

Análisis de la ejecución de los recursos financieros asignados al proyecto “sistema estratégico de transporte público de pasajeros de Popayán”- Movilidad Futura S.A.S para la vigencia 2018 - 2021



Presentado Por:

Jesús Fernando López Imbachi

Corporación universitaria Autónoma del cauca
Facultad de ciencias Administrativas, Contables y Económicas
Programa Finanzas y Negocios Internacionales
Popayán-Cauca

2021

Análisis de la ejecución de los recursos financieros asignados al proyecto “sistema estratégico de transporte público de pasajeros de Popayán”- Movilidad Futura S.A.S para la vigencia 2018 – 2021



Presentado por:

Jesús Fernando López Imbachi

Director:

Jorge Eduardo Orozco Álvarez

Corporación Universitaria Autónoma del Cauca
Facultad de ciencias Administrativas, Contables y Económicas
Programa de Finanzas y Negocios Internacionales
Popayán
2021

Tabla de contenido

Introducción	8
1.0. Problema de investigación.....	9
1.1. Enunciado	9
1.2. Formulación.....	10
2.0. Objetivos	10
2.0. Objetivo general	10
2.1. Objetivos específicos	10
3.0. Justificación y delimitación	10
4.0. Marco teórico	11
5.0. Tipo de investigación	32
6.0. Estrategias metodológicas	33
6.1. Procedimiento.....	33
7.0. Resultados obtenidos	33
7.1. Retrospectiva del sistema de transporte público en la ciudad de Popayán.	34
7.2. Identificación de las fuentes, así como los montos de los recursos financieros asignados al proyecto.....	41
7.3. Incidencia de la variación en las divisas en los montos de los recursos financieros asignados al proyecto.....	46
7.4. Nivel de eficiencia en la utilización de los recursos financieros asignados al proyecto.....	50
8.0. Discusiones, conclusiones y recomendaciones.	67
8.1. Discusión	67
8.2 Conclusiones	69
Referencias.....	71
Anexos:.....	80

Lista de tablas

Tabla 1 Presupuesto total	45
Tabla 2 Porcentaje de ejecución presupuestal y eficacia	51

Lista de anexos

Ilustración 1 Presupuesto asignado.....	46
Ilustración 2 Toma aérea de obras complementarias barrio Belalcázar Calle 7N entre carrera 9N y 6N 2018.....	54
Ilustración 3 Foto obras complementarias barrio Sotará calle 25N.....	54
Ilustración 4 Foto aérea sector del colegio José Eusebio Caro tramo 7A 2019.....	55
Ilustración 5 Foto tramo 7A 2019 sector chune.....	56
Ilustración 6 Foto de ciclovía y espacio peatonal tramo 7A 2019.....	56
Ilustración 7 Foto aérea glorieta de la lotería del cauca tramo 9 2019.....	57
Ilustración 8 foto tramo 9 2019.....	57
Ilustración 9 foto carrera 8 con calle 5 tramo 6 2020.....	59
Ilustración 10 Carrera 8 entre calle 5 y 6, tramo 6 2020.....	60
Ilustración 11 foto tramo 6 2020.....	60
Ilustración 12 Pasos peatonales sector Colegio Madre Laura 2021.....	61
Ilustración 13 Pasos peatonales sector Madre Laura 2021.....	62
Ilustración 14 Pasos peatonales sector Madre Laura 2021.....	62
Ilustración 15 Pasos peatonales sector antigua universidad cooperativa 2021.....	63
Ilustración 16 Pasos peatonales sector antigua cooperativa 2021.....	63
Ilustración 17 foto paraderos 2021.....	65
Ilustración 18 foto paraderos 2021.....	65
Ilustración 19 Foto paraderos 2021.....	66
Ilustración 20 Conciliación crédito 2575 - 31 de enero 2018.....	80
Ilustración 21 Conciliación crédito 2576 - 31 de enero 2018.....	81
Ilustración 22 Conciliación crédito 2575 - 31 de enero 2019.....	81
Ilustración 23 Conciliación crédito 2576 - 31 de enero 2019.....	82
Ilustración 24 Conciliación crédito 2575 - 31 de enero 2020.....	82
Ilustración 25 Conciliación crédito 2576 - 31 de enero 2020.....	83
Ilustración 26 Conciliación crédito 2575 - 31 de enero 2021.....	83
Ilustración 27 Conciliación crédito 2576 - 31 de enero 2021.....	84

Resumen

La movilidad en la capital caucana esta sienta mejorada a través del Sistema Estratégico de Transporte Público de pasajeros de Popayán por su ente gestor Movilidad Futura S.A.S quien fue el encargado de unir las cuatro empresas transportadoras de pasajeros (Transtambo Ltda., Sotracauca Metro, Translibertad Ltda. y Transpubenza Ltda.) que existen en la ciudad desde años anteriores vinculándolas a ser parte del nuevo SETP. En el año 2009 se iniciaron con las obras del proyecto para poner en marcha el nuevo sistema de transporte con recursos que son netamente públicos de los cuales provienen de la nación en un 70% y el municipio aporta el 30%.

La Nación tiene dos contratos con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID): El contrato No 2575 que son recursos para las obras de infraestructura y el contrato No 2576 que son recursos para obras ambientales, dichos recursos financieros son entregados al banco de la república en dólares y este a su vez le hace el giro a la Fiducia con la que cuenta la entidad Movilidad Futura S.A.S en pesos colombianos para la ejecución de las obras necesarias en el proyecto, los reportes de los gastos realizados con el dinero proveniente por parte del BID deben ser realizados por el ente gestor en dólares estadounidenses (USD) directamente al Banco Interamericano de Desarrollo.

Se midió el nivel de eficiencia de los recursos financieros de los años comprendidos entre 2018-2021 y se obtuvieron porcentajes bajos de la ejecución presupuestal en el proyecto para el desarrollo del SETP en la ciudad de Popayán, debido a múltiples factores internos y externos de la empresa lo cual demoró de manera significativa varias obras y el avance en general del nuevo sistema estratégico de transporte público de pasajeros al no cumplir con los cronogramas que se habían estipulado previamente.

Palabras Claves: Transporte Público, Movilidad, Divisas, Eficiencia.

Abstract

Mobility in the capital of Cauca has been improved through Popayán's Strategic Public Transportation System for passengers by its managing for the entity Movilidad Futura SAS, who was in charge of uniting the four passenger transport companies (Transtambo Ltda., Sotracauca Metro, Translibertad Ltda. and Transpubenza Ltda.) that have existed in the city since previous years, linking them to being part of the new SETP. In 2009 work began on the project to start up the new transportation system with resources that are clearly public, of which 70% come from the nation and the municipality contributes 30%.

The Nation has two contracts with the Inter-American Development Bank (IDB): Contract No. 2575 which are resources for infrastructure works and contract No. 2576 which are resources for environmental works, said financial resources are delivered to the Bank of the Republic in dollars and this in turn makes the transfer to the Trust that the entity Movilidad Futura SAS has in Colombian pesos for the execution of the necessary works in the project, the reports of the expenses made with the money from the IDB They must be made by the managing body in US dollars (USD) directly to the Inter-American Development Bank.

The level of efficiency of financial resources for the years between 2018-2021 was measured and low percentages of budget execution were obtained in the project for the development of the SETP in the city of Popayán, due to multiple internal and external factors of the This company significantly delayed several works and the general advancement of the new strategic passenger public transport system by not complying with the previously stipulated schedules.

Keywords: Public transport, Mobility, Foreign exchange.

Introducción

A través del documento CONPES 3602 de 2009 se estipuló llevar a cabo el proyecto del sistema estratégico de transporte público de Popayán SETP dado que la capital caucana esta denominada como una ciudad intermedia y con problemas de movilidad, por ello se determinó la necesidad de crear una estrategia para prestar un mejor servicio a los ciudadanos basado en la eficiencia, seguridad, responsabilidad, sostenibilidad ambiental, equidad y competitividad para contribuir y optimizar la calidad de vida de las personas.

La empresa Movilidad Futura S.A.S. es el ente gestor encargado de llevar a cabo el desarrollo del proyecto del SETP en la ciudad de Popayán, donde las fuentes de financiación son la nación en un 70% y el municipio el 30%, por lo que se vio la necesidad de realizar la contratación de un encargo fiduciario con el banco Davivienda para el manejo de los recursos financieros que se asignan al proyecto, dentro de los cuales se analizaron los años del 2018 al 2021 para ver las obras que se llevaron a cabo y medir el nivel de eficiencia de la ejecución presupuestal que tuvo la empresa en dichas vigencias.

1.0. Problema de investigación

1.1. Enunciado

En el documento CONPES 3167¹ se plantearon acciones para todas las ciudades y se subdividieron según su población con el fin de determinar los proyectos que permitieran desarrollar sistemas de movilidad sostenibles para ellas.

Los procesos de urbanización que el país ha observado durante su historia reciente han exigido el desarrollo de nuevas capacidades en la prestación de los diferentes servicios que requieren las ciudades para su adecuado funcionamiento. A medida que éstas crecen en población y en superficie urbanizada, el número de viajes aumenta requiriendo sistemas de transporte urbano que proporcionen la movilidad adecuada para la interacción de las nuevas comunidades que resultaron del proceso de expansión urbana (Departamento nacional de planeación [DNP], 2002).

A raíz de ello, se detectó la necesidad de desarrollar una estrategia con el fin de mejorar el sistema de transporte para las ciudades de entre 250.000 y 500.00 habitantes, siendo así denominada una de las ciudades amables de Colombia por el departamento nacional de planeación ya que se busca un desarrollo urbano planificado, ambientalmente sostenible, generadores de riqueza y principalmente que sean amables para los ciudadanos.

Para la puesta en marcha de todos los sistemas estratégicos de transporte públicos del país se asignan recursos financieros para el cumplimiento de los objetivos que se establecen; en la empresa Movilidad Futura S.A.S² de Popayán se cuenta con un presupuesto que es asignado anualmente para la ejecución de los diferentes proyectos que se tienen para la ciudad y dentro de la empresa, la ejecución de los recursos no se ha establecido a través de un método que permita conocer la eficacia y la eficiencia de estos, dado que no se ha realizado un estudio para poder determinar la optimización de los mismos.

¹ CONPES “es la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país” (DNP, 2021).

² Movilidad futura S.A.S: “La Sociedad SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE POPAYÁN "Movilidad Futura S.A.S." es una sociedad comercial, de capital, constituida como Sociedad por Accionistas Simplificada, regida por las disposiciones de la ley 1258 de 2008 y los presentes estatutos” (Movilidad Futura SAS, 2018).

Por tal motivo, este trabajo de pasantía busca determinar:

1.2. Formulación

¿Cómo han sido ejecutados los recursos financieros asignados al proyecto “sistema estratégico de transporte público de pasajeros de Popayán”- Movilidad Futura S.A.S para la vigencia 2018 – 2020?

2.0. Objetivos

2.0. Objetivo general

Analizar la ejecución de los recursos financieros asignados al proyecto “sistema estratégico de transporte público de pasajeros de Popayán”- Movilidad Futura S.A.S para la vigencia 2018 al 2021.

2.1. Objetivos específicos

- Realizar una retrospectiva del sistema de transporte público en la ciudad de Popayán.
- Identificar las fuentes, así como los montos de los recursos financieros asignados al proyecto.
- Determinar la incidencia de la variación en las divisas en los montos de los recursos financieros asignados al proyecto.
- Establecer el nivel de eficiencia en la utilización de los recursos financieros asignados al proyecto.

3.0. Justificación y delimitación

El Sistema Estratégico de Transporte Público de Popayán fue diseñado bajo principios de eficiencia y sostenibilidad, orientado a mejorar el servicio al usuario con una óptima y moderna estructura empresarial de los operadores; vinculando a la prestación del servicio las actuales empresas de transporte urbano en la ciudad pretendiendo una eficaz regulación del servicio y una mayor capacidad institucional del municipio.

En la presente investigación se realiza una evaluación del manejo de los recursos que ingresan a la entidad para la ejecución de las obras del proyecto, lo que permite interpretar y evaluar los sucesos financieros que se presentan en el desarrollo de las actividades de la ejecución de los recursos, por medio de la obtención y comparación de los estados financieros de los años 2018, 2019, 2020 y 2021 con el propósito de establecer indicadores financieros que permitan identificar la medición y la proyección de la ejecución de los recursos.

El estudio permitirá establecer un nivel de eficiencia en la inversión de los recursos, determinando el nivel de cumplimiento de los objetivos establecidos por la empresa que son destinados a la puesta en marcha del sistema estratégico de transporte público de Popayán, así mismo diagnosticar la situación financiera actual y tomar las decisiones estratégicas para la sostenibilidad del proyecto.

El resultado del presente documento permitirá la identificación de las posibles falencias que tiene Movilidad Futura SAS en el área financiera en la administración de los recursos que ingresan a la entidad.

4.0. Marco teórico

En la presente investigación se tratarán diferentes ideas que nos ayudarán a comprender el tema que se ha tomado como objeto de estudio, el transporte, la movilidad y la ejecución de los recursos financieros que ingresan a las empresas de transporte público.

Para iniciar, mencionaremos que el tema del transporte y la movilidad es de vital importancia por la relevancia que tiene para los ciudadanos, debido a que de ello depende la fuente de ingreso de muchos y así mismo el poder trasladarse de la casa al trabajo de otros, por eso es importante tener claro el origen Y el concepto de transporte y movilidad como lo vemos a continuación.

Los orígenes del transporte surgieron de la necesidad de transportar alimentos o personas de un lugar a otro inicialmente por animales que fueron adiestrados, hasta que apareció la rueda que ayudo a desarrollar nuevas estructuras para transportar de manera más fácil sus bienes, pero la rueda apenas influyo debido a que había pocos caminos y además eran bastante desiguales.

Según Agenjo y Truyols (2008) se denomina transporte a la unión de tres elementos fundamentales, la infraestructura, el vehículo y la empresa de servicio que constituye la actividad y ninguno es útil sin que los otros dos existiesen.

Según Ecologistas en acción (2007) el transporte es el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen de un lugar a otro en diferentes tipos de transporte.

En la actualidad existen dos tipos de transporte que son el público y el privado.

“Se habla de transporte público, para hacer referencia a los autobuses, trenes y otras unidades móviles que sirven para la movilización de los ciudadanos de una comunidad y que está solventado y manejado por el estado vigente” (Perez y Gardey, 2012, p. 1).

“El transporte público privado pertenece a individuos o empresas particulares. En este caso los responsables de la manutención de dichos vehículos son sus dueños, al igual que serán quienes respondan por ellos en caso de accidente” (Perez y Gardey, 2012, p. 1).

Según Bonilla (2018) los cambios del transporte derivan de las exigencias y las necesidades de la población siempre buscando las mejores condiciones para la movilidad comercial e individual, el transporte ya sea privado u oficial es un servicio público siendo indispensable para la mayoría de las personas por lo que ha sido necesario la intervención e inversión del estado en este aspecto, siendo el transporte parte integral de la política económica estatal.

Las primeras formas de transporte marítimo registradas datan del año 3500 a.C. y, gracias a ellas, se consiguió llevar pequeñas cargas y algunos tripulantes a través de pequeñas rutas costeras. Poco a poco, el avance de la técnica y el uso de nuevos materiales fue propiciando que las distancias pudiesen ser cada vez mayores (José-Manuel, 2017).

Para Dirección general marítima (2021) la historia del transporte marítimo regulado por el estado en Colombia inicia en el año de 1931 con la promulgación de la ley 30 referente al transporte marítimo, la cual autoriza al gobierno nacional por medio de contratos la formación, organización y desarrollo de una compañía nacional de marina mercante. En 1952 mediante el decreto 120 de 1951 se asignó a la armada nacional las funciones de reconocimiento, clasificación y registro de embarcaciones, también se le otorgó la facultad de organizar una unidad de marina mercante colombiana con el objetivo de prestar un mejor servicio al sector marítimo y de igual manera contribuir al desarrollo económico del país. A principios de los años 90 se expide la ley 1 de 1991 asignando las funciones de autoridad portuaria al hoy ministerio de transporte.

Según Moldtrans (2014) no existe acuerdo exacto de la aparición del transporte terrestre, pero se habla de unos 5.500 años del invento de la rueda el cual fue uno de los inventos más fundamentales para la humanidad, la necesidad de cargar y trasladar entre varios territorios se sitúa el origen del transporte terrestre.

En sí, la historia del transporte terrestre puede entenderse como el reflejo de la evolución social. En sus labores, las necesidades de traslado de objetos y mercancías de un punto a otro fueron auxiliadas por el empleo de animales como fuerza motora. Los perros en un primer momento y animales de mayor tamaño con el paso del tiempo se convirtieron en elementos imprescindibles en el transporte terrestre. Tirados por caballos, carros y diligencias propiciaron el

intercambio de todo tipo de materias primas y productos manufacturados gracias al establecimiento de rutas comerciales (Moldtrans, 2014).

A finales del siglo XVIII el inglés James Watt inventa la primera máquina de vapor, la cual permite acelerar de manera significativa el lento avance material de la humanidad. Aprovechando los adelantos mecánicos de la industria textil y la masificación de la producción de acero, en 1804 que el también inglés Richard Trevithick inventó la primera máquina locomotora sobre rieles (Fenoco, 2009).

En 1878 se empezó su construcción que pretendía vincular Cali con el Océano Pacífico a la altura del puerto de Buenaventura. En 1882 se inauguró el tramo Buenaventura-Córdoba que incluyó la reconstrucción del puente del Piñal; tres años después, la Nación asumió su construcción que fue suspendida en 1899 por la Guerra de los Mil Días. En este periodo los trabajos se adelantaron con tanta lentitud que en promedio se construyó un kilómetro y medio por año. En 1909 el ferrocarril llegó a Dagua; tres años después a Yumbo y en 1915 a Cali. Un año después se inauguró en Juanchito el conocido puente giratorio sobre el río Cauca y así se fue extendiendo: Palmira (1917), Tuluá (1920), Bugalagrande (1922), y Cartago (1923). De esta línea y desde la población de El Zarzal se prolongó hasta Armenia (1927) para comunicarlo en el paso de La Línea mediante una carretera con el Ferrocarril del Tolima. De otra parte, en 1914, desde Cali se extendió hacia Popayán a donde finalmente llegó en 1925. Para 1930, el Ferrocarril del Pacífico era el más extenso y desarrollado del país. En 1940 pasó a ser una división de los Ferrocarriles Nacionales; dos años después fue empalmado con el de Antioquia y en 1959 absorbió el Ferrocarril de Caldas (Banco de la república cultural [Banrepcultura], 2018).

Para Ruano (2016) la historia del transporte aéreo se remite a 1782 con la llegada del globo aerostático el cual fue el precursor del avión, el auge de los globos elevados por hidrogeno que dio lugar a la creación de uno específicamente para pasajeros que constituyo el único medio para trasladarse por los cielos durante dos siglos más, hasta la aparición de los hermanos Wright en el siglo XX quienes fueron los pioneros en la historia de la aviación, fabricaron un avión que fue capaz de planear un corto vuelo impulsado con ayuda de una catapulta externa.

Hoy en día con el desarrollo de la tecnología existen diversos tipos de naves aéreas que van desde los globos, los helicópteros, las avionetas y los aviones que son los principales para trasladar cientos de personas en un solo vuelo, como así mismo ya existen solo aviones especialmente equipados para trasladar mercancías jugando así este medio de transporte un papel importante en la globalización.

Con la finalidad de fundamentar el presente estudio investigativo y conocer lo que se ha estudiado respecto al tema por parte de quienes antecedieron a esta investigación, se citan varios estudios que se hallaron respecto a la financiación por parte del estado para la prestación del servicio de transporte público y la movilidad.

Para iniciar debemos conocer de que se tratan las finanzas públicas, que es donde parte el inicio de este estudio.

Las finanzas públicas son la administración de los ingresos, gastos y deudas de un país por medio de una serie de instituciones gubernamentales o instituciones de carácter público. En este sentido, cuando hablamos de las finanzas públicas nos estamos refiriendo a la forma en que se recolecta impuestos e ingresos, los montos que son recolectados, la forma en que se gastan los recursos financieros públicos de un país, el monto que es gastado, así como del déficit o el superávit resultante, los cuales son finalmente la diferencia entre los ingresos y los gastos que tiene el gobierno durante un determinado periodo de tiempo (Gutiérrez, 2021).

Las finanzas públicas se definen como el conjunto de elecciones económicas que manifiestan la relación de ingresos y gastos del Estado, siempre que estén contenidas en el sistema presupuestal, lo cual exhibe una mutua relación entre ingresos públicos, gastos públicos y las actividades del Estado. Éstas no se ocupan únicamente de cuestiones de dinero, liquidez o necesidad de capital, sino también de problemas como la asignación de recursos, la distribución de la renta, la estabilidad económica, el pleno empleo, la estabilidad de precios y el desarrollo económico (Padilla, 2014).

