 5, empalmado con la calle 37, por esta hasta la calle 30, por esta hasta la carrera 22 por esta hasta la calle 37, por esta hasta la carrera 21, por esta hasta la carrera 21a, por esta hasta la carrera 21b por esta hasta la calle 70c, por esta hasta la carrera 27 por esta hasta la calle 71, por esta hasta la carrera 35b por esta hasta la calle 72, por esta hasta la vía 40 por esta hasta la calle 30, por esta hasta la calle 37, empalmado con la carrera 5, por esta hasta la calle 48, terminal de la empresa, fin del recorrido.	

ARTICULO TERCERO. La presente resolución modifica parcialmente la Resolución 149 de 2010, por medio de la cual se reestructura el permiso de la ruta ZONA FRANCA – CALLE 72 – VIA 40 - CIRCULAR autorizada a la Cooperativa Integral de Transportadores del Litoral Atlántico COOLITORAL.

ARTICULO CUARTO. Notificar el contenido del presente acto administrativo, al representante legal de la Cooperativa Integral de Transportadores del Litoral Atlántico COOLITORAL de conformidad con los artículos 44 y 45 del C.C.A

ARTICULO QUINTO: Informar al representante legal de la Cooperativa Integral de Transportadores del Litoral Atlántico COOLITORAL que contra el acto administrativo no procede ningún recurso de vía gubernativa según el artículo 50 del C.C.A.

ARTICULO SEXTO. La presente resolución rige a partir

de la fecha de su ejecutoria, sin embargo entrará a operar con las condiciones descritas en el literal a) del artículo segundo hasta tanto se inicie la operación Transmetro, situación que será comunicada a la empresa por el Área Metropolitana de Barranquilla.

Dada en Barranquilla a los, 21 junio 2010.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

RICARDO FELIPE RESTREPO ROCA
DIRECTOR

DECRETO DESPACHO DEL ALCALDE

DECRETO 0251
(Junio 24 2010)

POR MEDIO DEL CUAL SE HACE UN ENCARGO

El Alcalde del Distrito Especial Industrial y Portuario de Barranquilla en ejercicio de las atribuciones que le confieren el artículo 315 de la Constitución Política, artículo 91, literal D, inciso 2o, de la Ley 136 de 1994, artículo 23 del Decreto 24000 de 1968, artículo 34 del Decreto 1950 DE 1973, Y,

DECRETA:

ARTÍCULO ÚNICO: Encárguese a la doctor **MODESTO ENRIQUE AGUILERA VIDES**, identificado con cédula de ciudadanía No 8.690.397, de la funciones de Alcaldes del Distrito de Barranquilla, a partir del 25 de junio de 2010, y mientras duren las vacaciones del titular Ingeniero **ALEJANDRO CHAR CHALJUB**.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Barranquilla a los 24 días del mes de Junio de 2010

ALEJANDRO CHAR CHALJUB

Alcalde del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla


DECRETO DESPACHO DEL ALCALDE
DECRETO 0274
 (Junio 28 2010)

**POR MEDIO DEL CUAL SE PRORROGA EL TÉRMINO DE VIGENCIA DEL
 DECRETO 0179 DE 2006 “Por medio del cual se dictan medidas para
 controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicleta
 de conformidad con el Decreto 2961 del 2006 expedido por el Gobierno
 Nacional y se unifican las disposiciones distritales que se refieren a la
 circulación de motocicletas”**

EL SUSCRITO ALCALDE ENCARGADO DEL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA, MEDIANTE EL DECRETO 0251 DE 2010, EN USO DE SUS FACULTADES CONSTITUCIONALES, LEGALES Y EN ESPECIAL LAS CONFERIDAS EN EL ARTICULO 315 DE LA CONSTITUCION POLITICA, LEY 769 DE 2002, LEY 1383 DE 2010, Y

CONSIDERANDO:

Que el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2961 de 2006 “Por medio del cual se indican medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal d) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

Que el citado Decreto estableció en su artículo primero: “en los municipios o distritos donde la autoridad distrital o municipal verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicleta, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por periodos inferiores o iguales a un año”