Según Ramirez (2008) la función que tienen las finanzas públicas es contribuir al desarrollo económico del país y el estado es el encargado de que la distribución de los recursos sea de una manera equitativa, puesto que el desarrollo del país depende de la buena administración que se realice con recursos financieros.

Para una adecuada programación y ejecución de la inversión pública se debe contar con instrumentos que involucren en su totalidad el ciclo presupuestal de los proyectos de inversión desde formulación hasta la evaluación ex post. Para ello la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas cuenta con el Banco de Programas y Proyectos de Inversión - BPIN, orientado a consolidar una cultura nacional de proyectos. Es la instancia que liga la planeación, la programación y el seguimiento de programas y proyectos de inversión pública, por medio de sus componentes y funciones. Está conformado por los componentes legal e institucional, educación, capacitación y asistencia técnica, metodologías y sistemas de información y herramientas computacionales, componentes son coordinados por la Subdirección de Proyectos e Información para la Inversión Pública – SPIIP (DNP, 2021).

Los desafíos que enfrentan las empresas públicas son de amplio conocimiento, como también la necesidad de superarlos para mejorar su desempeño. Pero estos desafíos – de gestión, integridad, y transparencia, entre otros – tienen características particulares: Las empresas públicas deben equilibrar los objetivos sociales y la rentabilidad económica, y están sujetos a la influencia política. Esto hace que tengan que conciliar objetivos contrapuestos y afrontar costos sobre su eficiencia obligándolas, por ejemplo, a centrarse en objetivos a corto plazo (Diéguez, Nuñez y Rubio, 2018).

En la ejecución de recursos de una empresa para su cumplimiento y óptimo desarrollo se tiene en cuenta el área de control interno. Según Charaja (2013) el Control Interno es un proceso integrado a los procesos, y no es un conjunto de pesados mecanismos burocráticos añadidos a los mismos, efectuando por el consejo de la administración, la dirección y el resto del personal de una

Entidad, diseñado con el objeto de proporcionar una garantía razonable para el logro de objetivos incluidos.

Se encontraron estudios previos realizados de la financiación de empresas de transporte público en diferentes partes del mundo tales como:

El transporte urbano español es un eje fundamental para mejorar la movilidad ciudadana. El incremento de la movilidad en las ciudades tiene efectos negativos referentes a la congestión y a la saturación de las infraestructuras viarias. Se ha demostrado que para mejorar la movilidad se debe lograr el desarrollo del transporte público. Debido a las fuertes necesidades de apoyo y financiación, el desarrollo del transporte público solo ha podido llevarse a cabo con un fuerte apoyo de la financiación pública. (Urbano, Ruiz y Sanchez, 2012, p. 1)

En Curitiba, Brasil, el sistema tipo BRT ha sido implementado como una herramienta para fomentar un proceso de desarrollo urbano que se caracteriza en apoyar y fortalecer el sistema de transporte público en general. En el año 1972, la ciudad incorporó una red de vías exclusivas para autobuses y estimuló a lo largo de los cinco ejes principales del sistema tipo desarrollos del suelo de alta densidad y usos mixtos, estos ejes estructurales han guiado el proceso de crecimiento urbano de Curitiba por décadas y convergen en el centro de la ciudad. La nueva línea verde de Curitiba se fundamenta en principios similares: fomentar el desarrollo urbano que mejora y facilita el uso del sistema de transporte público masivo. El caso de Curitiba sugiere que el éxito del sistema tipo BRT puede ser mayor a través de la concentración del desarrollo del suelo a lo largo del eje del sistema de transporte público masivo. En otros estudios, se ha investigado si el sistema tipo BRT puede realmente estimular el desarrollo del suelo (Rodriguez y Vergel, 2017).

Para Vial (2010) Singapur es uno de los países con mejor movilidad en el mundo gracias al manejo gubernamental de la congestión de singapur y al control del número de automóviles, que promovió el uso del transporte público y masivo, convirtiéndolo en el modo más escogido para movilizarse.

El transporte público en Suiza se puede divide en dos tipos de redes: la red de transporte nacional -que incluye trenes, teleféricos de montaña y hasta barcos- y la red de transporte de cada pueblo o ciudad -principalmente autobuses y/o tranvías-. Aunque la gestión de unas y otras redes sea independiente, el sistema de transporte está perfectamente integrado de manera que es posible utilizar una combinación de trenes, barcos y autobuses comprando un único billete, así como obtener información sobre trayectos simplemente consultando la web de la SBB -siglas de Ferrocarriles Federales Suizos en alemán. (Living la vida en Suiza, 2016, p. 1)

Para Sakamoto (2010) el mundo entero se enfrenta en una amplia necesidad que existe entre un sistema de transporte urbano eficiente, equitativo y respetuoso del medio ambiente y los recursos financieros para satisfacer dichas necesidades...los servicios de transporte público son informales, inadecuados y muchas veces peligrosos debido a la falta de inversión en los servicios formales.

A pesar de los obstáculos de navegación, desde 1823 se concedió a un comerciante alemán, Juan Bernardo Elbers, la posibilidad de crear una compañía de transporte que ofreció inicialmente el servicio de buques tradicionales y luego importó por primera vez barcos de vapor hechos en Estados Unidos, los cuales recibieron el nombre del Gran Bolívar y el Gran Santander (Bonilla, 2018).

Para Bonilla (2018) los ferrocarriles en Colombia llegaron a mediados del siglo XIX, no obstante; debido al interés político del país por fomentar su construcción tuvo un impulso a partir de la expansión de la economía cafetera de exportación en 1880.

Según Escobar (2007) en la década de 1920 aparece el transporte en cables aéreos, entre Manizales-Mariquita construido en 1922 y de 72,6 km de longitud, que desalojó el transporte de arriería; ya en 1929 después de la recesión económica en Colombia se fomenta el transporte carretero entre cabeceras urbanas lo que permitió trasladar los beneficios del café a la economía del campo por lo cual se abrieron las vías rurales para carros como el Jeep el Willys y las “Chivas”.

Según Red cultural del banco de la republica (2014) en el año de 1919 se creó la sociedad colombo alemana de transporte aéreo Scadta en la ciudad de Barranquilla, donde la aviación comercial dio los primeros pasos para que el transporte aéreo de pasajeros y de correo pudiera efectuarse en los lugares más aislados del país como por ejemplo los archipiélagos. Scadta se fundó el 5 de diciembre de 1919 donde se asociaron varios empresarios del caribe colombiano con 3 empresarios alemanes.

Como consecuencia de factores asociados a la primera guerra mundial, en 1920 inicia operaciones la aviación comercial en Colombia con la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo “Scadta”. Se reduce de 2 semanas a 10 horas, la distancia entre Barranquilla y Bogotá. Como consecuencia de la segunda guerra y atendiendo la seguridad del Canal de Panamá, se cierra Scadta y nace Aerovías Nacionales de Colombia “Avianca”, en 1940 (Escobar, 2007).

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada – Metro de Medellín Ltda.- fue creada el 31 de mayo de 1979. Se constituyó con el fin de construir, administrar y operar el sistema de transporte masivo, generando desarrollo y buscando ofrecer calidad de vida a los habitantes del Valle de Aburrá (Medellin, 2020).

En el año de 1974 un grupo de transportadores que prestaban el servicio de carga y de pasajeros entre los departamentos del Cauca y Huila, frente a la inminente desaparición de la Cooperativa de Transportes CODECOL, Se unieron con el fin de crear una empresa netamente caucana denominada Sociedad Transportadora del Cauca S.A. SOTRACAUCA, con el fin de agrupar al gremio transportador en una sociedad anónima prestando el servicio en el Cauca y poder ingresar a los departamentos vecinos del Huila, Valle y Nariño (Sotracauca, 2017).

ARTÍCULO 4.- TRANSPORTE PUBLICO. De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica (Ministerio de transporte, 2001).

Para Transmilenio S.A (2013) el alcalde durante los años de 1998 y 2000 Enrique Peñalosa incluyó en su programa de gobierno ofrecer soluciones a la movilidad de la ciudad en el transporte público por lo cual se decretó la construcción de infraestructura especial para la exclusiva operación a partir de corredores troncales especializados, dotados de carriles de uso único, estaciones, puentes, ciclorutas y plazoletas de acceso peatonal especial. La empresa asiática Japan International Cooperation Agency (JICA) determinó que el metro no era una solución conveniente en el corto plazo para mejorar la movilidad en Bogotá, que en lugar de las líneas del metro era mejor la creación del sistema de Transmilenio, el cual fue aprobado por el concejo de Bogotá por medio del acuerdo 04 de 1999 quienes autorizaron al alcalde mayor en representación de la ciudad para participar al mismo tiempo con distintas entidades del orden distrital en la constitución de la Empresa de Transporte de Tercer Milenio, TRANSMILENIO S.A., dada el 13 de octubre de 1999.

Según Mintransporte (2020) en Popayán se realizaron diferentes estudios para diagnosticar la situación de transporte público y proponer mejoras en la ciudad. En el año 2003, se adelantó el estudio del plan de gestión de tránsito y transporte para el municipio; Del 2003 al 2009 se realizaron estudios de “Reestructuración de Rutas de Transporte Público Colectivo Urbano”, “Plan de Movilidad de la Ciudad de Popayán: Caracterización de la Movilidad”, y “Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Popayán”, mediante el cual nace el proyecto siguiendo los lineamientos y especificaciones del documento CONPES.

El Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) fue creado por la Ley 19 de 1958. Ésta es la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país. Para lograrlo, coordina y orienta a los organismos encargados de la dirección económica y social en el Gobierno, a través del estudio y aprobación de documentos sobre el desarrollo de políticas generales que son presentados en sesión. (DNP, 2017, p. 1)

Haya o no transporte público eficiente, la movilidad de los ciudadanos es una necesidad que debe ser satisfecha cada día para cumplir cualquier tipo de actividad ya sea dentro o fuera de la ciudad, a pie o utilizando algún vehículo, y en ese contexto, el servicio público de pasajeros es y será el eje principal de atención en las urbes con futuro promisorio (Calle, 2018).

Según Garcia (2015) un sistema de transporte sostenible es el que brinda una solución a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de las personas y empresas, de una manera segura y que sea compatible con la salud de los ciudadanos, amigable con el medio ambiente, además de fomentar la igualdad y la inclusión dentro de cada generación.

El tema de la movilidad sostenible ya empieza a ponerse en boga entre los gobiernos de América Latina, producto del colapso progresivo en los sistemas de transporte de sus ciudades, y de la presión política a nivel internacional que representa la responsabilidad ineludible de cumplir con las Contribuciones Previstas y Determinadas a Nivel Nacional (INDC) asumidas por cada uno de estos gobiernos en el Acuerdo de París (Ancos, 2018).

Con el crecimiento poblacional y físico se generaron problemas de movilidad: los desplazamientos eran cada vez más largos y la precaria red vial se tradujo en congestión. Al mismo tiempo crecieron los problemas de contaminación del aire, accidentes de tráfico y disminución de la actividad física de las personas—todos con serios problemas para la salud. El desarrollo urbano informal también hizo difícil la creación de espacios públicos para la recreación y el deporte, los cuales son parte fundamental de un desarrollo humano integral. (Contribuciones a la Movilidad de Latinoamérica para el Mundo: Sistemas BRT, 2014).

Para Cardona (2018) la expansión urbanística y la movilidad son uno de los principales focos que preocupan a las autoridades globales en el mediano plazo, ya que se prevé que para el 2025 el planeta cuente con más de 8.500 millones de habitantes por esta razón las nuevas tendencias en el transporte con autos eléctricos e híbridos se convierten en opciones que promuevan la movilidad social y colaborativa en beneficio de una mayor eficiencia y que contribuyan a un mundo más sostenible.

Con la incorporación de 35 autobuses de gas natural comprimido y 25 híbridos, que sustituyen a 60 vehículos diésel amortizados, TMB cumple este año con los requisitos de bajas emisiones que marcan la normativa europea y los planes de mejora de la calidad del aire de la Región Metropolitana de Barcelona para el transporte público de superficie. Además, la flota de autobuses de TMB, integrada por 1.064 vehículos, se sitúa así en la vanguardia de Europa en cuanto al respecto al medio ambiente, puesto que todos cumplen con los estándares euro 4, Euro 5 o superiores (Interempresas, 2012).

Para Blanco (2018) los vehículos a gas son más limpios y ecológicos que los diésel y son mucho más baratos, además, que el gas también es más económico que la gasolina y es menos contaminante ya que emite hasta un 85% menos de óxidos de nitrógeno y un 20% menos dióxido de carbono.

“La tecnología del gas natural genera notables ahorros de combustible de un 40% respecto a rutas equivalentes hechas con vehículos diésel. Sin embargo, los vehículos de combustibles no contaminantes suelen requerir mayor inversión inicial” (Nexotrans, 2017, p. 1).

Según Minaya (2015) mediante los requerimientos realizados por la unión europea debido al cambio climático en el planeta han obligado a los países miembro a reorientar las políticas de movilidad urbana, cuyo horizonte es el 2020. Se presento por el ministerio de industria una propuesta para impulsar las energías alternativas en el transporte la cual incluye principalmente el gas natural.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y empresas en las ciudades y sus alrededores en busca de una mejor calidad de vida. Se basa en las prácticas de planificación existentes y tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación (Wefering et al., 2014).

Para Franco (2018) lo que antes se veía como una película de ciencia ficción se convirtió en una realidad debido a que en Shenzhen (China) es la primera ciudad del mundo cuya flota de buses de transporte publico funciona por completo con energía eléctrica, ni Europa ni Estados

Unidos lograron llegar a este hito hacia la migración del uso de las energías limpias, lo más sorprendente es que no se trata de una urbe mediana o pequeña, sino de una mega urbe de casi 12 millones de habitantes. Hoy en día circulan por las calles de Shenzhen 16.359 buses y ninguno genera emisiones contaminantes por lo cual los habitantes de esta población en el sur del gigante asiático respiran un aire más limpio.

En principio la denominación de buses ecológicos, tiene que ver con las bajas emisiones de gases tóxicos hacia el ambiente, esto como parte de las políticas desarrollada a partir del Protocolo de Kyoto, firmado por las naciones más desarrolladas y por ende las responsables principales de la contaminación ambiental, se acordó desarrollar y producir vehículos automotores cuyo nivel de emisiones toxicas tienda a cero vale decir que el producto final sea compatible con el medio ambiente (Padron, 2018).

En el caso de Madrid, única ciudad española incluida en el estudio, se prevé que, en la próxima década, el 13,5% de la población de esta ciudad cambie la forma en la que se desplaza para 2030 (lo que equivale a casi 1 millón de residentes). A favor de estos cambios esperados en la ciudad de Madrid trabajan algunas acciones como la limitación de circulación a los vehículos altamente contaminantes en el centro y una red de transporte público extensa y de fácil acceso, requisito necesario para un sistema de transporte ecológico, multimodal e integrado (“Las ciudades”, 2020).

Según Novo (2021) en Madrid con las restricciones de tráfico que existen y la puesta en marcha para una movilidad más sostenible se ha puesto como objetivo el caminar ya que se ha considerado que se establezca un modelo urbano que le otorgue los privilegios que le corresponden al peatón, que es el principal foco de la escena urbana y el de mayor valor en el espacio público.

Al ser una de las urbes con mayor densidad de población del mundo, el transporte tiene un peso muy importante en Hong Kong. Por ello, desde hace unos años el Gobierno ha estado tomando medidas para reducir la contaminación y hacer la ciudad más respetuosa con el medio ambiente. Se han peatonalizado calles, han aumentado las opciones de transporte público, especialmente el ferroviario y se ha mejorado la accesibilidad. Además, se ha fomentado la compra y utilización de vehículos eléctricos suspendiendo el impuesto de matriculación (“Ejemplo de ciudades”, 2019).

Las mejoras en los colectivos y puesta en marcha de nuevos coches 0km, la infraestructura que demandó la implementación del sistema Mi Bici, Tu Bici y la implementación de los carriles exclusivos para colectivos y taxis, junto a la reforma del estacionamiento en las calles y la obra de Movibus Norte, colocan a la Municipalidad a la vanguardia de las políticas de desarrollo urbano sostenible (Rosario, 2016).

Sin un dispositivo de almacenamiento de energía suficientemente económico y duradero, el accionamiento eléctrico no tiene sentido ni en el transporte terrestre ni en el transporte por vías navegables interiores. Sin embargo, hay nichos tanto en tierra como en agua: lo que hacen los condensadores en el tráfico de autobuses urbanos también podría funcionar a bordo de los transbordadores. El accionamiento eléctrico tiene muchas ventajas. Es silencioso, requiere poco mantenimiento, no contamina localmente y alcanza un alto nivel de eficiencia (Grohmann, 2012).

Según Olmo (2021) a raíz de la cantidad de los gases nocivos que generan los vehículos, muchos gobiernos municipales están desarrollando planes para fomentar el uso del transporte público decidiéndose definitivamente por políticas de planificación urbana sostenibles, invirtiendo en medios de transporte eléctricos y que faciliten a que las personas puedan desplazarse sin recurrir a automóviles individuales de combustión interna generando un mejor cambio para sus ciudades siendo más amigables con el medio ambiente.

Las ciudades de América Latina han liderado la implementación de Sistemas de Transporte Público Masivo de Autobuses tipo BRT (llamados así por sus siglas en inglés por *Bus Rapid Transit*), un modo de transporte que generalmente se caracteriza por el desarrollo de infraestructura que dan prioridad al transporte público en relación con el transporte en otros tipos de vehículos, ofrece la posibilidad de pagar la tarifa antes de tomar el autobús y permite un rápido acceso al mismo (Rodríguez y Vergel, 2013).

Frente a la irreversible urbanización del planeta, en donde se consolida un sistema de ciudades en constante expansión, tendemos a ver las metrópolis o grandes ciudades como el foco en donde pensar nuevas formas de organización territorial. El desafío de las “ciudad de 15 minutos” consistiría entonces en hacer sostenible la vida en grandes ciudades o, en el mejor de los casos, ciudades intermedias. Se hace pertinente en este contexto prestar atención a las ciudades pequeñas en tanto territorios que, por extensión y dinámicas sociales, presentan una oportunidad para pensar un sistema de movilidad sostenible sin grandes inversiones o reestructuraciones profundas (Figueras, 2021).

Para Sanchez (2017) debido al cambio climático que está sufriendo el planeta obliga a los fabricantes a abandonar el motor de gasolina y desarrollar nuevas soluciones más limpias y ecológicas, por eso en Colombia se han creado nuevas políticas públicas donde los motores híbridos, eléctricos o incluso de hidrogeno son las tecnologías nuevas que convertirán el motor de combustión interna en un objeto del pasado.

En el Área Metropolitana se vienen impulsando proyectos de energías alternativas en el transporte público, al Sistema Metro que es movilizado por electricidad, se han sumado buses a gas y eléctricos, tanto a sus rutas alimentadoras como de Metroplús. Además, uno de los compromisos que EPM adquirió con el Valle de Aburrá fue habilitar cada vez más lugares de recarga de vehículos eléctricos, para así impulsar el ingreso de estos en la región y garantizar, con el uso de estas energías alternativas, la disminución de emisiones (“Movilidad sostenible”, 2018).

Según Petrescu (2007) Londres cuenta con una de las mejores redes de transporte público del mundo con sus famosos buses rojos de 2 pisos, uniéndose al metro que aproximadamente traslada 3 millones de pasajeros diariamente y al DLR que es un sistema de tren liviano, los cuales hacen que movilizarse y llegar a cualquier parte de la ciudad no sea ningún problema.

Ruiz (2019) afirma que de la necesidad de dar un valor ajustado a las mercancías en busca de facilitar el comercio nace el dinero, por lo tanto, en la antigüedad las primeras “monedas de cambio” eran otras materias como la sal, hasta que finalmente se empezaron a usar los metales preciosos en el siglo IV antes de cristo, época en la que se dio la creación de las monedas como

forma de pago, la primera moneda tuvo lugar en Lidia ubicada en la actual Turquía y estaban elaboradas por oro y plata.

Los primeros billetes vieron la luz en China, que cuenta con una antigua tradición en la emisión de papel moneda. En el año 812 d.C. el imperio chino usó temporalmente algo parecido a los billetes para enfrentar la falta del cobre, metal con el cual fueron acuñadas las monedas. Estos primeros billetes fueron recibidos como depósito de monedas. Su empleo duró pocos años. Sólo un siglo después, en China, se emiten billetes de cambio, que resultaron mucho más cómodos de las pesadas monedas metálicas. Estos billetes, emitidos no por el estado, sino de algunas familias prominentes, que actuaron como garantes, fueron abundantemente difusos al punto de volverse la piedra angular de la economía estatal. Así bajo la dinastía Sung por la primera vez el estado decidió reglamentar la emisión de papel moneda (“Una breve”, 2011).

En Europa, aunque Marco Polo ya trajo noticias del novedoso sistema monetario chino, no será hasta el siglo XVII cuando se creen los primeros billetes y es también en este caso por razones de necesidad durante la Guerra de los 30 años. La escasez de plata y oro llevan al gobierno sueco a emitir un tipo de moneda-plancha de cobre con sus marcas y sellos de valor, pero que, por necesidad de equiparar el peso de estas al valor real, resultaban poco prácticas por su elevado peso, ya que algunas sobrepasaban los 20 kg (Martínez, 2009).

Orozco (2016) afirma que antes de que la imprenta nacional colombiana empezara a funcionar, los primeros billetes colombianos eran importados desde Estados Unidos y de algunos países europeos, los cuales aparecieron para apoyar la actividad de las monedas que entraron al país en la época de la colonia y desde entonces eran fabricadas en oro, en 1821 bajo la presidencia de Bolívar, acordó que la moneda oficial del país sería el peso que era equivalente en su momento a la moneda española en cuanto material y valor.

Banco de la república (2011) asegura que, después de enfrentar muchas dificultades debido a la falta de experiencia para la fabricación de los propios billetes en el país, se terminó la preparación de los materiales necesarios para producir el billete de un peso (\$1) el cual estuvo dedicado a los dos más importantes próceres de la historia de Colombia, Simón Bolívar y Francisco De Paula Santander, la fecha de edición de estos billetes fue el 12 de octubre de 1959. Entre 1961 y 1966 en la medida que la imprenta aumentaba la capacidad de producción de billetes fueron concebidos y ejecutados los diseños y puesta en marcha la producción de los billetes de \$5, \$10 y \$20 para que en ese mismo orden se pudiera sustituir las importaciones por parte de países extranjeros en esas denominaciones.

En 1931, cuando Reino Unido abandonó el patrón oro, Colombia cambió su vinculación al dólar estadounidense, a razón de que 1,05 pesos equivalían a 1 dólar, lo que suponía una leve devaluación de su anterior vinculación. Esta existió hasta 1949, cuando la inflación de la moneda colombiana acabó con esta tasa de cambio. La convertibilidad del peso colombiano por oro acaba en 1931. A pesar de todo lo anterior, los billetes emitidos por el Banco de la República continuaron llevando sus denominaciones en pesos oro hasta 1993, cuando una demanda interpuesta por el exsenador Pablo Victoria ante el Consejo de Estado hizo que la palabra «oro» y el término «pagará al portador» fueran eliminados de los billetes (“Orígenes”, 2015).

Según Bermejo (2016), en plena guerra mundial entre los días 1 y 22 de Julio de 1944 se celebraron los acuerdos de Bretton Woods en el cual se reunieron 44 países con el objetivo de establecer un nuevo modelo económico mundial, donde habían dos grandes propuestas por parte de dos países las cuales eran: la Británica de Keynes que consistía en establecer un sistema monetario mundial mediante la creación del Bancor que sería una moneda vinculada a las divisas fuertes y que podría canjearse en moneda local a través de un cambio fijo, además la otra idea del Europeo era crear un órgano internacional de compensación con la capacidad de emitir la moneda denominada Bancor donde el objetivo principal sería mantener la balanza comercial equilibrada. La segunda propuesta y la que al final ganó fue la norteamericana a cargo de Harry Dexter White secretario adjunto del tesoro de Estados Unidos que consistió en sustituir el patrón-oro por un patrón-dólar vinculado al oro. Debido al gasto bélico de la Segunda Guerra Mundial, las reservas de oro de los países habían disminuido en gran manera. En consecuencia, resultaba muy complicado asegurar la equivalencia en oro de sus monedas nacionales. De modo que, se establece una paridad de las distintas monedas y el oro, siendo el dólar la moneda de referencia para el resto de divisas, desplazando a la libra esterlina, y se fija el valor de una onza de oro en 35\$, la otra propuesta fue crear el Fondo Monetario Internacional (FMI) con el objetivo principal de vigilar y proteger el rumbo de la economía a nivel global, además se fundó el Banco Mundial el cual sería el encargado de facilitar financiación a los países Europeos devastados por la segunda guerra mundial.

El Fondo Monetario Internacional fue creado mediante un tratado internacional en 1945 para contribuir al estímulo del buen funcionamiento de la economía mundial. Con sede en Washington, el gobierno del FMI son los 184 países miembros, casi la totalidad del mundo. El FMI es la institución central del sistema monetario internacional, es decir, el sistema de pagos internacionales y tipos de cambio de las monedas nacionales que permite la actividad económica entre los países. Sus fines son evitar las crisis en el sistema, alentando a los países a adoptar medidas de política económica bien fundadas; como su nombre indica, la institución es también un fondo al que los países miembros que necesiten financiamiento temporal pueden recurrir para superar los problemas de balanza de pagos (Fondo Monetario Internacional, 2004).

Desde comienzos de los años setenta podía apreciarse un aumento en la importancia relativa del financiamiento externo proveniente de fuentes privadas en comparación con el financiamiento de fuentes públicas, que predominaba tradicionalmente en la región. El primer impacto producido por el alza de los precios del petróleo, al dar acrecentado impulso a la expansión de los mercados de euromonedas, contribuyó a acentuar las tendencias ya en vigor. Los fuertes movimientos de capitales de fines de la década de los sesenta y comienzo de la de los setenta terminaron con el sistema de cambios fijos y con la convertibilidad del dólar en oro, erosionando las bases del sistema monetario construido en Bretton Woods, lo que hizo imprescindible su revisión (Programa de las Naciones Unidas, 1986).

El origen de las tarjetas de crédito se remonta a principios del siglo XX, cuando en 1914 la empresa Western Unión crea una tarjeta para sus clientes más selectos, que no sólo les permitía acceder a un trato preferente, sino a una línea de crédito sin cargos. Hasta finales de los años 40, una gran cantidad de empresas comenzaron a emitir sus propias tarjetas de crédito, pero que solo

tenían validez en sus establecimientos, como un método para atraer clientes y facilitar las compras a través del crédito. En 1924, por ejemplo, la General Petroleum Corporation emite su primera tarjeta de crédito para la compra de gasolina, y en 1929, la American Telephone & Telegraph emite la tarjeta Bell (“Origen”, 2013).

Para Curiosfera-historia (2017) la primera tarjeta de crédito fue la Diner’s Club en el año de 1950 en la ciudad de New York, al inicio dicha tarjeta no tuvo mucha repercusión, en los inicios de 1950 solamente la tenían 200 personas y solamente eran aceptadas por 14 restaurantes de la ciudad, pero a finales del mismo año ya la utilizaban más de 22.000 personas y cerca de 500 restaurantes la aceptaban.

La trayectoria de Visa empieza en 1958, el año en que Bank of America lanzó el primer programa de tarjetas de crédito de consumo para clientes de clase media y pequeños y medianos comerciantes de EE. UU. No tardó mucho en crecer: la empresa se expandió internacionalmente en 1974 e introdujo la tarjeta de débito en 1975. En 2007, empresas regionales de todo el mundo se fusionaron para formar Visa Inc y, en 2008, la empresa empezó a cotizar en bolsa en una de las mayores ofertas públicas iniciales de la historia. En 2016, Visa completó la adquisición de Visa Europa. En la actualidad, Visa opera en más de 200 países y territorios con productos y servicios disponibles en cualquier dispositivo: tarjetas, ordenadores portátiles, tabletas y dispositivos móviles. Seguimos evolucionando, pero nuestro enfoque sigue siendo el mismo: la mejor forma de pagar y ser pagados, para todo el mundo, en todas partes (Visa, 2018).

MasterCard tuvo sus orígenes en la década de 1940, cuando varios bancos de Estados Unidos dieron a sus clientes un documento de emisión especial que se podía utilizar como dinero en efectivo en las tiendas locales. Durante la década siguiente, varias franquicias evolucionaron haciendo que un banco en una ciudad importante aceptara las tarjetas como medio de pago con ciertos comerciantes con los que ellos habían elegido trabajar. En 1966, uno de estos grupos formó la asociación interbancaria de tarjetas (ICA, Interbank Card Association), que más tarde se convirtió en MasterCard International. La ICA no estaba dominada por un solo banco; se crearon comités de miembros para desarrollar la asociación. Se establecieron reglas para autorización, compensación y liquidación. También manejaron la comercialización, la seguridad y los aspectos legales del funcionamiento de la organización. En 1968, la ICA comenzó lo que ahora es una red global al crear una asociación con el Banco Nacional en México. Más tarde ese año, formaron una alianza en Europa con Eurocard. Los primeros miembros japoneses también se unieron ese mismo año (MasterCard, 2017).

Según El tiempo (1991) desde el año de 1969 el Banco de Bogotá inicio el contacto con el Bank Of America para establecer la tarjeta de crédito credibanco, pero solo fue en el año de 1970 cuando comenzó operaciones la tarjeta bancaria en Colombia, y el 25 de octubre de 1971 se constituyó la Asociación de Bancos que prestan el servicio Credibanco-Visa. Para el año de 1986 en el país se instalan los primeros terminales en punto de venta y en 1987 ya se contaba con 20 instituciones financieras asociadas.

Según Gobierno Nacional (1991) en el artículo 8 de la ley 9 el gobierno nacional será el encargado de determinar los intermediarios del mercado cambiario en los que se encuentran

entidades que estén vigiladas por la Superintendencia bancaria o la superintendencia de valores, además de entidades cuyo objeto sea realizar operaciones financieras de cambio y estas tendrán la obligación de colaborar activamente con las autoridades del régimen cambiario y de comercio exterior.

Para Sanchez (2004) la balanza de pagos es un documento en el cual se registran todas las operaciones que son derivadas del comercio de bienes y servicios como también de las operaciones derivadas de los movimientos de capital entre diferentes países. La balanza de pagos reúne todos los ingresos que provienen del resto del mundo incluido las entradas de capital externo por la venta de activos financieros interiores, además de los pagos realizados por nuestro país al resto del mundo a raíz de las importaciones que se realizan tanto de bienes como de servicios y de compras al exterior en activos financieros externos.

La balanza de pagos de Colombia registra los flujos reales y financieros que el país intercambia con el resto de las economías del mundo, de acuerdo con el Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional del FMI, versión 6. Presenta dos grandes cuentas: la cuenta corriente y la cuenta financiera. La cuenta corriente contabiliza nuestras exportaciones e importaciones de bienes y servicios, los ingresos y egresos por renta de los factores (ingreso primario) y por transferencias corrientes (ingreso secundario). La cuenta financiera, que presenta el mismo signo de la cuenta corriente, registra las fuentes de financiación externa (si hay déficit corriente) o la capacidad de otorgar recursos al resto del mundo (si hay superávit corriente). Los flujos financieros se desagregan en inversión directa, inversión de cartera y otra Inversión (préstamos, créditos comerciales y otros movimientos financieros) y la variación de las reservas internacionales (Banco de la Republica, 2018).

Según Ordinas (2017) en los años 80 se conoció el primer dato sobre las criptomonedas con el movimiento llamado cypherpunk que defendía el uso de la criptografía como una herramienta de cambio social y político, Wei Dei en 1998 describió por primera vez el concepto de criptomoneda como un nuevo tipo de dinero no físico y descentralizado que utilizaría la criptografía como medio de control en su creación y transacciones. En el 2008 después de la crisis financiera a causa de las hipotecas subprime en Estados Unidos se proyectó la primera criptomoneda denominada Bitcoin en una lista de correo de expertos en criptografía, pero no fue sino hasta el año 2009 impulsados por la crisis de liquidez en los mercados financieros una persona llamada Satoshi Nakamoto la cual aún se desconoce su verdadera identidad y si es una sola persona o un grupo publicaron un artículo de nueve páginas en un foro llamado “Bitcoin” el cual dio paso a la creación oficial de la primera moneda virtual basada en un sistema digital llamado Blockchain o en español cadena de bloques.

Para Martin (2018) la blockchain o la cadena de bloques en español surgió en el año 2008 dentro del proyecto de la criptomoneda Bitcoin que fue el origen del dinero digital y fue gracias a la creación de un sistema de seguridad casi imposible de hackear, el sistema se impulsó mezclando la tecnología de redes existente (p2p) con técnicas criptográficas avanzadas por el cual surgió el termino de criptomoneda.

Así mismo Para Pastor (2017) la Blockchain es un gigantesco libro de cuentas en el que todos los registros que se efectúan están enlazados y cifrados con el fin de proteger la seguridad y la privacidad de todas las transacciones donde no necesariamente tienen que ser económicas, la cadena de bloques tiene un requisito mínimo el cual es que debe haber varios usuarios que sean los encargados de verificar las transacciones para ser validadas.

Para Brun et al. (2009) el primer mercado financiero en el año de 1460 en Amberes, después de que se fijara una feria medieval de la compra y venta de valores mobiliarios, siendo esta la primera institución bursátil, el término de “Bolsa” apareció en la ciudad de Brujas en la familia de banqueros Van Der Bursen, en donde organizaron en su propio palacio un mercado de títulos valores, tras este suceso se creó la Bolsa de Londres 1570, en 1595 la de Lyon, en 1792 la de New York, en 1794 la de París y así en las principales ciudades del mundo fueron apareciendo las Bolsas, las cuales se consolidaron tras el auge de las sociedades anónimas. En España tuvo lugar en Valladolid que fue la primera feria medieval en el siglo XV, que fue celebrada de forma permanente como en Amberes y para el año de 1830 en la Ciudad de Madrid se creó la primera bolsa de valores de España, años después apareció la de Bilbao en 1881, para los inicios del siglo XX se creó la bolsa de Barcelona en 1915 y la bolsa de Valencia apareció en 1981 que hasta entonces tenía la condición de Bolsín.

Según Feenstra (2012) para conocer los orígenes del mercado FOREX nos tenemos que remontar al acuerdo de Bretton Woods que fue establecido en 1944 y se convirtió en la base del sistema monetario internacional. La libra esterlina y el dólar se impondrían como divisas clave para realizar las operaciones financieras a nivel global, al ser Reino Unido y Estados Unidos los que más apoyaron este sistema.

Para Fernandez (2017) el mercado de divisas o mercado de tipos de cambio es un mercado en el cual se negocia a nivel global, además es descentralizado donde se pueden comprar y vender divisas. Nació con el objetivo de facilitar cobertura al flujo monetario derivado del comercio internacional, también es comúnmente conocido como Forex por su abreviatura de Foreign Exchange y actualmente es el mercado financiero más grande en el mundo ya que diariamente se negocia aproximadamente los 5 billones de dólares.

Al realizar operaciones de divisas debemos tener en cuenta que los precios de divisas se denominan en pares, porque en cada operación con divisas se compra uno y se vende el otro. Cada moneda se denomina con un código de tres letras, como, por ejemplo: GBP/USD o CLP/USD. La primera divisa que indicamos en el par es la divisa base o divisa principal. Y la segunda moneda en el par de divisas se denomina divisa cotizada o contraria. Por ejemplo, en el caso de GBP/USD, GBP sería la divisa base o principal y USD sería la divisa cotizada o contraria (Broseta, 2017).

Así mismo, para Lind-Waldock (2006) El mercado Forex se encarga de proveer el mecanismo para la realización de pagos entre países con distinta moneda. A través de este mercado se transfieren fondos y poder adquisitivo de una moneda a otra, mediante la determinación del tipo de cambio, que permite cambiar una moneda por otra. Desde el momento en el que existen distintas divisas, se necesita un vehículo que permita la realización de transacciones financieras entre países de una forma segura. Con la evolución de las nuevas tecnologías, este mercado que estaba

reservado para inversores institucionales se ha convertido en un mercado de inversión en el que cualquier inversor puede negociar divisas y sus derivados.

Para Vicente Contreras (2019) tradicionalmente, el mercado FOREX ha estado reservado para el inversor institucional, pero la aparición de nuevas tecnologías ha democratizado este mercado, haciéndolo accesible al público en general. La alta liquidez y la flexibilidad del calendario de inversión, ya que el mercado funciona de manera continua 24 horas al día, cinco días a la semana, lo convierten en un mercado muy atractivo para el inversor particular.

De igual manera Vicente Contreras (2019) habla que el mercado Forex está dividido en cuatro zonas geográficas: América del Norte (Nueva York), Europa (Londres), Australia (Sídney) y Asia (Tokio), pero, independientemente de que cada zona tiene su horario de apertura, el mercado de divisas no descansa en el período de lunes a viernes. Siempre hay al menos una zona en la que el mercado está abierto, desde el domingo por la noche hasta el viernes por la tarde. Esto permite a los inversores operar de manera continua, a excepción de los fines de semana, pudiéndose observar un mayor volumen de negociación cuando se produce un solapamiento de las horas de apertura de los diferentes mercados.

Para Palacios (2019) en consecuencia, el mercado de divisas trading Forex en la bolsa de valores, hace posible que los inversores, también utilicen este mercado para beneficiarse de la diversificación internacional; pues, necesitan divisas para comprar y vender bienes o valores extranjeros. Para así, generar ganancias para ellos, al realizar dichas negociaciones en un entorno global entre los agentes autorizados (entidades bancarias denominados dealers) a operar en estos mercados, entorno o red global que conecta a compradores y vendedores.

Para Fernandez (2018) en el mercado de divisas tenemos varios participantes entre los cuales están: Los bancos comerciales y los bancos de inversión que actúan por su propia cuenta o en función de las necesidades de sus clientes, también tenemos a los brokers que son los intermediarios entre las entidades financieras o también como unión con los particulares y a cambio de ello los brokers reciben una comisión por cada operación realizada, uno de los participantes principales son los bancos centrales ya que son los encargados de la emisión de la moneda como también de la administración y control de la oferta monetaria, además entre los participantes también están los particulares que son los que acuden al mercado de divisas por motivos transaccionales o especulativos.

La función de un bróker es acercar a los accionistas, y sacar provecho de la negociación de las compraventas de empresas poniendo en marcha una negociación. Asimismo, un bróker no es solo un intermediario, sino que tiene múltiples y complicadas funciones, además, de poseer conocimientos de finanzas y comprensión de los negocios, los cuales son puntos indispensables para poder asesorar a sus compradores y vendedores (Riquelme, 2021).

Para Mejores Brokers Web (2019) la Reserva Federal o FED es considerada el banco central más influyente del mundo, dado que más del 85% de todas las transacciones de divisas son efectuadas con el dólar estadounidense dejando claro que esta divisa es la más negociada del mundo, además los cambios en las tasas de interés realizados por la Fed del país norteamericano tienen un impacto significativo en otras monedas del mundo. Dentro de la Reserva Federal está el

comité federal de mercado abierto (FOMC) que es el encargado de tomar las decisiones sobre las tasas de interés, estas decisiones son seguidas muy de cerca por los inversores y traders en todo el mundo para realizar todas sus operaciones dentro de los mercados.

Los tipos de cambio fijados en el mercado Forex constituyen la base tanto para la evaluación de resultados de gestión, como para la gestión de riesgos. Se utilizan como cobertura contra las fluctuaciones de las divisas con el fin de gestionar el riesgo, y también con fines especulativos, buscando un retorno financiero como contrapartida por asumir un riesgo (Lander y Hernandez, 2014).

El tipo de cambio es doble, puesto que existe un precio para el comprador y otro para el vendedor. Los dos participantes asumen una posición bivalente, pudiéndose considerar a la vez compradores y vendedores (venden su moneda y compran otra). Debido a esta posible confusión y dado que los precios o tipos de cambio son fijados por las instituciones financieras, las cotizaciones se expresan desde su punto de vista. Así, cuando nos referimos a la posición compradora (en inglés bid) queremos decir que es el precio que el intermediario va a pagarnos por adquirir nuestra moneda, puesto que él es el comprador; mientras que si hablamos de la posición vendedora (en inglés offer o ask) nos indicará el precio que nos costará comprarle dicha moneda al intermediario, puesto que él nos la vende (Mascareñas, 2005).

Según Zona Económica (2021) el tipo de cambio real es el precio relativo de los bienes entre los diferentes países del mundo, el cual se define como el poder de compra de una divisa en relación a otra, el poder de compra que tiene una divisa es la cantidad de bienes que se pueden comprar con una sola unidad de esa divisa y el nivel de compra de una moneda en el país va a depender generalmente del nivel de los precios.