Que el artículo 2 del citado Decreto establece: “ El conductor o propietario de una motocicleta que circule con acompañante o parrillero dentro de las zonas u horarios objeto de la restricción será sancionado de conformidad con las normas aplicables por la prestación ilegal del servicio público de transporte de pasajeros o servicio no autorizado”

Que la Superintendencia de Puertos y Transportes mediante Circular Externa No. 09 de 2007 exhortó a las autoridades competentes en materia de tránsito a adoptar las medidas y establecer las restricciones a la circulación tanto en el horario como en las zonas de la ciudad en donde resulte notoria la circulación de este tipo de vehículos o equipos para el transporte público ilegal de pasajeros, así como aplicar las sanciones a cargo del propietario y el conductor de los vehículos que sean sorprendidos prestando este servicio público ilegal y por consiguiente la respectiva inmovilización y traslado del

respectivo vehículo a los parqueaderos designados por los organismos de tránsito respectivos.

Que entre los actos administrativos expedidos para las restricciones y circulaciones de este tipo de vehículos se encuentran: Decreto 228 de 2004 sobre la obligatoriedad del censo para las motocicletas; Decreto 401 de 2004; Decreto 61 de 2005; Decreto 50 de 2006; Decreto 173 de 2006; Decreto 87 y 88 de 2008; Decreto 190 de 2008; Decreto 677 de 2008; Decreto 0924 de 2008; Decreto 0129 de 2009; Decreto 0212 de 2009; Decreto 0301 de 2009; Decreto 0396 de 2009, Decreto 04526 de 2009, Decreto 0539 de 2009, el Decreto 0673 de 2009, el Decreto 0825 de 2009, el Decreto 0924 de 2009, el Decreto 1186 de 2009, el Decreto 1960 de 2009, el Decreto 0077 de 2010, el Decreto 0134 de 2010 y 0216 de 2010.

Que el Gobierno Nacional expidió el Decreto 4116 de 2008 “Por el cual se modifica el Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, relacionado con las motocicletas” lo cual hace necesario reevaluar la propuesta relacionada con el tema objeto de estudio.

Que en cumplimiento del artículo primero del Decreto 4116 de 2008, el cual manifiesta: “...En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad.”.

Que la Administración Distrital ya tiene identificados y definidos los criterios para unificar las medidas tendientes a controlar la circulación de Motocicletas en el Distrito

de Barranquilla, de forma armónica con los demás Municipios que conforman el Área Metropolitana. Y que de igual manera la Secretaria de Movilidad Distrital ya tiene consolidada la información que permitirá expedir una nueva norma de orden local, para darle solución integral a los problemas de Movilidad generados por el fenómeno del “mototaxismo” como Modo de transporte ilegal, garantizando que las mismas no atenten contra las garantías y derechos de las personas que se dedican a esta actividad de forma ilegal en el Distrito de Barranquilla. Que esta nueva normativa en materia de Motocicletas, armonizada con el impacto que generará en la Movilidad del Distrito la entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte TRANSMETRO, el cual ejercerá una importante influencia en todo el corredor de la calle Murillo, y la Avenida Olaya Herrera; hace necesario que la Administración Distrital estructure un plan con todas las autoridades del Distrito, para garantizar la seguridad de los ciudadanos, por eventuales problemas de orden público como los acaecidos en otras ciudades capitales como Montería y Valledupar.

Que con fundamento en estas consideraciones se hace necesario prorrogar el plazo establecido en el Decreto 0179 de 2006.

DECRETA:

ARTICULO PRIMERO: Prorróguese hasta el 31 de Julio de 2010, las medidas contenidas en el Decreto 0179 de 2.006.

PARAGRAFO: Lo anterior en concordancia con lo dispuesto en el Decreto 087 de 2008, el Decreto 088 de 2008, el Decreto 0490 de 2008, el Decreto 598 de 2008 y el Decreto 677 de 2.008.

ARTICULO SEGUNDO: El presente Decreto rige a partir del 1 de Julio de 2010, y de su publicación en la Gaceta Distrital.

Dado en Barranquilla a los veintiocho (28) días del mes de Junio de 2.010.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

MODESTO ENRIQUE AGUILERA VIDES

Alcalde Mayor (E) D.E.I.P. de Barranquilla.



*Página
en
blanco*



ALCALDÍA DE BARRANQUILLA
Distrito Especial, Industrial y Portuario