Para Enciclopedia económica (2020) el tipo de cambio nominal hace referencia al precio de una moneda con respecto a otra, permitiéndonos conocer cuál es la equivalencia entre dos monedas internacionales, el cambio nominal tiene dos tipos los cuales son el comprador el vendedor y la diferencia que existe entre ellos se conoce como “spread” y es ahí donde las instituciones financieras obtienen una ganancia basada en dicha diferencia.

El objetivo de los Bancos Centrales al intervenir una divisa controlando su tipo de cambio suele ser el de estabilizar la confianza y evitar una devaluación excesiva de la moneda, aunque también hay casos en los que los Bancos Centrales tienen que actuar frente a una moneda demasiado revalorizada, como pasó en Suiza en 2011. Para intervenir una divisa el Banco Central necesita comprar o vender divisa extranjera a cambio de su propia divisa. Este procedimiento es lo que influye sobre los tipos de cambio de la divisa (Ruiz, 2018).

Según Banco de la República (2020) un aumento del precio de la divisa se llama devaluación de la moneda local si es bajo el régimen de cambio fijo y depreciación si es mediante el sistema de cambio flexible entonces si la moneda local se devalúa o deprecia se pierde poder de compra respecto a las monedas extranjeras ya que se hace mucho más costosa la unidad de moneda extranjera, por otra parte una disminución en el precio de la divisa se llama revaluación de la moneda con un régimen de cambio fijo y apreciación de la moneda en un sistema de tasa flexible, entonces cuando la moneda nacional se aprecia o se revalúa se produce un poder de compra mayor

dado que al costar menos una unidad de moneda internacional se pueden comprar más bienes y servicios con el resto del mundo.

¿Por qué la regulación de Forex es tan importante? El objetivo de la regulación es asegurar un comportamiento empresarial justo y ético. En virtud de los actuales contratos de regulación, todos los brokers de forex, bancos de inversión y vendedores de señales están obligados a operar en estricto cumplimiento de las normas y reglamentos establecidos por los reguladores de forex o sus actividades pueden considerarse ilegales. Estos organismos deben estar registrados y autorizados en el país donde basen sus operaciones, lo que garantiza que se cumplan las normas de control de calidad. Las casas de corretaje están sujetas a auditorías, revisiones y evaluaciones periódicas que les obligan a mantener los estándares de la industria. Además, los brokers de Forex regulados deben mantener una cantidad de fondos suficiente para poder ejecutar y completar los contratos de divisas realizados por sus clientes y también para devolver los fondos de los clientes en caso de quiebra (Dailyforex, 2017).

El riesgo de cambio o riesgo cambiario podemos definirlo como el fenómeno que implica el que un agente económico coloque parte de sus activos en una moneda diferente de la cual utiliza como base para sus operaciones cotidianas. Si lo llevamos al caso de una empresa, podemos decir que este tipo de riesgo es consecuencia de la participación de la empresa en el comercio exterior, en la realización de inversiones materiales o en capital fuera de las fronteras del país o de la compra de valores en divisas extranjeras (Viviana, 2009).

Marco (2018) afirma que existen varios factores que afectan la tasa de cambio de las divisas, entre los cuales tenemos la inflación dado que un país cuya inflación este cerca a cero tiende a un aumento paulatino de su moneda, mientras los países que tienen inflaciones altas sufren la depreciación de su moneda, también el interés ya que la caída o disminución del mismo que los países aplican afectan fuertemente el poder de la moneda debido a la relación con la inflación elevada, además la estabilidad gubernamental juega un papel importante en la tasa de cambio dado que cualquier tipo de decisión política o económica que se realice por parte del gobierno afectará el poder económico de la moneda local.

Vivimos en una economía de mercado que se rige por una norma fundamental: la oferta y la demanda. Si en un momento determinado son muchos los inversores que quieren comprar una divisa concreta, sea cual sea el motivo, el precio de esta divisa se va a incrementar. Si por el contrario son muchos los que quieren venderla, aumenta la oferta y baja la demanda causando una caída en el precio. Como los pares de monedas Forex están formados por dos divisas, si el precio de una varía, esto afecta también al precio del par, por lo que la oferta y la demanda tienen una clara influencia en Forex (Forex, 2015).

Las implicaciones de tratar con los tipos de cambio de divisas pueden ser de gran peso para el director financiero de una empresa. Los préstamos, los activos y los pasivos deben estar en el mismo lenguaje financiero, mientras que la naturaleza inconstante de los tipos de cambio añade un nivel de complicación. Los estados financieros son escrutados meticulosamente, mientras que son un componente esencial para cualquier empresa que desee ser tomada en serio (Educación , 2020).

Según Barrachina (2017) uno de los riesgos más importantes y que está llanamente relacionado con un eficaz funcionamiento de los mercados de valores es el riesgo sistemático o en inglés Systemic risk o también llamado comúnmente como el riesgo de contagio que surge de que tras una crisis financiera, quiebra, suspensión de pagos u otra calamidad financiera de algún participante del sistema financiero cuyo peso dentro del mercado sea importante, el resto de participantes dentro del mercado se van a ver afectados y pueden transferir estos efectos a otros participantes del mercado financiero, actualmente el derecho europeo ha definido recientemente el riesgo sistemático como un “riesgo” de perturbación del sistema financiero y que puede tener grandes repercusiones negativas sumamente graves sobre el mercado interior y la economía en general, los efectos de este riesgo son severos cuando la entidad afectada es un banco, en cuyo caso los sistemas de pago pueden verse afectados.

El riesgo específico, como su propio nombre indica, hace referencia al riesgo que es intrínseco a las características de cada producto financiero que estamos teniendo en consideración. El riesgo específico también vendrá determinado por algunas situaciones o decisiones que tome la empresa, así como factores externos (algunas decisiones tomadas por la dirección empresarial, las huelgas producidas, los actos imprudentes que tome, etc.) (Mendez, 2019).

Según Editorial Etecé (2021) una empresa pública hace referencia a una organización o corporación de la cual el estado es el propietario parcial o total siendo de esta forma el máximo accionista de la entidad y puede ejercer de manera directa o indirecta el gobierno. Muchas de las empresas públicas van en busca de objetivos diferentes a las privadas debido a que están menos enfocadas en el lucro y en el rendimiento económico. Estas empresas públicas pueden surgir en cualquier momento fundadas por el sector público o como resultado de la nacionalización o expropiación de las empresas privadas por parte del estado. Las características de una empresa pública son:

- La mayoría de las acciones o la totalidad pertenecen al estado.
- La financiación de las empresas públicas se da mediante la combinación de fondos propios y ayudas o beneficios gubernamentales que son entregados por el mismo estado, por lo tanto, en muchas ocasiones permite operar sin necesidad de preocuparse por la acumulación de capital.
- Muchas de las empresas públicas suelen operar sin ánimo de lucro, ofreciendo tarifas razonables a su público sin que ello signifique tener pérdidas.

Para Borrox (2018) las fuentes de financiación de las empresas públicas provienen de los recursos ordinarios a través de la recaudación ordinaria y tributaria por los ingresos corrientes, pero también existes otras opciones las cuales son:

- Recursos que consigue el sector público por medio de entidades oficiales de crédito como las entidades bancarias, estos recursos son distribuidos por el gobierno nacional a los gobiernos regionales y locales.
- Las donaciones y transferencias que se realizan desde instituciones y organismos internacionales.

Este nuevo concepto de gestión pública hace énfasis en las relaciones descentralizadas, interinstitucionales e intergubernamentales. Es una gestión de coordinación, de dirección por consenso, con el objeto de transformar el funcionamiento de las organizaciones públicas y crear una gestión pública orientada al ciudadano, enfocada a resultados y a procurar la eficiencia, la eficacia, la economía y la calidad en la provisión del servicio público. Esta centralidad en el ciudadano implica considerarlo en sus dos facetas, como titular de derechos y obligaciones, por un lado, y como ciudadano cliente de servicios públicos, por otro. Debe ser una gestión abierta, constructiva y visionaria que le permita adecuarse a las futuras realidades públicas y políticas que los estados han de enfrentar para lograr una mejor gobernanza (Gómez y Arango, 2012).

La definición de eficiencia es la relación que existe entre los recursos empleados en un proyecto y los resultados obtenidos con el mismo. Hace referencia sobre todo a la obtención de un mismo objetivo con el empleo del menor número posible de recursos o cuando se alcanzan más metas con el mismo número de recursos o menos. La eficiencia es muy importante en las empresas, ya que se consigue el máximo rendimiento con el mínimo coste (García, 2017).

Eficiencia en la gestión de los recursos públicos: El aumento en la eficiencia en el uso de los recursos públicos requiere de estrategias múltiples y diferenciadas en la consecución y asignación de recursos presupuestales en un marco equilibrado entre criterios técnicos y políticos. Teniendo en cuenta: Consecución de recursos; No es gastar más ni menos, es gastar bien; El equilibrio técnico - político de las decisiones de gasto; y Evaluación y asignación de recursos teniendo en cuenta criterios técnicos de productividad y eficiencia (DNP, 2014).

Según Luis (2006) En economía se define a la racionalidad administrativa como el óptimo aprovechamiento de los recursos humanos, materiales y financieros que disponen las dependencias y entidades del Sector Público que busca incrementar la eficiencia en la prestación de los servicios públicos, y de los niveles de producción de bienes y servicios. Esta racionalidad administrativa pretendería dotar de bienestar a la sociedad y disminuir el conflicto social, cobijándose en la eficiencia y eficacia administrativa.

El principio de eficiencia está directamente relacionado con el cumplimiento efectivo de los objetivos o fines, pues no debe ser visualizado solo desde el matiz económico o presupuestario; es decir, el principio de eficiencia se debe articular atendiendo a objetivos sociales, ambientales o de investigación, en la convicción de que los mismos comportan una adecuada comprensión de cómo deben canalizarse los fondos públicos (Luis, 2006).

El Webster sugiere que algo es eficiente cuando se caracteriza por la capacidad para seleccionar y usar los medios más efectivos y de menor desperdicio con el fin de llevar a cabo una tarea o lograr un propósito. Los diccionarios que se consultaron incorporan en su definición de eficiencia la relación medios-fines, es decir qué se obtuvo con determinados insumos o recursos. Por lo tanto, una actuación eficiente se definiría como aquella que con unos recursos determinados obtiene el máximo resultado posible, o la que con unos recursos mínimos mantiene la calidad y cantidad adecuadas de un determinado servicio, esto tomando en cuenta que la eficiencia se refiere tanto al uso de recursos que pueden ser contabilizados en las instituciones como aquellos que no tienen una expresión financiera, como por ejemplo el esfuerzo que realizan los ciudadanos para acceder a un servicio, o el tiempo de espera que se requiere para completar una tarea (Secretaría Nacional de Planificación, 2018).

Para Omar (2008) los recursos financieros se suelen clasificar de la siguiente manera:

- a) Ingresos Corrientes: Son todos aquellos que provienen de tributos o de otros cobros que el estado hace a sus habitantes.
- b) Contribuciones parafiscales: Son todos aquellos pagos que deben realizar los usuarios de algunas instituciones para asegurar el financiamiento de estas entidades de manera autónoma. Las contribuciones se establecen a favor de dichos organismos y afectan a un grupo social o económico en particular. Como ejemplo se tienen los cobros a la nómina, los pagos para el fondo cafetero, arrocero u otros.
- c) Recursos de capital: Son específicamente los recursos que se obtienen del crédito interno, crédito externo, los que se generan como recursos del balance, los rendimientos financieros, las donaciones y otros recursos esporádicos

Entonces, la gestión de recursos físicos y financieros debe efectuar planeación para las siguientes áreas. Como es planear la preparación del presupuesto que soportara el logro de los objetivos y metas institucionales. Se requiere contar con un plan financiero, un plan operativo y un presupuesto. Planear la adquisición de bienes. Implica definir los tipos, cantidades y calidades de elementos que se compraran, Así mismo, definir el proceso de compra apropiado para cada caso, de esta manera es como lo procesa (Omar, 2008).

Según Signovial (2018) los paraderos de los sistemas públicos de transporte son un elemento urbano multifuncional de uso público o colectivo, con el objetivo de lograr la seguridad y la organización vial por lo tanto siempre deben de estar ubicados en lugares estratégicos con sus respectivas señalizaciones de manera clara y al alcance de todas las personas, además de contar con la información precisa de las siguientes paradas y rutas, también deben garantizar la seguridad primordialmente de las personas con algún tipo de discapacidad permitiéndoles tener un libre acceso tanto a la información de las rutas como al transporte público en general.

Los paraderos y las estaciones del transporte público cumplen un rol central en la dinámica de viajes de una ciudad. En ellos, los usuarios de buses, trenes y otros medios de transporte suben y bajan de los vehículos, esperan y hacen transferencia – cuando se bajan de un vehículo y se suben a otro. No obstante, en muchas ciudades, suelen ser espacios descuidados que poco o nada ofrecen a los usuarios del sistema de movilidad. Además de ser plataformas para que los pasajeros interactúen con los medios de transporte, sirven para informar a los usuarios sobre el funcionamiento del sistema con información de las rutas, los horarios y las paradas. Aunque claramente desempeñan varias funciones, pocos son quienes ven a los paraderos y las estaciones con gran potencial para convertirlos en lugares de interacción social positiva, placenteros, lúdicos y artísticos (Ocupa tu calle, 2019).

Para Archdaily (2017) la relación que tiene los vehículos automotores con las aceras y los edificios es un punto de vital importancia para diseñar los paraderos o las estaciones de autobús debido a que la manera en que una parada interactúa con la alta circulación de personas determina si es o no un punto de acceso adecuado para implementar los paraderos, además estos deben ser agradables para que los pasajeros esperen, los cuales deben contener asientos y un refugio para protegerlos de la lluvia.

Como parte de las acciones reales y estratégicas en pro de ir preparando a la ciudadanía para cuando se den las primeras etapas de implementación del proyecto SETP, la Alcaldía de Ibagué por intermedio de la Secretaria de Tránsito, Transporte y de la Movilidad - STTM a través de la campaña BUEN USO DE LOS PARADEROS, sitios que han sido demarcados y contemplados para abordar o descender de forma segura de las busetas, busca generar una concientización y cultura ciudadana, siendo esta una estrategia de orden que garantiza la movilidad, incrementa la seguridad a los usuarios e invita de paso a hacer parte del cambio de la ciudad que todos queremos. Por tal motivo se están realizando recomendaciones constantemente, para que no esperen las busetas en sitios no autorizados, pues estas solo podrán parar y recogerlos en los sitios demarcados y así evitar sanciones (Rubio, 2015).

Para Lopez y Neves (2000) los pasos peatonales se definen como la zona de intersección entre los peatones y los vehículos al mismo tiempo, como medida de seguridad para los peatones se debe colocar una señal vertical o unos semáforos que anuncien a los vehículos los pasos peatonales. Los pasos peatonales regulados por semáforos se encuentran normalmente en vías altamente transitadas por vehículos en zonas de gran actividad que involucre la circulación de peatones como por ejemplo en zonas comerciales, oficinas y zonas escolares.

El entorno construido debe contemplar la posibilidad de ser utilizado por el mayor número de peatones como sea posible a un costo mínimo, beneficiando a todas las personas de diferentes edades y capacidades. Una rampa o un pasamanos son algo tan bienvenido para alguien que traslade un bebe en un coche como para alguien que use silla de ruedas. El diseño universal debe ayudar a todas las personas con movilidad reducida ofreciéndole un margen de seguridad. Sin embargo, el tema de diseño universal no son solo las rampas y los pasamanos, es un conjunto de elementos y su disposición adecuada la que hacen que el entorno sea accesible y utilizable (Alcaldia Mayor De Bogotá, 2008).

5.0. Tipo de investigación

Debido al análisis dado para desarrollar en la empresa Movilidad Futura S.A.S, para cumplir con el objetivo general del trabajo se da adaptación a una investigación mixta (Cualitativa y cuantitativa), a saber:

Se realizó una investigación cuantitativa con el fin de obtener y evaluar la información financiera sujeta a identificar como se han ido ejecutando los recursos financieros de la entidad, posteriormente pasamos al método cualitativo para hacer un análisis más específico que pueda indicar cuales son los factores que causan el problema, que finalmente esto nos permitió realizar unas recomendaciones para el desarrollo de la optimización de los recursos financieros de la entidad.

6.0. Estrategias metodológicas

6.1. Procedimiento

Para desarrollar el estudio se aplicó el siguiente procedimiento:

- a) Se recolectó la información necesaria para desarrollar la investigación dentro de los procesos con los que cuenta la entidad los cuales serían: Financiera, Control interno, Administrativa, infraestructura, planeación y gerencia.
- b) Se examinaron los datos recolectados dentro de la entidad tanto de carácter cuantitativos como de carácter cualitativos.
- c) Se estableció la variación de las divisas en los montos de los recursos financieros asignados al proyecto, teniendo en cuenta la fecha en que se hicieron los desembolsos del dinero con base a el valor del dólar en aquel momento para la realización de los diferentes proyectos de Movilidad Futura S.A.S y su funcionamiento.
- d) Y se determinó el nivel de eficiencia en la utilización de los recursos financieros asignados al proyecto a través de las diferencias entre el presupuesto asignado y el efectivamente ejecutado para los respectivos años, usando los siguientes indicadores:

1. Indicadores de cumplimiento (flujo): $Avance\ anual = \frac{UD}{MA} \times 100$

UD: último dato disponible

MA: Meta anual

2. Ratio de eficiencia: $Re = \frac{Gastos\ de\ operación}{Ingresos\ Brutos}$

3. Indicadores de eficacia: $Eficacia = \frac{Resultados\ obtenidos}{Acciones\ realizadas}$

7.0. Resultados obtenidos

Para llevar a cabo la investigación no fue posible encontrar información de años anteriores al 2018, debido a que los archivos de gestión de la entidad no se encuentran ordenados correctamente y no se puede corroborar la totalidad de la información de una manera clara y concisa.

7.1. Retrospectiva del sistema de transporte público en la ciudad de Popayán.

Según Maldonado (2017) en el departamento del Cauca la cooperativa integral de transportes RÁPIDO TAMBO fue la primer empresa en fundarse y que actualmente sigue prestando su servicio a la población, el inicio de la compañía fue en el año de 1946, cuando un grupo de personas emprendedoras identificaron la problemática del transporte que había desde Popayán hasta el municipio del Tambo y viceversa (ya que anteriormente se hablaba más de caminos que de vías), se pusieron de acuerdo y realizaron la inversión necesaria para empezar el funcionamiento de la empresa en lo cual iniciaron a circular con vehículos tipo bus abierto, conformando en ese entonces una sociedad llamada Rápido Tambo Limitada.

Dentro de los propietarios de los primeros vehículos se recuerda a los señores: Leonardo, Misael, Julio y Héctor Villamarín, Luis Carlos Ordoñez, Alfonso Solarte, Tulia Sánchez, Víctor Tovar, José Rómulo Gómez, Eliza Garzón, Máximo Muñoz, Luis Guzmán, Higinio Egas, Humberto Sánchez, David Sánchez y Pepe Gómez.

La primera ruta donde estos vehículos prestaron el servicio fue El Tambo – Popayán y viceversa, inicialmente cuando los vehículos eran despachados en la ciudad de Popayán desde una pequeña oficina que estaba ubicada en el centro de la ciudad, en lo que hoy se conoce como el colegio Ulloa; para el año de 1948 aproximadamente, se incursionó con la ruta a Uribe y los Anayes, esto ocasionó conflicto entre los propietarios de los vehículos que empezaron a competir por los pasajeros en la vía desde estos lugares, llegando a tal punto que por dicho conflicto, algunos de los propietarios de los vehículos entre ellos el Señor Luis Carlos Ordoñez, Julio Villamarín, Misael Villamarín, Héctor Villamarín y Leonardo Villamarín en conjunto con otras personas dentro de las cuales están los señores Tancredo Castillo, el señor Naval, el señor Duque, conformaron una empresa llamada Codecol, que como resultado de las actuaciones adelantadas por ellos en compañía del señor Eduardo Medina, ante el ministerio de transporte, se dio la cancelación de la empresa RÁPIDO TAMBO como sociedad limitada, para ello contribuyo de gran manera el desafortunado incidente que se presentó entre dos vehículos de las dos empresas mencionadas anteriormente por competencia en la vía, con un saldo de dos pasajeros muertos, suceso que corresponde al año de 1950.

El señor Mario Polo García quien era el gerente de la sociedad RÁPIDO TAMBO, adelantó las gestiones en los años cincuenta, para buscar un acuerdo con los propietarios de los vehículos de la empresa CODECOL y conformar una sola empresa, ya no como sociedad sino como Cooperativa de acuerdo con los lineamientos del INTRA. Así las cosas, y cerca al año 1965, algunos de los propietarios de los vehículos que hacían parte de Codecol, pasaron a formar parte de la empresa Rápido Tambo (ya como Cooperativa) y otros conformaron la empresa llamada Sotracauca.

Para el 27 de abril de 1967, ante el Departamento Nacional de Cooperativas – DANCOOP, se registra con personería jurídica número 0306, a través de resolución No. 009, la COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES RAPIDO TAMBO, sirviendo en ese entonces las siguientes rutas: El Tambo, Uribe, Los Anayes, Crucero Pandiguando, aún con vehículos clase bus abierto. En los años 70 se empezó a cubrir el servicio de transporte además de las iniciales para la ruta Bolívar y San Lorenzo, en vehículos Microbuses y buses; para el municipio del Tambo, el servicio se empezó a prestar también en vehículos clase Taxi, además de las busetas para Bolívar. En ese entonces el despacho en la ciudad de Popayán ya era en el barrio la esmeralda, aun donde hoy opera.

Posteriormente a los taxis, se vincularon camionetas de 12 pasajeros; para el año 1972 se prestaba ya el servicio para el Tambo, Almaguer, y Bolívar y desde el año 1978 se empezó a servir la ruta a Cali ya con vehículos clase microbús (19 pasajeros) y es cuando se inicia a hacer reposición de flota de camionetas Station Wagon de 12 pasajeros a microbús de 19 pasajeros y se comenzó a cubrir las rutas a Argelia, Los cortes de Santa Rosa (Bota Caucana), San Agustín, Pitalito, Belalcázar, entre otras.

En el año 1992, a través de resolución 04126, el INTRA (Instituto Nacional del Transporte), dejó resolución de las 118 rutas autorizadas para la prestación del servicio de pasajeros por carretera de la Cooperativa RÁPIDO TAMBO en origen y destino hacia el Sur del Cauca, El Tambo, Cali, La unión y La Cruz.

Desde el año 1996 la Cooperativa RÁPIDO TAMBO incursionó en la modalidad de servicio individual de pasajeros y en el colectivo municipal de Popayán, desde las veredas Julumito, Cajete, Las Huacas, con recorrido por las galerías de la ciudad, y fue en el año 2002 que la alcaldía Municipal de Popayán concede formalmente habilitación a través de Resolución 458 y

457 respectivamente. A través de la secretaria de tránsito del Tambo (Cauca) y según resolución 0335 de 1995 se adquiere licencia de funcionamiento para operar en diferentes rutas dentro del municipio del Tambo (con la modalidad denominada Servicio municipal del Tambo (Cauca)) y en el año 1998 se conceden formalmente las rutas para el servicio colectivo urbano en la ciudad de Popayán.

En el año 2002 ya desaparecido el INTRA, la Cooperativa Integral de Transportes RÁPIDO TAMBO adquiere formalmente su habilitación como empresa de servicio público en TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA a través de resolución 00034, en la modalidad de MIXTO por resolución 00065, en la modalidad de CARGA a través de resolución 00036 y en la modalidad ESPECIAL por la resolución 00035.

Al haber consolidado como su primera unidad de negocio: el Transporte; la Cooperativa RÁPIDO TAMBO incursiona a partir del año 2000, en la comercialización de combustibles y lubricantes marca Terpel, Organización con quien se suscribió por parte del gerente de la época un contrato de arrendamiento y concesión, limitando con ello un gran proyecto, el que fuere que desde esa fecha, la empresa hubiera ejercido la propiedad directa; no obstante para el 2018, según gestiones adelantadas, será proyecto consolidado la COMPRA de la estación a la organización Terpel, en pro del desarrollo de la Cooperativa.

Grandes inversiones se han realizado en la trayectoria de TRANSTAMBO, que se ven reflejados en su infraestructura en sitios estratégicos de importante incidencia, como por ejemplo: la construcción del edificio en el Tambo (Cauca) en el año 2006, donde además de operar el despacho, tiene locales disponibles para arrendamiento a terceros; la remodelación del edificio ubicado en la calle 4 del barrio Pandiguando en el año 2007, donde funcionan las oficinas administrativas y el despacho de la esmeralda sobre la calle 5; en el mismo año, la adquisición de un lote de 8000 metros cuadrados contiguo a la estación, donde para el año 2009 se procede a construir el parqueadero sobre la variante sur, se cuenta también con la construcción de la Lubriteca en el año 2011, la construcción de la zona de talleres y salón de reuniones en el año 2012; como proyecto de inversión se está adelantando en el año 2017, la construcción de las canchas sintéticas (con una cuantiosa e importante inversión) y para el año 2017 – 2018 como se había mencionado: la compra de la estación de servicios.

En lo concerniente a la flota vehicular es de mencionar que desde el año 2006, la implementación de la política empresarial de reposición ha mejorado las condiciones de la prestación del servicio por su parque automotor. En el año 2011 la Cooperativa adquiere a través de la firma Bureau Veritas certificación en calidad, con el siguiente alcance: Venta de combustible y lubricantes, suministro de productos para mantenimiento de vehículos, servicio de transporte intermunicipal, servicio de taxi y servicio de transporte urbano.

Segura (2021) afirma que la segunda empresa de transporte urbano de pasajeros que empezó a prestar su servicio para la población caucana en la época del presidente Dr. Alberto Lleras Camargo, el primer presidente del frente nacional fue TRANSPORTES PUBENZA LIMITADA la cual nació el 10 de octubre de 1961 en las instalaciones del hoy emblemático colegio San Agustín.

En aquella época los que integraron la sociedad debían aportar un vehículo automotor de servicio público, estos eran carros pequeños denominados “Chivas”, de color gris, las cuales transportaban los pasajeros desde el parque central (parque Caldas) hasta el hoy llamado SENA norte, cubriendo además las rutas que iban hacia el crucero de Julumito, constituyéndose así la principal fuente de transporte urbano para los habitantes de la ciudad.

Para el año 1969 TRANSPUBENZA LTDA, contaba en su parque automotor con 12 buses grandes que permitieron prestar un mejor servicio a los ciudadanos. Ya para el año 2003 la empresa poseía una capacidad transportadora de 177 microbuses y 127 buses y/o busetas dando un total de 304 vehículos para la prestación del servicio con una disponibilidad de 21 rutas autorizadas por la secretaria de Tránsito y Transporte Municipal de Popayán la cual se mantuvo en su totalidad hasta el año 2009.

En la actualidad la empresa TRANSPUBENZA LTDA, se encuentra ubicada en el norte de la ciudad de Popayán en la carrera 9 N°. 27N-86, en el barrio Palace donde funciona la sede administrativa. La sede operativa de la entidad se encuentra ubicada en la calle 5ta N°50-191 y cuenta con cuatro despachos más distribuidos en toda la ciudad.

La empresa se encuentra bajo la gerencia del señor Edilio Antonio Villamarín Ordoñez desde el 16 de abril de 2004 hasta la actualidad por decisión de la junta de socios.

En noviembre de 2009 el gobierno nacional insta al gobierno municipal para que inicie la implementación de los recién concebidos SISTEMAS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO – SETP’S; procesos en los que se encuentran inmersos las cuatro empresas de transporte público colectivo municipal de pasajeros en busca de una mejor organización en la prestación del servicio en general para toda la población, teniendo TRANSPUBENZA LTDA, una posición privilegiada en cuanto al porcentaje de participación que es del 41% del total del sistema.

Según Sotracauca (2017) en la capital caucana, SOTRACAUCA fue la tercera empresa en fundarse y que actualmente sigue prestando su servicio a la ciudadanía como SOTRACAUCA METTRO. En sus inicios tenía por nombre Sociedad transportadora del Cauca S.A SOTRACAUCA, la cual surgió en el año 1974 a raíz de la desaparición de la cooperativa de transportes CODECOL por lo que hizo que un grupo de transportadores se unieran y fundaran la nueva empresa con el fin de agrupar al gremio transportador en una sociedad anónima prestando sus servicios principalmente en el cauca y con el objetivo también de poder ingresar a otros departamentos como el Huila, Valle y Nariño.

Inicialmente en 1974 la empresa empezó sus operaciones con un parque automotor constituido por 30 vehículos comandados por los señores Adriano Mosquera y Eduardo Medina Pardo como los socios mayoritarios de la entidad. En 1984 la empresa tomo un nuevo rumbo bajo la administración de un profesional donde se reestructuró la sociedad en el área administrativa y financiera para afianzarse económicamente con vehículos propios e infraestructura, lo que dio paso a que el Instituto Nacional de Tránsito permitiera el ingreso de nuevas rutas e incorporando un importante parque automotor a las actividades de transporte intermunicipal y de carga.

En el año de 1986 la entidad compra un lote ubicado en el norte de la ciudad para crear un centro de servicios administrativos, operativos y de mantenimiento del parque automotor, la construcción de la estación de servicio se llevó a cabo con la organización Terpel y para el año 1989 inicio su funcionamiento.

La entidad en 1992 empieza a prestar el servicio de transporte urbano dentro de la ciudad blanca y algunas veredas aledañas gracias a que la secretaria de tránsito de Popayán le dio la autorización para que la empresa pudiera realizar esta actividad buscando fortalecer su actividad económica.

En 1997 se construyó la propia sede de la empresa al norte de la ciudad de Popayán con modernas instalaciones para el área administrativa, la zona de servicio Terpel y la zona para el lavado y parqueo de vehículos constituyendo un gran centro de servicios para su parque automotor, y para el año 2003 se realizó una importante obra que fue la construcción de una serviteca con equipos de alineación, balanceo y montaje automático conformando un gran centro de servicios para los vehículos afiliados y el público en general.

Para el año 2008 la empresa pasa a llamarse SOTRACAUCA METTRO S.A., la cual se ajustó al nuevo sistema estrategia de transporte público SETP que propuso el gobierno nacional colombiano, el cual la empresa presta por medio de 9 rutas en la ciudad de Popayán, llegando también a algunas veredas vecinas.

Mediante la resolución: 1610 de 2009 expedida por el municipio de Popayán se concede la habilitación de la empresa SOTRACAUCA METTRO S.A para operar como empresa municipal de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en la modalidad de colectivo, y la resolución 23040 de 2009 por parte de la secretaria de tránsito municipal le entrega a la empresa 9 rutas de las cuales 7 ingresan a veredas circunvecinas de la ciudad de Popayán.

Según Translibertad (2019) para el año de 1990 en la ciudad blanca de Colombia se funda la cuarta empresa de transporte público de pasajeros llamada “TRANSLIBERTAD LTDA.” la cual fue constituida como empresa el 5 de junio del mismo año y fue inscrita de acuerdo al certificado de existencia y Representación legal de la Cámara de comercio del cauca por escritura pública No. 0001643 de la notaría segunda de Popayán el día 5 de junio de 1990 y en la Cámara de comercio del Cauca el 20 de junio de 1990 bajo el número 0006950 del libro IX.

Los primeros socios fundadores que marcaron la historia de la empresa desde su inicios quienes visualizaron la necesidad de prestar un nuevo servicio de transporte para ofrecer una mayor cobertura a toda la comunidad en general, sacándola adelante después de muchos esfuerzos para poder conseguir el permiso de operar como empresa de servicio público de transporte urbano de pasajeros de Popayán fueron: Jorge Enrique Valencia, Rafael Campo, Norberto Ordoñez, Oscar Emilio Tello, Horacio Solarte, Carlos Arturo Hurtado, Martha De Pabón, Carlos Villa, Emilio Jiménez, Campo Elías Betancourt, Irma de Jesús Benavidez, Elsa Gaviria, José Camayo y formando parte fundamental de la empresa en el proceso de construcción y en el proceso el Dr. Cristóbal Constaín como asesor jurídico de TRANSLIBERTAD LTDA.

En el año 1995 la empresa adquiere un predio en la calle 5 N° 50-201 barrio los Jazmines en la que desde entonces y hasta la actualidad funciona la sede de la entidad.

Cuando la empresa inicio sus operaciones en el año de 1990 contaba con 18 vehículos automotores para el transporte de pasajeros, para año de 1995 la sociedad contaba con 45 vehículos y 6 rutas aprobadas dentro del municipio de Popayán.

Para el año 2003 los buses ascienden a 97 y los microbuses a 79 dando un total de 176 vehículos operando para la empresa, en el 2004 ocurrió un suceso de gran importancia que favoreció en forma significativa el crecimiento del parque automotor de la entidad, dado que existían algunos buses con una capacidad de 33 pasajeros que estaban en proceso de chatarrización realizándose un convenio con Non Plus Ultra para la reposición en busetas con capacidad de 23 pasajeros, renovando así el parque automotor.

La empresa se constituyó como persona jurídica SOCIEDAD TRANSPORTADORA LIBERTAD LTDA con base en la junta directiva y la junta de socios inscrita el 12 de abril del 2010.

En junio del 2011 la empresa inicia la implementación del sistema de gestión de calidad para mejorar todos los procesos y el logro de los resultados planeados por la organización.

Para diciembre del 2012 gracias a la trayectoria, a su destacada labor social y humanitaria al servicio para la sociedad, la administración municipal de Popayán concede a TRANSLIBERTAD la orden de cruz de Belalcázar, gratitud al civismo, cuya condecoración y pergamino acreditativo exalto a la empresa mediante la resolución N° 309 de 2012.

La capacidad transportadora aumento en el 2014 ya que para este año la empresa contaba con 178 vehículos de los cuales 152 están en circulación, consolidando su parque automotor MICRO – BUSETAS y BUSETONES, las cuales operan con 11 rutas. De esta forma alcanza un servicio de calidad y gran cobertura que beneficia a todos los sectores de la ciudad de Popayán.

7.2. Identificación de las fuentes, así como los montos de los recursos financieros asignados al proyecto.

En Colombia se determinó que para la creación de los proyectos del SETP debían ser para las denominadas ciudades amables del país en las que se encuentran las siguientes: Popayán, San Juan de Pasto, Santa Marta, Armenia, Valledupar, Tunja, Sincelejo y Montería las cuales tienen por características tener entre 250.000 y 600.000 habitantes, con proyectos en los sectores de vivienda, agua potable, transporte público y programas integrales para la población.

Con la implementación de los SETP se busca transformar el sistema de transporte urbano en las ciudades intermedias de Colombia, con el fin de fomentar un modelo de transporte público organizado, tecnológico y amigable con el medio ambiente ya que actualmente se cuenta con vehículos automotores viejos altamente contaminantes dando así también una mala prestación del servicio y con una deficiente estructura empresarial y vial, con el cual se busca que los SETP se pueda beneficiar toda la población de las respectivas ciudades, brindándoles un mejor servicio por lo tanto, se estableció por el Departamento Nacional de Planeación crear un documento CONPES para cada uno de los proyectos del SETP en el país.

En el documento CONPES se establece la política económica y social de mediano y largo plazo, siendo una etapa en la que se pueden articular todos los recursos monetarios de las diferentes fuentes de financiación donde los ministerios tienen el compromiso de priorizar los recursos según el marco de gasto requerido por las entidades del gobierno nacional; en los CONPES se identifica un problema y se plantean unos objetivos con su respectivo plan de acción muy específico en las que se les da respuesta al problema, siendo así un instrumento de planeación de cómo afrontar dicha problemática en los siguientes años teniendo previamente estipulado su periodo de ejecución con sus respectivos cronogramas.

Según Consejo Nacional de Política Económica y Social (2009) para el sistema estratégico de transporte público de pasajeros de Popayán se estructuró el documento CONPES 3602 de 2009 donde se realizaron los estudios previos para determinar cuáles eran las empresas que prestaban el servicio en la ciudad, la cantidad de buses que contaba para el transporte de pasajeros lo cual se pudo identificar que en total para el 2009 Popayán tenía 651 vehículos pertenecientes a las empresas de Translibertad Ltda., Transtambo, Transpubenza y Sotracauca Metro.

Dentro de los estudios realizados en Popayán en el 2009 también se encontró que la ciudad no contaba con la infraestructura que reunieran los requerimientos para la operación del transporte y cerca del 43% de las vías por donde circula el transporte público se encontraban en regular estado.

Los factores encontrados en los estudios anteriores arrojaron que el transporte público de pasajeros del municipio de Popayán era ineficiente dado a que genera un alto costo social por el consumo innecesario de recursos y una tarifa elevada en relación con la calidad del servicio ofrecido, además es inseguro debido a que genera altos índices de accidentalidad, informal, no confiable y ambientalmente no fiable, por estas razones nacen las principales funciones de Movilidad Futura S.A.S entre las cuales tenemos:

- Planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), así como ejercer su inspección, vigilancia, mantenimiento y control.
- Gestionar y planear el servicio de transporte público urbano de pasajeros en el Municipio de Popayán.
- Integrar física, virtual, tecnológica, operacional y tarifariamente el sistema de transporte público colectivo bajo un esquema que sea sostenible financieramente.
- Realizar los estudios técnicos, económicos y financieros necesarios para la definición y financiación de los componentes del Sistema Estratégico de Transporte Público de Popayán.

Tras todos los estudios realizados en Popayán para el desarrollo del SETP se estableció que para el desembolso de los recursos financieros del proyecto se debía concurrir con el municipio de Popayán un convenio de cofinanciación el cual tuvo por objeto definir los montos que la nación y el municipio aportararan para la financiación del sistema estratégico de transporte público de Popayán, las vigencias fiscales en las cuales deberán realizarse los aportes y las condiciones bajo las cuales deben ejecutarse, en lo que quedo acordado que los aportes de la nación se efectuaran a través del ministerio de hacienda, crédito público, el ministerio de transporte y el departamento

nacional de planeación y por el municipio se acordó que las fuentes de financiación serán determinadas por dicha entidad.

El municipio a raíz del convenio de cofinanciación a través del ente gestor se obligó a efectuar la contratación de un encargo fiduciario para el manejo de los recursos del desarrollo del proyecto del SETP en el cual se realizó el contrato con la entidad bancaria DAVIVIENDA donde llega todo el dinero con el que se financia todas las actividades que comprenden el desarrollo del sistema estratégico de transporte en la ciudad de Popayán.

Para el desarrollo de los proyectos del SETP en el país la inversión está distribuida de la siguiente manera:

El 70% de los recursos de financiación para la implementación del SETP son aportados por el gobierno nacional y el 30% corresponden al gobierno municipal de cada ciudad, siendo así la fuente de financiación netamente pública.

Recursos que provienen por parte de la nación:

1) Nación:

Nación otras fuentes: Son recursos monetarios que provienen del Estado y el seguimiento de la inversión de los recursos en el proyecto se encuentra a cargo del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y del Departamento Nacional de Planeación.

Nación BID 2575: Recursos monetarios asignados mediante el crédito con el banco interamericano de desarrollo que son netamente utilizados para la ejecución de las obras e infraestructura que sean necesarias para poner en marcha el SETP.

Nación BID 2576: Recursos monetarios asignados mediante el crédito con el banco interamericano de desarrollo que son netamente utilizados para el sector ambiental y el espacio público en las obras del desarrollo del proyecto.

Los contratos de préstamo con el Banco Interamericano de desarrollo (BID)³ se suscribió el 28 de junio de 2013, en los cuales están los préstamos No 2575 y 2576 con el objeto de apoyar el desarrollo de los SEPT de Popayán, Pasto, Armenia y Santa Marta.

Con el crédito que se estipuló en el documento CONPES 3602 la nación se obliga a:

Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación.

- Desembolsar los aportes de la Nación, después de verificar que la entidad territorial cumple con los indicadores de gasto de la ley, de acuerdo con el artículo 80 de la Ley 617 de 2000, lo dispuesto en las Leyes 358 de 1997, 819 de 2003 y con los compromisos asumidos en el Acuerdo de Reestructuración Ley 550 de 1999.
- Concurrir con el Municipio de Popayán a la suscripción del convenio de cofinanciación – Segundo semestre de 2009 (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2009).

Recursos que provienen por parte del municipio

2) Municipio:

- **Municipio (adición contratos):** Son recursos monetarios que el Municipio debe trasladar al Ente Gestor cuando este ejecuta valores adicionales en obra, los cuales no se encuentran presupuestados en el valor inicial del proyecto de igual manera en las modificaciones, cambios y contingencias deberán ser asumidos por el Municipio.
- **Municipio (aportes en especie):** Son aportes que realiza el Municipio al proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP, en obras

³ BID: El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es la principal fuente de financiación multilateral para proyectos de desarrollo en América Latina y el Caribe. Su objetivo es reducir la pobreza, luchar contra las desigualdades sociales y promover el desarrollo económico sostenible en la región (El Banco Interamericano de Desarrollo – BID, 2021).

realizadas antes de la suscripción del convenio Fiduciario, obras que fueron ejecutadas directamente con recursos del Municipio.

En el CONPES 3602 se estableció al municipio:

- Garantizar la fuente de contrapartida de los recursos verificando la destinación de estos como compromiso para la suscripción del convenio de cofinanciación - Segundo semestre de 2009.
- Cumplir con los indicadores de gasto de la ley, de acuerdo con el artículo 80 de la Ley 617 de 2000, lo dispuesto en Leyes 358 de 1997, 819 de 2003 y con los compromisos asumidos en el Acuerdo de Reestructuración Ley 550 de 1999.
- Concurrir con la Nación a la suscripción del Convenio de cofinanciación – Segundo semestre de 2009 (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2009).

El presupuesto total para los años 2018, 2019, 2020 y 2021 fue el siguiente:

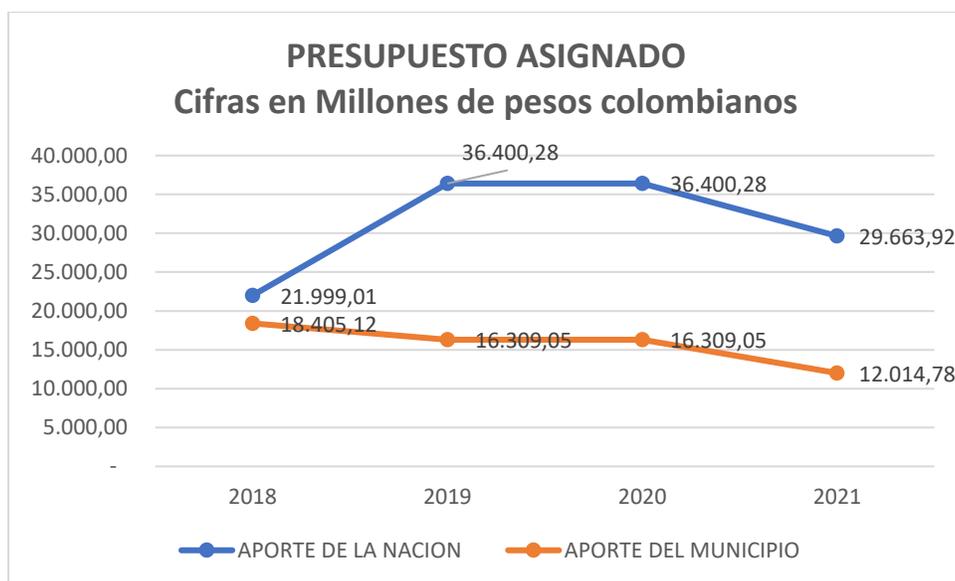
Tabla 1 Presupuesto total

Cifras en Millones de pesos colombianos

AÑOS	2018	2019	2020	2021
APORTE DE LA NACION	21,999.01	36,400.28	36,400.28	29,663.92
APORTE DEL MUNICIPIO	18,405.12	16,309.05	16,309.05	12,014.78
TOTAL	42,422.13	54,728.32	54,729.32	43,699.71

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 1 Presupuesto asignado



Fuente: Elaboración propia.

El presupuesto que proviene del municipio para la puesta en marcha el proyecto de la entidad Movilidad Futura S.A.S. lo aprueba el consejo municipal mediante un acuerdo que es justificado por el alcalde de la ciudad, y el presupuesto que proviene por parte de la nación debe de recibir el aval por parte del Ministerio de Hacienda y crédito público, Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación para ser aprobado mediante junta directiva y proceder a realizar los giros a la fiducia con la que cuenta la empresa.

7.3. Incidencia de la variación en las divisas en los montos de los recursos financieros asignados al proyecto.

El mercado de divisas en sus inicios fue creado para agilizar y favorecer el comercio empresarial entre países a medida que iba tomando cada vez más fuerza la globalización, así pues, las divisas son monedas aceptables por las partes incluidas dentro de la negociación internacional, tras el desarrollo del mercado de divisas los inversores identificaron nuevos usos que les podían dar a ellas no solo como un medio de pago de las importaciones y exportaciones entre los países, sino también las vieron como un activo subyacente con el que podían negociar aprovechando las

ventajas que ofrece el mercado así es como nace de esta manera la especulación o el trading en el mercado de divisas liderado por instituciones financieras.

En términos generales, las divisas entendidas como activos financieros conservados por residentes de un país y que constituyen una obligación por parte de un residente de otro país emisor de una moneda diferente, las cuales están representadas en diferentes variedades, billetes, moneda metálica y depósitos bancarios de otros países; las divisas se negocian en el mercado internacional de divisas que es donde se encuentran oferentes y demandantes y se establece el valor de cambio.

Para desarrollar un proyecto cuya inversión proviene de alguna moneda extranjera es de vital importancia considerar el riesgo cambiario que se pueda provocar a la hora de la conversión de las divisas, por lo tanto, se deben de evaluar los mecanismos de mitigación que existan para prever que resultados pueden generarse para que el proyecto sea financieramente razonable. Es importante tener en cuenta que en el mercado se establece el tipo de cambio, que no es otra cosa que el precio de una divisa en comparación de otra distinta, entonces, una moneda se aprecia cuando se eleva su valor en términos de otra moneda; por el contrario, una moneda se deprecia cuando se reduce su valor en términos de otra moneda. Como se podrá deducir en el caso de la moneda colombiana, mientras el dólar estadounidense se aprecia el peso se deprecia. Es posible que, dada la diferencia positiva o negativa resultante de la fluctuación del peso frente al dólar, un proyecto no genere los recursos necesarios para el pago de los compromisos asumidos. Esta fluctuación representa un riesgo cambiario tanto para proyectos cuyas fuentes son en moneda extranjera.

Como se indicó anteriormente, una variación en el tipo de cambio puede incidir y afectar las transacciones internas que se puedan desarrollar, el crecimiento económico, el mejoramiento de los ingresos, la compra de productos importados, por ello la creación del banco de la república que es fundamental para administrar y controlar el sistema monetario y cambiario del país. Además, a la vista de estas definiciones, cabe señalar que el riesgo cambiario está presente en todas las empresas con independencia de que desarrollen parte de su actividad en el ámbito internacional o que focalicen su actuación exclusivamente en el mercado local.

Casi siempre existe una divisa que es la más importante y la que se utiliza como referencia para medir el valor de las demás, actualmente en es dólar de los Estados Unidos (USD) es quien cumple en casi todo el mundo este propósito.

En la actualidad existen dos tipos de mercado de divisas a nivel internacional en la que tenemos por una parte el mercado tipo “europeo” el cual hace referencia a localizaciones concretas en donde se negocian las divisas en horas determinadas con el objeto de efectuar sus transacciones, los mercados de mayor importancia de este tipo son los mercados de divisas de New York, Zúrich, Madrid, Tokio, Londres, Paris.

El segundo tipo de mercado es el “americano” que está conformado por la red de instituciones financieras alrededor del mundo y donde las transacciones tienen lugar en cualquier hora del día y a través de cualquier medio de comunicación para efectuar sus cambios.

En los mercados de divisas se cuentan con varios participantes en donde los principales son las corporaciones internacionales, los bancos centrales y comerciales, las personas naturales, los organismos multilaterales y los “brokers⁴”, estos intervienen en el mercado con la ayuda de una red de oficinas de cambio por parte de los bancos que están conectadas entre sí por sistemas de telecomunicación automáticas que hacen posible las transferencias y las negociaciones de cambio entre diferentes partes del mundo.

Las funciones principales de los mercados de divisas es la facilidad que ofrecen para efectuar o recibir pagos derivados de las transacciones económicas internacionales, en cualquier moneda convertible, otra de las funciones es la sencillez de los agentes económicos para obtener créditos y así poder realizar transacciones con el exterior de una manera más rápida.

Es de vital importancia tener en cuenta que existe una cotización para la compra de una moneda y otra un poco diferente para la venta de esa divisa por parte de la institución financiera comprendida. Para la compra de la divisa hay una posición denominada BID la cual nos indica el precio al que la entidad nos comprara la divisa, y la otra posición es la vendedora llamada Offer que es la que nos expresa el precio en el que la entidad nos venderá la divisa.

En este mercado también existen varios riesgos como en cualquier situación de negociación dentro de los cuales tenemos el más común que es el riesgo del no envío de la moneda, otro riesgo es el de posición que es una pérdida resultante de un movimiento adverso en la tasa de cambio de la divisa en una posición abierta, existe también el riesgo de liquidez que nos indica que una

⁴ “Un broker es una entidad financiera autorizada y regulada que ejecuta las órdenes de los traders en los mercados. También es responsable de la seguridad de los fondos que pertenecen a sus clientes” (Admiral Markets, 2021).

moneda no se pueda operar o transar con facilidad en uno o varios mercados y por ultimo tenemos el riesgo de inversión que frecuentemente ocurre cuando la divisa en posición abierta no pueda ser colocada de manera rentable en el mercado teniendo como resultado un rendimiento menor al esperado.

Para el desarrollo del proyecto del SETP de Popayán las transacciones financieras del Programa se registran en pesos colombianos (COP). Los reportes financieros y demás información financiera del Programa se realizan en dólares estadounidenses (USD), estas transacciones y los reportes solo se hacen con el dinero de los préstamos que ingresa a la entidad a través del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El Efectivo recibido del BID se origina en dólares estadounidenses y es administrado en la cuenta del Banco de la República, a nombre de “DTN-PRÉSTAMO BID 2575/OC-CO-3 SETP POPAYÁN” y “DTN-PRÉSTAMO BID 2576/TC-CO-3 SETP POPAYÁN”.

El efectivo desembolsado en pesos colombianos es administrado mediante encargo fiduciario en Fidudavivienda y los gastos realizados con esta fuente de recursos se realizan en pesos colombianos, efectuando el cálculo de conversión a la tasa de monetización de los recursos recibidos determinada por: Valor en Pesos colombianos que ingresan a la Fiducia dividido entre el valor en dólares girado desde la cuenta del Banco de la República.

Para calcular la equivalencia de dólares estadounidenses a pesos colombianos en el Programa, se utiliza la tasa de monetización de los recursos disponibles de acuerdo con los parámetros establecidos por el Banco Interamericano de Desarrollo – BID.

El Banco Interamericano de Desarrollo desembolsa los recursos del Programa bajo la modalidad de Anticipos de fondos, a la cuenta del Banco de la República, con base en las necesidades de liquidez del Programa, para un período máximo de seis (6) meses, de conformidad con el cronograma de inversiones y el flujo de recursos requeridos, de acuerdo con el Plan de Adquisiciones anual que sea presentado al Banco, así este podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando haya justificado al menos, el ochenta por ciento (80%) del total de los fondos desembolsados por concepto de anticipos.

Movilidad Futura S.A.S para elaborar los estados financieros que se deben presentar al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) al final de cada año se deben de elaborar de igual

manera en que ingresaron los recursos al banco de la república, es decir con la misma tasa representativa del mercado (TRM).

La variación de las divisas en el mercado internacional no tiene incidencia con el presupuesto que ingresa a la empresa dado que el dinero que es depositado en la fiducia contratada por Movilidad Futura S.A.S. esta expresado en pesos colombianos COP, ya que antes de solicitar los anticipos al Banco interamericano de desarrollo ya se ha justificado de manera exacta en la moneda local el rubro que debe llegar a la entidad para poner en marcha la ejecución de los contratos de obra e infraestructura mediante el préstamo 2575 y los contratos que tienen que ver con lo ambiental en el préstamo 2576 requeridos para brindarles las soluciones de movilidad a la ciudad.

7.4. Nivel de eficiencia en la utilización de los recursos financieros asignados al proyecto.

La eficiencia es la capacidad de alcanzar los objetivos estratégicos planteados con anterioridad invirtiendo en ellos la menor cantidad posible de recursos, dentro de los cuales encontramos principalmente: El dinero, tiempo, recursos físicos e infraestructura.

Al evaluar el nivel de eficiencia dentro de una empresa, los resultados nos brindaran ventajas en pro de la entidad para las siguientes tomas de decisiones y así, determinar el nuevo rumbo por el cual debe continuar su funcionamiento la compañía, algunas ventajas de la medición de este indicador son:

- El correcto establecimiento de las metas: Dado que las metas dirigen las acciones y le brindan nuevos objetivos por los cuales trabajar, además que sirven para medir el éxito de la empresa.
- Costos y tiempo: Estos nos permiten conocer si los recursos monetarios y el tiempo invertidos en el desarrollo del proyecto es el realmente adecuado, lo que contribuye a la elaboración de las siguientes proyecciones de presupuestos.

También al medir el nivel de eficiencia de la entidad nos permite mitigar algún riesgo financiero inesperado como producto de deficiencias en el desempeño de la empresa, por lo cual

siempre se debe tener en cuenta en que condición económica y financiera se encuentra la compañía para poseer una planeación idónea de cara al futuro.

En los desarrollos de los proyectos es importante conocer la eficiencia con la que se utilizan los activos de la empresa basados en la ejecución de las actividades propuestas y el rendimiento generado con los recursos utilizados.

En la empresa Movilidad Futura S.A.S. se tomaron los años del 2018 al 2021 para medir el nivel de eficacia y eficiencia en base a la ejecución presupuestal que tiene la entidad por dichas vigencias arrojando los siguientes resultados:

Tabla 2 Porcentaje de ejecución presupuestal y eficacia

AÑOS	2018	2019	2020	2021 (junio)
PRESUPUESTO	\$ 40.404.129.888	\$ 48.762.999.662	\$ 52.709.321.929	\$ 41.678.707.268
EJECUCIÓN	\$23.461.001.531	\$ 6.960.477.480	\$15.517.130.431	\$7.092.442.107
PORCENTAJE DE EFICACIA	58%	14%	29%	17%

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en la tabla 2 los porcentajes de ejecución presupuestal y eficacia de los años 2018 y 2019 no alcanzan a llegar al 100%, esto es debido a la baja gestión por parte de los representantes legales durante dichas vigencias, además de la escasa gestión por parte del accionista único de la entidad (alcalde de la Ciudad de Popayán). Al factor común de año tras año de la baja ejecución presupuestal sumado a esto la ineficacia en la adquisición de bienes inmuebles por parte del proceso socio-predial el cual afecta el desarrollo del proyecto ocasionado varios retrasos a las obras por todos los inconvenientes que tiene sobre todo jurídicos que lleva mucho tiempo subsanarlos entre los que se encuentran las sucesiones, las deudas hipotecarias y las deudas de impuesto.

Para el año 2020 a la entidad llega una nueva administración y se nombra por parte del accionista único un nuevo gerente retomando las metas rezagadas estableciendo cronogramas de ejecución de varias obras en las cuales presentaban atrasos significativos de años anteriores

principalmente en el área de infraestructura en obras tan importantes como la denominada tramo seis (6) que está ubicada principalmente en el centro histórico de la ciudad que incluye la calle 13 con carrera octava 8ª, calle 10, calle 6 y calle 7 entre carreras 8ª y 9ª, para ese mismo año debido a la pandemia del Covid 19 y al confinamiento que se vivió fue necesario suspender todas las obras de infraestructura proyectadas, retomando a mediados de la vigencia lo que generó grandes atrasos en las metas propuestas en el proyecto para el 2020, la pandemia afectó y retrasó las visitas del proceso social a los afectados prediales las cuales quedaron suspendidas en un 100% de su operación dado que las restricciones impedían realizar las visitas a los predios para socializar los avances del proyecto y la necesidad de las adquisiciones, las metas del proyecto, los beneficios de la obra, la proyección de Movilidad en garantizar sus derechos como propietarios, ocupantes o arrendatarios, de igual forma la Lonja de Propiedad Raíz del Cauca que es la entidad encargada y autorizada para realizar los avalúos en el Departamento suspendió sus actividades por las razones expuestas anteriormente lo que agudizó aún más los retrasos que ya presentaba el proyecto siendo los avalúos una herramienta fundamental en el proceso de adquisición y presentación de ofertas a los propietarios como requisito en el plan de reasentamiento autorizado por el Ministerio de Transporte (Unidad de Movilidad Urbana Sostenible) y las políticas de salvaguarda del Banco Interamericano de Desarrollo y de esta forma cumplir con los procedimientos para la presentación de ofertas, siendo sistemático y reiterada la baja ejecución del presupuesto en los últimos cuatro años, la escasa justificación de avance en la inversión de los recursos asignados en los documentos CONPES para la ejecución del proyecto por medio del Ente Gestor ocasionó que el Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Departamento Nacional de Planeación y BID suspendieron los desembolsos al SETP Popayán debido a que es un requisito previo la justificación de avance y ejecución en un 80% para que las entidades autoricen un nuevo desembolso, ocasionando la negación de inversión en nuevos tramos del proyecto por un valor aproximado a los \$5.000.000 de dólares provenientes del crédito 2575 y 2576 por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), siendo necesario el cambio de fuente de financiación a Nación otras fuente.

Eficiencia de la ejecución presupuestal:

$$\text{Año N: } \frac{\text{Valor inicial del presupuesto} - \text{valor ejecutado}}{\text{Valor inicial del presupuesto}} = \text{Eficiencia}$$

Valor inicial del Presupuesto: Monto financiero total con el que cuenta la entidad para cada vigencia.

Valor ejecutado: Monto financiero gastado por cada vigencia.

Eficiencia: Valor de cumplimiento de los recursos financieros de la empresa.

$$\text{Año 2018: } \frac{40.404.129.888 - 23.461.001.531}{40.404.129.888} = 0,41$$

$$\text{Año 2019: } \frac{48.762.999.662 - 6.960.477.480}{48.762.999.662} = 0,86$$

$$\text{Año 2020: } \frac{52.709.321.929 - 15.517.130.431}{52.709.321.929} = 0,71$$

$$\text{Año 2021: } \frac{41.678.707.268 - 7.092.442.107}{41.678.707.268} = 0,83$$

El indicador de eficiencia basado en la ejecución presupuestal durante los años comprendidos entre el 2018 y 2021 nos permite identificar mediante valores que son contraintuitivos, que el año más eficiente fue el 2018, lo cual nos indica que se logró ejecutar un valor del presupuesto asignado para dicha vigencia mucho más alto en comparación a los siguientes años, y la vigencia que tuvo un menor nivel de eficiencia en comparación con los demás años fue el 2019 debido a que solo se ejecutó \$ 6.960.477.480 del presupuesto inicial que fue de \$ 48.762.999.662.

Obras de infraestructura e interventoría realizadas durante los años 2018, 2019, 2020, 2021.

AÑO 2018: Realización de obras complementarias en construcción, mejoramiento y rehabilitación en el barrio Belalcázar y Sotará.

Ilustración 2 Toma aérea de obras complementarias barrio Belalcázar Calle 7N entre carrera 9N y 6N 2018



Fuente: (Comunicaciones - Movilidad Futura S.A.S, 2018)

Ilustración 3 Foto obras complementarias barrio Sotará calle 25N



Fuente: (Comunicaciones - Movilidad Futura S.A.S, 2018)

Obras iniciadas con el presupuesto del año 2018 bajo el contrato de obra número 251 del mismo cuyo objeto es: REALIZAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN Y/O MANTENIMIENTO Y/O MEJORAMIENTO Y/O CONSTRUCCIÓN

DE LAS SIGUIENTES OBRAS URBANAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN: CARRERA 2 ENTRE CALLES 73N Y 73IN, CARRERA 4 ENTRE CALLES 25N Y 25NBIS, CALLE 25NBIS ENTRE CARRERAS 4 Y 4A, CALLE 15N ENTRE CARRERAS 4B Y 4C, CALLE 7N ENTRE CARRERAS 6A Y 7, CARRERA 1BE ENTRE CALLES 9 Y 9AY LA VIA LENTA CARRERA 17 ENTRE CALLES 8 Y 11. (Gestión Jurídica - Movilidad Futura S.A.S, 2018).

Valor total de \$ 3,207.277.281 con una fecha de inicio del 28 de diciembre de 2018 y la fecha de terminación del 23 de diciembre de 2020 y Contrato de interventoría número 245 de por un valor total de \$134.827.524.

AÑO 2019: Obras del tramo 7A de la calle 5 desde la carrera 28 hasta la carrera 38

Ilustración 4 Foto aérea sector del colegio José Eusebio Caro tramo 7A 2019



Fuente: (Proceso Comunicaciones – Movilidad Futura S.A.S, 2019).

Ilustración 5 Foto tramo 7A 2019 sector chune



Fuente: (Proceso Comunicaciones – Movilidad Futura S.A.S, 2019)

Ilustración 6 Foto de ciclovía y espacio peatonal tramo 7A 2019



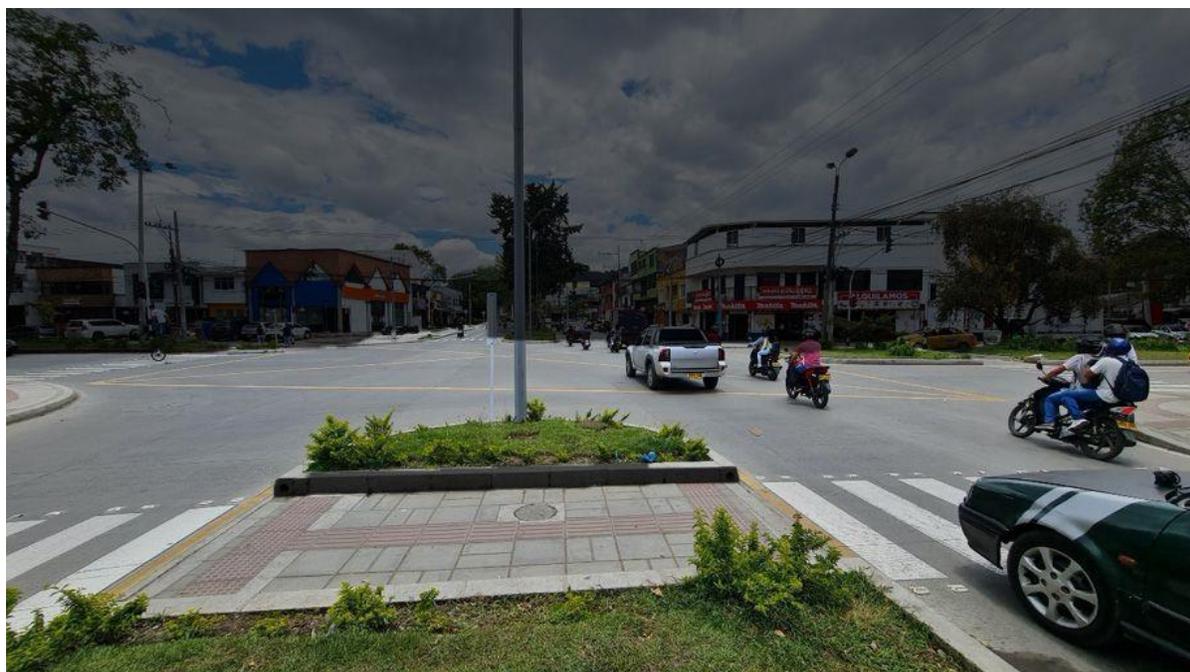
Fuente: (Proceso Comunicaciones – Movilidad Futura S.A.S, 2019)

Ilustración 7 Foto aérea glorieta de la lotería del cauca tramo 9 2019



Fuente: (Proceso Comunicaciones – Movilidad Futura S.A.S, 2019).

Ilustración 8 foto tramo 9 2019



Fuente: (Proceso Comunicaciones – Movilidad Futura S.A.S, 2019).

Obras iniciadas con el presupuesto del año 2019 bajo el contrato de obra número 80 del 2019 cuyo objeto es: REHABILITACION VIAL Y CONSTRUCCION DEL ESPACIO PUBLICO PARA EL SETP POPAYAN DEL TRAMO 7A: CALLE 5 DESDE LA CARRERA 28 HACIA LA CARRERA 38 Y TRAMO 9 CARRERA 6A DESDE LA CALLE 2N HACIA LA CALLE 1N DESDE LA CARRERA 7 (INCLUYE GLORIETA) HACIA EL PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RIO MOLINO, CARRERA 8 DESDE LA CALLE 1 HACIA LA CALLE 1N; CARRERA 9 DESDE LA CALLE 1 HACIA LA CALLE 1N; CARRERA 11 DESDE LA CALLE 1N HACIA EL PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RIO MOLINO DE LA CIUDAD DE POPAYAN. (Gestión Jurídica - Movilidad Futura S.A.S, 2019).

Valor total del contrato \$ 13.223.354.821 con una fecha de inicio del 13 de mayo del 2019 y la fecha de terminación del 31 de enero de 2021 y Contrato de interventoría número 86 de 2019 por un valor \$ 1.361.115.565 con una fecha de inicio del 30 de abril del 2019 y una fecha de terminación del 28 de febrero del 2021, de lo cual el presupuesto ejecutado en el pago de actas para el año 2019 en las obras del tramo 7A y tramo 9 es de \$ 323.157.585.

A continuación, se presentan las fotos de las obras de rehabilitación vial y construcción del espacio público para la implementación del SETP correspondientes al año 2020.

Ilustración 9 foto carrera 8 con calle 5 tramo 6 2020



Fuente: Proceso Comunicaciones – (Movilidad Futura S.A.S, 2020).

Ilustración 10 Carrera 8 entre calle 5 y 6, tramo 6 2020



Fuente: Proceso Comunicaciones – (Movilidad Futura S.A.S, 2020).

Ilustración 11 foto tramo 6 2020



Fuente: Proceso Comunicaciones – (Movilidad Futura S.A.S, 2020).

Obras iniciadas con el presupuesto del año 2020 bajo el contrato de obra número 209 de 2020 cuyo objeto es: REHABILITACIÓN VIAL Y CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO PARA EL SETP POPAYÁN DEL TRAMO 6: CARRERA 8 DESDE EL PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RÍO MOLINO HACIA LA CALLE 8; CALLE 4 DESDE CARRERA 8 HACIA CARRERA 9; CALLE 7 DESDE CARRERA 3 HACIA CARRERA 11; CARRERA 4 DESDE CALLE 7 HACIA CALLE 8; CARRERA 9 DESDE CALLE 8 HACIA CALLE 13; CALLE 13 DESDE CARRERA 6 HACIA CARRERA 9, DE LA CIUDAD DE POPAYÁN. (Gestión Jurídica - Movilidad Futura S.A.S, 2020).

El valor adjudicado del contrato es de \$10.482.788.997 con una fecha de inicio del 16 de septiembre de 2020 y una fecha de terminación del 15 de octubre de 2021 y un contrato de interventoría número 211 de 2020 por un valor adjudicado de \$1.397.559.800, de lo cual el valor ejecutado de los contratos del tramo 6 en el año 2020 es de \$2.199.298.284.

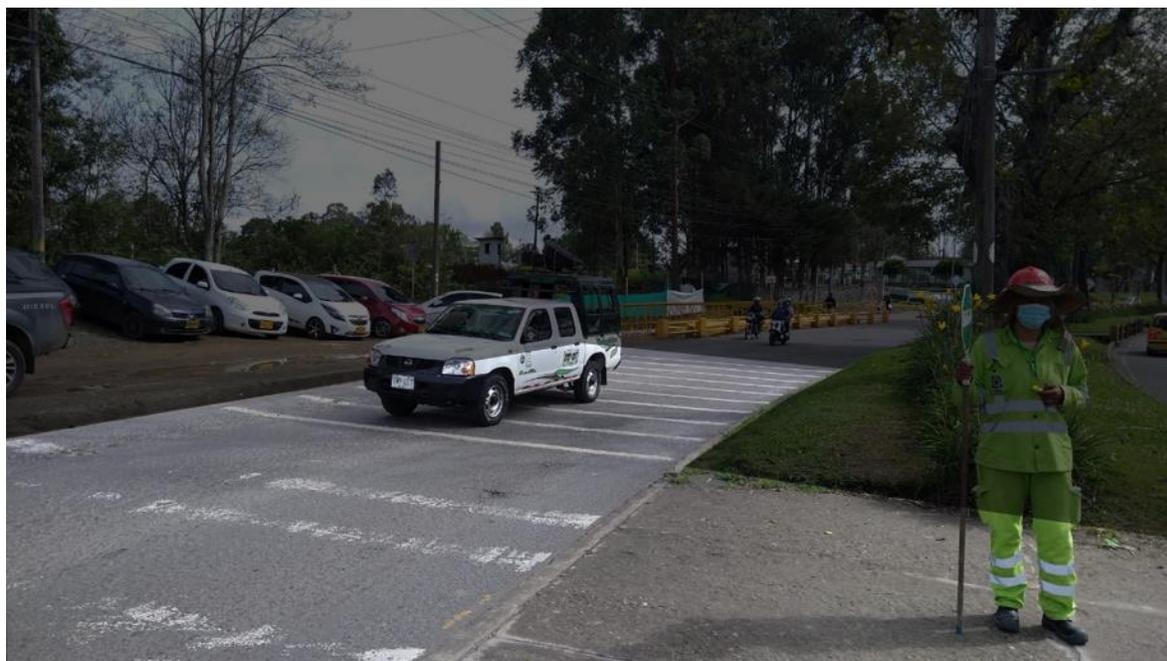
Para el año 2021 se iniciaron las obras de los pasos peatonales seguros a desnivel en el sector del colegio la Madre Laura y la antigua universidad Cooperativa.

Ilustración 12 Pasos peatonales sector Colegio Madre Laura 2021



Fuente: (Díaz, 2021) Ingeniero proceso de infraestructura – Movilidad Futura S.A.S.

Ilustración 13 Pasos peatonales sector Madre Laura 2021



Fuente: (Diaz, 2021) Ingeniero proceso de infraestructura – Movilidad Futura S.A.S.

Ilustración 14 Pasos peatonales sector Madre Laura 2021



Fuente: (Diaz, 2021) Ingeniero proceso de infraestructura – Movilidad Futura S.A.S.

Ilustración 15 Pasos peatonales sector antigua universidad cooperativa 2021



Fuente: (Diaz, 2021) Ingeniero proceso de infraestructura – Movilidad Futura S.A.S.

Ilustración 16 Pasos peatonales sector antigua cooperativa 2021



Fuente: (Diaz, 2021) Ingeniero proceso de infraestructura – Movilidad Futura S.A.S.

Obras iniciadas con el presupuesto del año 2021 bajo el contrato de obra número 102 de 2021 cuyo objeto es: REHABILITACIÓN DE LA CALLE 3N ENTRE CARRERA 17 Y CARRERA 15 Y REALIZACIÓN DE DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL Y SEMAFORIZACIÓN DE PASOS PEATONALES UBICADOS EN LA CARRERA 17 CON CALLE 3N (COLEGIO MADRE LAURA) Y CON CALLE 7B (ANTIGUA UNIVERSIDAD COOPERATIVA), DE LA CIUDAD DE POPAYÁN (Gestión Jurídica, 2021).

El valor adjudicado del contrato de obra es de \$891.238.949 con una fecha de inicio del 3 de agosto de 2021 y una fecha de terminación de 6 de noviembre de 2021 con un contrato de interventoría número 103 de 2021 por un valor adjudicado de \$147.276.087

Los pasos peatonales es un proyecto que empezó a realizarse teniendo en cuenta el fallo judicial proferido el 27 de enero de 2021 por el juzgado 9 administrativo de Popayán, que dispone la construcción y priorización de los pasos peatonales a nivel en lugar de los puentes peatonales en el sector de la carrera 17 con calle 3N (Colegio Madre Laura) y calle 7B (Antigua universidad Cooperativa), cuyo objetivo fundamental es mejorar las condiciones de los usuarios no motorizados (peatones) de este sector, donde éste tiene la priorización en la vía.

Los pasos peatonales son universalmente accesibles, no son excluyentes, reducen los costos sociales al disminuir la velocidad de la vía y a su vez los siniestros. Todos estos elementos están orientados hacia una movilidad urbana que se reflejará en el diseño de una ciudad más humana, centrada en el peatón y no en el vehículo.

PARADEROS

Los paraderos son de vital importancia al ser un sistema estratégico de transporte público, con ellos se busca que todos los participantes (ciudadanos – Usuarios) se vean beneficiados, por lo cual es necesario disponer de estos lugares en sitios estratégicos con distancias entre 250 y 300 metros.

Los paraderos deben cumplir con las normativas de seguridad vial, de tránsito y con las señalizaciones inclusivas, por lo tanto, a través de la construcción del espacio público también se busca facilitar la movilidad de las personas invidentes y las personas con movilidad reducida para

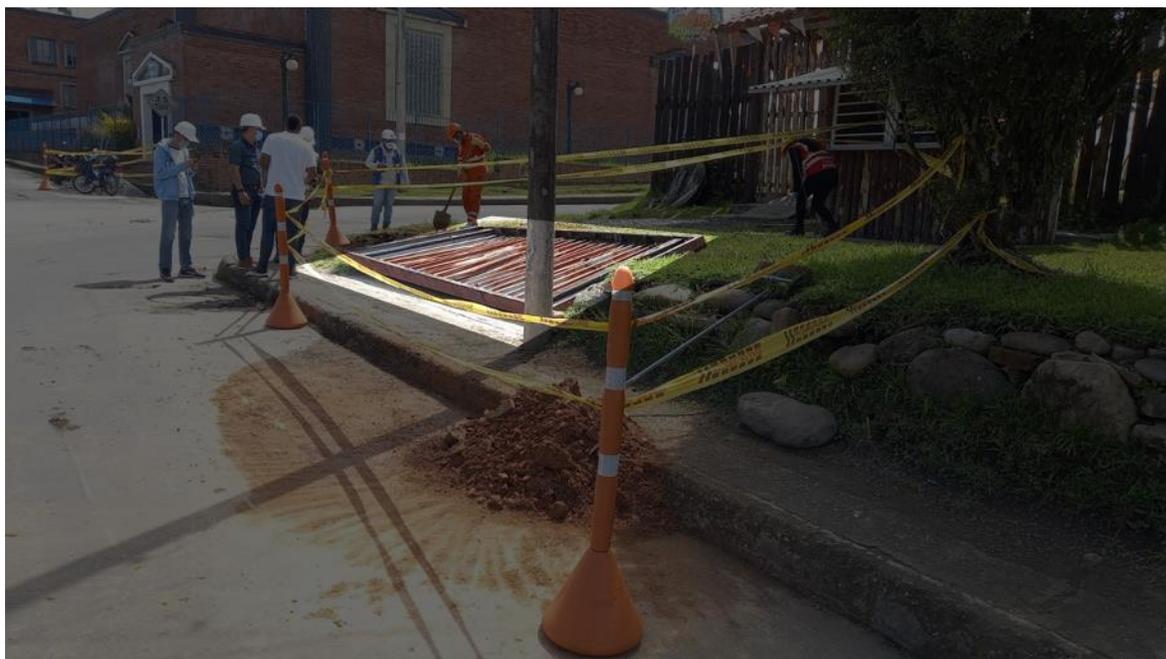
que puedan acceder a los diferentes canales del sistema estratégico y que sean de igual manera de fácil acceso para los transportadores.

Ilustración 17 foto paraderos 2021



Fuente: (Montes, 2021) Ingeniero de infraestructura – Movilidad Futura S.A.S.

Ilustración 18 foto paraderos 2021



Fuente: (Montes, 2021) Ingeniero de infraestructura – Movilidad Futura S.A.S.

Ilustración 19 Foto paraderos 2021



Fuente: (Montes, 2021) Ingeniero de infraestructura – Movilidad Futura S.A.S.

Obras iniciadas con el presupuesto del año 2021 bajo el contrato de obra número 122 de 2021 cuyo objeto es: REHABILITACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PARADEROS DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE POPAYÁN – SETP INCLUIDA LA CORRESPONDIENTE SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN (Gestión Jurídica - Movilidad Futura S.A.S, 2021).

El Valor adjudicado del contrato de obra es de \$1.442.761.534 con una fecha de inicio de 3 de septiembre de 2021 y una fecha de terminación de 2 de enero de 2021 y un contrato de interventoría número 114 de 2021 por un valor adjudicado de \$203.910.419.

8.0. Discusiones, conclusiones y recomendaciones.

8.1. Discusión

El transporte público de Popayán constituye un elemento esencial para los ciudadanos en la movilidad contribuyendo en diferentes aspectos como los sociales, culturales y económicos.

Con la creación de las cuatro empresas de transporte público de pasajeros entre las cuales tenemos Sotracauca Metro, Transtambo Ltda., Transpubenza Ltda., y Translibertad Ltda., la ciudad se ve beneficiada en la reducción del tráfico dado que un solo bus puede sustituir entre 12 y 20 carros particulares, y de igual manera la buena distribución que tienen cada una de las rutas se puede llegar a casi cualquier parte de la ciudad y veredas aledañas tomando solo un bus de servicio público, generando economía en el pasajero permitiéndoles una mejor calidad de vida al disminuir el tráfico, una menor contaminación y facilitando la movilidad dado al bajo costo.

Con el desarrollo del proyecto de Movilidad Futura S.A.S., las empresas caucanas de transporte público se verán altamente beneficiadas dado que el ente gestor está mejorando la infraestructura vial para mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad agilizando el transporte en pro de reducir los tiempos y a un coste esencial para todos, también el proyecto brinda la inclusión para que todas las personas con alguna discapacidad puedan acceder a los nuevos buses de transporte público que llegarán a prestar su servicio dado que son altamente tecnológicos, convirtiéndonos en una ciudad Sostenible, amigable con el medio ambiente e incluyente.

Las fuentes de financiación y los recursos financieros con los que cuenta la empresa son netamente públicos para llevar a cabo el desarrollo de todas las obras necesarias para la implementación del SETP en la ciudad, estos son planificados de una manera clara acorde a las necesidades de inversión que se requieren, así pues de esta manera la empresa Movilidad Futura S.A.S. cuenta con todo lo necesario en términos económicos para que los avances del proyecto se efectúe acorde a lo establecido sin tener la necesidad de buscar año tras año fuentes de financiación de diferentes entidades financieras.

Una de las fuentes de financiación de Movilidad Futura S.A.S. proviene del crédito 2575 y 2576 que la nación firmo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), los recursos el banco los gira en dólares estadounidenses (USD) a la nación y a su vez la nación deposita los recursos asignados al proyecto a la fiducia con que cuenta la empresa en pesos colombianos (COP), por lo

tanto el ente gestor del proyecto no se ve afectado por el tipo de cambio con el que se realiza la transacción generando una ventaja para la empresa debido a que le va a recibir la cantidad exacta de dinero solicitado para efectuar las obras de infraestructura y ambientales pertenecientes al SETP de Popayán y ponerlo en marcha.

Debido a los problemas internos y externos que ha tenido la empresa Movilidad Futura S.A.S. la ejecución del presupuesto asignado para los años comprendidos entre 2018 y 2021 es demasiado baja, lo cual genera muchos atrasos para la ciudad en general ya que no se aprovecha un presupuesto que es para el beneficio de mejorar la movilidad y las condiciones de vida de los ciudadanos, además el ente gestor no tiene que devolver el dinero que se haya gastado en las obras, por lo cual se debe optimizar el desarrollo del proyecto acorde a las necesidades con una mejor planeación y de esta manera ejecutar todo el rubro presupuestal para lograr la adecuada implementación del SETP en la ciudad.

La empresa Movilidad Futura S.A.S al lograr incorporar al nuevo SETP las cuatro empresas ya existentes de transporte público de pasajeros y mejorando las calles, los espacios públicos, los pasos peatonales y los paraderos con los diseños y señalizaciones universales siendo incluyentes con todas las personas mediante la adecuada ejecución del presupuesto que es asignado año tras año por la nación y el municipio tendrá una mejor cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad periféricos y rurales garantizando que la totalidad del sistema sea accesible a la población cumpliendo con lo estipulado en el documento CONPES 3602, por lo tanto es los próximos años la empresa deberá planificar de una manera más eficiente la ejecución de las obras para lograr ejecutar todo el dinero que es asignado para el beneficio de Popayán y poder optar por tener una ciudad con mejor movilidad, ordenada, sostenible, con un mejor desarrollo económico y amigable con el medio ambiente.

8.2 Conclusiones

- Se demostró de qué manera se ejecutaron los recursos financieros de la empresa Movilidad Futura S.A.S. para las vigencias comprendidas entre 2018 – 2021 reflejando una escasa ejecución presupuestal debido en gran parte a la mala administraciones principalmente por el accionista único con el cual cuenta la entidad, adicionalmente los problemas jurídicos, sociales y prediales que debe afrontar la empresa para la construcción y rehabilitación de las vías, como también de los espacios públicos de la ciudad de Popayán.
- Al integrar las cuatro empresas de transporte público de pasajeros de Popayán con el nuevo SETP se buscará implementar una movilidad sostenible como respuesta a las necesidades que exige la ciudad cada día, reduciendo los tiempos de desplazamiento de las personas entre sus lugares de destino, disminuyendo el tráfico, siendo ambientalmente más amigables, con vehículos automotores prestadores del servicio de transporte de pasajeros modernos y a una tarifa fija asequible.
- Las dos fuentes de financiación y el presupuesto que se le asigna cada año a la entidad esta estipulado de manera coherente para la ejecución de las obras previstas que se tienen durante cada vigencia ya que se evalúa los recursos y la capacidad disponible con la cual se cuenta, relacionados con los objetivos anteriormente establecidos por la empresa.
- Para Movilidad Futura S.A.S. es una gran ventaja que el presupuesto que le solicitan al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sea entregado a la entidad en pesos colombianos, así pues, de esta manera la variación del precio de las divisas (USD – COP) no tiene ninguna incidencia directamente con la empresa y no afecta el presupuesto establecido previamente.
- Se concluye que los niveles de eficiencia con base en la ejecución presupuestal de la empresa durante los años 2018 y 2021 fueron bajos, debido a que no se logró ejecutar la totalidad del presupuesto asignado a la entidad por factores tanto internos como externos, generando retrasos en varias obras principalmente de infraestructura vial, las cuales son de vital importancia para la implementación del SETP en Popayán.

Recomendaciones

- Realizar un proceso de planeación acorde a las necesidades del proyecto, para así llevar a cabo unas actividades concretas, coordinadas y planificadas para poder alcanzar los objetivos definidos en el tiempo establecido y al costo que se han presupuestado con el fin de no generar atrasos significativos dado que el tiempo es un recurso finito, realizando un seguimiento continuo de cómo va la puesta en marcha las actividades teniendo en cuenta el análisis de los indicadores que nos brindan la información detallada de cómo va el progreso del proyecto y así detectar los problemas a tiempo para realizar las respectivas acciones para resolverlos.
- Fortalecer el proceso predial con personal que sea contratado por producto y no por prestación de servicios, con el fin de optimizar los resultados de los profesionales encargados del proceso de adquisiciones, esto debido a que el inicio de contratación de los tramos, ejecución de obra y ejecución presupuestal está supeditado al avance en la adquisición predial, que por lo general es el proceso que más tiene inconvenientes y por ende genera atrasos en la ejecución del proyecto.
- Diagnosticar cuales son los rubros presupuestales que no generan un impacto positivo en la ejecución de los recursos financieros, ya sea por no ser utilizados o por que el proyecto no los requiere y ejecutarlos en otras actividades de vital importancia para la entidad, además de analizar en los procesos de administrativa, infraestructura, jurídica y financiera lo que ocasiona la falta de cobro de actas parciales por parte de los contratistas de obra y contratistas externos con los que la empresa tiene algún contrato, dado que dejan pasar varios meses para realizar sus respectivos cobros.
- Realizar un seguimiento no solamente al proceso financiero si no a los procesos involucrados en la ejecución de obra, realizando mediciones de control en la eficiencia, eficacia y efectividad del proyecto, debido a que el área financiera es el último dentro de todo el proceso realizando los pagos que permiten reflejar la ejecución de recursos

asignados al Sistema Estratégico de Transporte público de pasajeros de Popayán SETP Movilidad Futura S.A.S.

Referencias

- Admiral Markets. (9 de febrero de 2021). *¿Qué es un Broker? ¿Cuáles son sus características?* Obtenido de Admiral Markets: <https://admiralmarkets.com/es/education/articles/forex-basics/broker-que-es>
- Agenjo, B. C., & Truyols, M. S. (2008). *el transporte: aspectos y su tipología*. Delta Publicaciones.
- Alcaldía Mayor De Bogotá. (2008). *Guía Práctica de la movilidad peatonal Urbana*. Obtenido de Archivo PDF: <http://www.pactodeproductividad.com/pdf/guiageneralsobreaccesibilidad.pdf>
- Ancos. (4 de Noviembre de 2018). *Movilidad urbana sostenible: el camino del futuro*. Obtenido de Inteligencia colectiva para la sociedad: <https://www.agorarsc.org/movilidad-urbana-sostenible-el-camino-del-futuro/>
- Archdaily . (31 de Mayo de 2017). *6 consejos para diseñar paradas de autobuses accesibles y seguras*. Obtenido de Archdaily : <https://www.archdaily.co/co/870343/6-consejos-para-disenar-paradas-de-autobuses-accesibles-y-seguras>
- Banco de la república. (14 de septiembre de 2011). *Los primeros billetes*. Obtenido de Banco de la república: <https://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/primeros-billetes>
- Banco de la Republica. (19 de Octubre de 2018). *Balanza de Pagos*. Obtenido de Banco de la Republica: <https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/balanza-pagos>
- Banco de la republica. (8 de Julio de 2020). *¿Cuál es la diferencia entre devaluación, revaluación, depreciación y apreciación de la moneda?* Obtenido de Banco de la republica: <https://www.banrep.gov.co/es/cual-diferencia-devaluacion-revaluacion-depreciacion-y-apreciacion-moneda>
- Banco de la república cultural [Banrepcultura]. (7 de Octubre de 2018). *Ferrocarril del Pacífico (1872-1927)*. Obtenido de Banrepcultural: https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_pacifico.htm
- Barrachina, E. (2017). *Derecho del mercado de valores*. Madrid: Difusión Jurídica .
- Bartolo Valencia, J. (2012). *El Control Interno de los recursos financieros y su incidencia en la ejecución de obras públicas en la municipalidad distrital de san miguel*. 4.
- Bermejo, D. J. (31 de mayo de 2016). *Acuerdo de Bretton woods* . Obtenido de Economipedia : <https://economipedia.com/definiciones/acuerdos-de-bretton-woods.html>
- Blanco, M. G. (26 de enero de 2018). *Los coches a gas inician el relevo de los diésel*. Obtenido de El país : https://elpais.com/economia/2018/01/26/actualidad/1516961347_957511.html

- Bonilla, Y. C. (1 de Mayo de 2018). *HISTORICIDAD DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA, UN PROCESO DE TRANSICIÓN Y RUPTURAS*. Obtenido de redalyc.org:
<https://www.redalyc.org/jatsRepo/898/89860728007/html/index.html>
- Borrox. (2018 de Octubre de 2018). *Financiación del sector público*. Obtenido de Borrox:
<https://borrox.com/financiacion-del-sector-publico/>
- Broseta, A. (23 de Marzo de 2017). *¿Qué son las divisas y para qué sirven? Tipos y ejemplos de divisas*. Obtenido de Rankia: <https://www.rankia.cl/blog/analisis-ipsa/3512782-que-son-divisas-para-sirven-tipos-ejemplos#titulo6>
- Brun, X., Benito, O. E., & Puig, X. (2009). *Manual de renta variable y nmercado de divisas*. España: Profit.
- Calle, L. (29 de abril de 2018). *LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD*. Obtenido de Semanario la calle:
<https://semanariolacalle.com/la-movilidad-en-la-ciudad/>
- Cardona, A. O. (8 de agosto de 2018). *Nuevas tendencias en transporte transforman la movilidad en el mundo*. Obtenido de La Republica: <https://www.larepublica.co/economia/nuevas-tendencias-en-transporte-transforman-la-movilidad-en-el-mundo-2754728>
- Charaja. (2013). Comitte of sponsoring organizations of the treadway. *COSO*, 32-40.
- Comunicaciones - Movilidad Futura S.A.S. (2018). Fotos obras complementarias. Popayán, Cauca, Colombia.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social, R. d. (24 de Agosto de 2009). *Documento Conpes 3602* . Obtenido de Archivo PDF:
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3602.pdf>
- Contribuciones a la Movilidad de Latinoamérica para el Mundo: Sistemas BRT*. (9 de septiembre de 2014). Obtenido de ciudades sostenibles: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/sistemas-brt/>
- Curiosfera-historia. (21 de agosto de 2017). *Historia e inventor de la tarjeta de crédito*. Obtenido de Curiosfera: <https://curiosfera-historia.com/historia-tarjeta-credito/>
- Dailyforex. (27 de septiembre de 2017). *Regulación de los Mercados de Forex: ¿Por Qué y Cómo?* Obtenido de Daily forex: <https://es.dailyforex.com/forex-articles/2017/09/regulaci%C3%B3n-de-los-mercados-de-forex-por-qu%C3%A9-y-c%C3%B3mo-27-de-septiembre-2017/84149>
- Departamento nacional de planeación [DNP]. (23 de Mayo de 2002). *Conpes 3167*. Obtenido de Archivo PDF: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3167.pdf>
- Diaz, J. M. (2021). Fotos. Popayán, Cauca, Colombia.
- Diéguez, G., Nuñez, P., & Rubio, J. (7 de Marzo de 2018). *Empresas públicas, gobernanza y desarrollo: el rol de los directorio*. Obtenido de Cippec: <https://www.cippec.org/publicacion/empresas-publicas-gobernanza-y-desarrollo-el-rol-de-los-directorios/>
- Dirección general marítima. (10 de octubre de 2021). *Historia* . Obtenido de Dirección general marítima: <https://www.dimar.mil.co/Conozca-Dimar/Informaci%C3%B3n-General/Historia>

- DNP. (25 de Julio de 2014). *Gestión Pública Efectiva*. Obtenido de DNP:
<https://www.dnp.gov.co/DNP/gestion/buen-gobierno/Paginas/gestion-publica-efectiva.aspx>
- DNP. (14 de Octubre de 2017). *observatorioplanificacion.cepal.org*. Obtenido de Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) de Colombia:
<https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/instituciones/consejo-nacional-de-politica-economica-y-social-conpes-de-colombia>
- DNP. (28 de Abril de 2021). *Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas*. Obtenido de Departamento Nacional de Planeación: <https://www.dnp.gov.co/programas/inversiones-y-finanzas-publicas/Paginas/inversiones-y-finanzas-p%C3%BAblicas.aspx>
- DNP. (23 de Junio de 2021). *Gov.co*. Obtenido de El futuro es de todos:
<https://www.dnp.gov.co/CONPES/Paginas/conpes.aspx>
- Ecologistas en acción. (16 de Noviembre de 2007). *¿Qué entendemos por movilidad?* Obtenido de Ecologistas en accion: <https://www.ecologistasenaccion.org/9844/que-entendemos-por-movilidad/>
- Editorial Etecé . (16 de julio de 2021). *Empresa Pública*. Obtenido de Concepto:
<https://concepto.de/empresa-publica/>
- Educación . (10 de Marzo de 2020). *¿En qué medida los tipos de cambio afectan a una empresa?* Obtenido de Fxstreet : <https://www.fxstreet.es/education/en-que-medida-los-tipos-de-cambio-afectan-a-una-empresa-202003101128>
- Ejemplo de ciudades con proyectos de movilidad sostenible*. (2 de marzo de 2019). Obtenido de Incubicon: <https://blog.incubicon.com/ejemplo-de-ciudades-con-proyectos-de-movilidad-sostenible>
- El Banco Interamericano de Desarrollo – BID*. (6 de Enero de 2021). Obtenido de Confederation Suisse :
<https://www.eda.admin.ch/deza/es/home/partenariados-mandatos/organismos-multilaterales/instituciones-financieras-internacionales/idb.html>
- El tiempo. (30 de octubre de 1991). *20 años de historia*. Obtenido de El tiempo:
<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-181712>
- Enciclopedia economica . (4 de Diciembre de 2020). *Tipo de cambio nominal*. Obtenido de Enciclopedia economica : <https://enciclopediaeconomica.com/tipo-de-cambio-nominal/>
- Escobar, G. D. (16 de Abril de 2007). *El transporte en colombia*. Obtenido de Godues:
<https://godues.wordpress.com/2007/04/16/el-transporte-en-colombia-2/>
- Feenstra, A. (2012). *Macroeconomía Internacional*. F4Y, 339.
- Fenoco. (23 de Diciembre de 2009). *Breve historia del Ferrocarril colombiano y universal*. Obtenido de Fenoco: <https://www.fenoco.com.co/index.php/quienes-somos/historia-de-ferrocarril>
- Fernandez, F. J. (26 de mayo de 2017). *El mercado de divisas: ¿Qué es y cómo funciona?* Obtenido de BBVA: <https://www.bbva.com/es/mercado-divisas-que-es-como-funciona/>

- Fernandez, F. J. (5 de junio de 2018). *El mercado de divisas y sus participantes*. Obtenido de BBVA: <https://www.bbva.com/es/mercado-divisas-y-sus-participantes/>
- Figueras, J. J. (20 de julio de 2021). *CIUDADES PEQUEÑAS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE POSTPANDEMIA*. Obtenido de critica urbana: <https://criticaurbana.com/ciudades-pequenas-y-movilidad-sostenible-postpandemia>
- Fondo Monetario Internacional. (2004). *¿Qué es el Fondo Monetario*. Washington. Obtenido de <https://www.imf.org/external/pubs/ft/exrp/what/spa/whats.pdf>
- Forex. (12 de Febrero de 2015). *Los factores económicos y su influencia en el precio de las divisas*. Obtenido de Diariocritico Economia: <https://www.diariocritico.com/noticia/472511/economia/los-factores-economicos-y-su-influencia-en-el-precio-de-las-divisas.html>
- Franco, F. M. (18 de enero de 2018). *En Shenzhen (china) el 100% de los buses son electricos*. Obtenido de El tiempo: <https://www.eltiempo.com/bogota/en-shenzen-china-la-ciudad-con-todos-sus-buses-electricos-172710>
- García, I. (14 de Noviembre de 2017). *Definición de Eficiencia*. Obtenido de Economía Simple: <https://www.economiasimple.net/glosario/eficiencia>
- Garcia, P. (25 de octubre de 2015). *DEFINICIÓN DE TRANSPORTE SOSTENIBLE DEL CONSEJO DE TRANSPORTE DE LA UE*. Obtenido de La capaza de un ingeniero : <http://lacapazadeuningeniero.blogspot.com/2015/10/definicion-de-transporte-sostenible-del.html>
- Gestión Jurídica - Movilidad Futura S.A.S. (20 de Diciembre de 2018). Contrato. Popayán, Cauca, Colombia.
- Gestión Jurídica - Movilidad Futura S.A.S. (15 de Abril de 2019). Contrato de obra. Popayán, Cauca, Colombia.
- Gestión Jurídica - Movilidad Futura S.A.S. (21 de Agosto de 2020). Contrato 2020. Popayán, Cauca, Colombia.
- Gestión Jurídica - Movilidad Futura S.A.S. (3 de Septiembre de 2021). Contrato paraderos. Popayán, Cauca, Colombia.
- Gestión Jurídica. (24 de Mayo de 2021). Contrato Pasos peatonales. Popayán, Cauca, Colombia.
- Gobierno Nacional. (1991). *Ley 9 de 1991*. Bogota. Obtenido de <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/paginas/LEY09DE1991CONHIPERVINCULOS-1.pdf>
- Gómez, C., & Arango, X. (Noviembre de 2012). *Administración Pública y Gobernanza: El Papel de la Gestión de la Ética en las organizaciones públicas*. Obtenido de Archivo PDF: [http://www.spentamexico.org/v7-n3/7\(3\)109-122.pdf](http://www.spentamexico.org/v7-n3/7(3)109-122.pdf)
- Grohmann, C. (16 de mayo de 2012). *Accionamiento eléctrico: de Capabus a Capaferry*. Obtenido de Bonapart: <https://www.bonapart.de/nachrichten/beitrag/elektroantrieb-vom-capabus-zur-capaferry.html>

- Gutiérrez, I. (23 de Octubre de 2021). *¿Qué son las finanzas públicas y cuáles son sus características?* Obtenido de Muy financiero: <http://www.muyfinanciero.com/conceptos/finanzas-publicas/>
- Interempresas. (7 de mayo de 2012). *La flota de autobuses urbanos de Barcelona se convierte en la más limpia de Europa*. Obtenido de interempresas.net: http://www.interempresas.net/Equipamiento_Municipal/Articulos/98298-La-flota-de-autobuses-urbanos-de-Barcelona-se-convierte-en-la-mas-limpia-de-Europa.html
- José-Manuel. (22 de Enero de 2017). *contenedoresmaritimos.eu*. Obtenido de www.contenedoresmaritimos.eu: <https://contenedoresmaritimos.eu/2017/11/22/historia-del-transporte-maritimo/>
- Lander, K., & Hernandez, A. (10 de Junio de 2014). *El mercado de divisas y su importancia*. Obtenido de Cincodias: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2014/06/10/mercados/1402409907_769859.html
- Las ciudades que más crecerán en movilidad sostenible*. (27 de febrero de 2020). Obtenido de Control publicidad: <https://controlpublicidad.com/formacion-y-estudios-de-publicidad/las-ciudades-que-mas-creceran-en-movilidad-sostenible/>
- Lind-Waldock. (2006). *The Complete Guide to Futures Trading*. Jhon Wiley Sons.
- Living la vida en Suiza. (26 de Mayo de 2016). *El transporte público en Suiza*. Obtenido de Living la vida en Suiza: <https://lavidaensuiza.com/2016/05/26/el-transporte-publico-en-suiza/>
- Lopez, P., & Neves, E. (2000). *Manual de Vados y pasos peatonales*. Fundación once.
- Luis F, A. V. (2006). Gobernanza y gestion publica . *Administracion publica*, 150-180.
- Maldonado, D. A. (2017). *LA COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES RAPIDO PRESENTA ANTE USTEDES EL RECUENTO DE SU TRAYECTORIA*. Popayán.
- Marco, M. (3 de Octubre de 2018). *7 Factores que afectan la Tasa de Cambio de Divisas*. Obtenido de Economiadehoy.es: <https://www.economiadehoy.es/noticia/36622/economia/7-factores-que-afectan-la-tasa-de-cambio-de-divisas.html>
- Martin, P. (12 de Octubre de 2018). *Blockchain ¿Por qué y cómo surge?*. Obtenido de Visualeo: <https://visualeo.com/blockchian-por-que-y-como-surge/>
- Martínez, D. M. (agosto de 2009). *El nacimiento del billete: una*. Obtenido de DIALNET: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4061922.pdf>
- Mascareñas, J. (Octubre de 2005). *Introducción al tipo de cambio*. Obtenido de Archivo PDF: <https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/51586016/divisas-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1633107778&Signature=LbtgIkDO64XvThvtnN~22yAUstw2SV3mkFU-Rfo7EVCEaAhh0MapUBIXRVaVsSnqzgt~602oDHjwg3LzeLBehIxY3ATxktHPK6NKvzN2QzimA6x3krUilXsBE2m4vpk-UAbX6~FtnmhyCoBoYRR>
- MasteCard*. (2 de junio de 2017). Obtenido de Historia de la Marca: <https://brand.mastercard.com/brandcenter-es/more-about-our-brands/brand-history.html>

- Medellin, M. d. (15 de 10 de 2020). *Historia* . Obtenido de Metro de Medellin:
<https://www.metrodemedellin.gov.co/qui%C3%A9nessomos/historia>
- Mejores Brokers Web. (2 de Agosto de 2019). *El papel de los principales bancos centrales en el mercado Forex*. Obtenido de Mejores Brokers Web: <https://www.mejoresbrokersweb.com/papel-principales-bancos-centrales-mercado-forex/>
- Mendez, D. (6 de Mayo de 2019). *Definición de Riesgo específico*. Obtenido de Economía simple.net:
<https://www.economiasimple.net/glosario/riesgo-especifico>
- Minaya, D. C. (16 de septiembre de 2015). *El gas natural gana enteros en el transporte*. Obtenido de cincodias:
https://cincodias.elpais.com/cincodias/2015/09/16/empresas/1442422427_856310.html
- Ministerio de transporte. (2001). *Decreto 170* . Bogota.
- Mintransporte. (2 de Octubre de 2020). *sisetu.mintransporte.gov.co*. Obtenido de [sisetu.mintransporte.gov.co](https://sisetu.mintransporte.gov.co/setp-de-popayan/): <https://sisetu.mintransporte.gov.co/setp-de-popayan/>
- Moldtrans, C. (22 de Octubre de 2014). *www.moldtrans.com*. Obtenido de www.moldtrans.com:
<https://www.moldtrans.com/historia-evolucion-el-transporte-terrestre/>
- Montes, D. (2021). Fotos de paraderos. Popayán, Cauca, Colombia.
- Movilidad Futura S.A.S. (2020). Fotografías de tramos terminados. Popayán, Colombia.
- Movilidad Futura SAS. (17 de Diciembre de 2018). *www.movilidadfutura.gov.co*. Obtenido de www.movilidadfutura.gov.co: <https://movilidadfutura.gov.co/wp-content/uploads/Funciones-y-deberes-MF-1.pdf>
- Movilidad sostenible*. (20 de septiembre de 2018). Obtenido de Area metropolitana valle de Aburrá:
<https://www.metropol.gov.co/la-movilidad/movilidad-sostenible>
- Nexotrans. (24 de marzo de 2017). *City Logistics idea distribución urbana con camiones de gas*. Obtenido de Nexotrans: <https://www.nexotrans.com/noticia/85986/NEXOTRANS/City-Logistics-idea-distribucion-urbana-con-camiones-de-gas.html>
- Novo, A. G. (16 de junio de 2021). *Ciudades caminables* . Obtenido de Huellas :
<https://www.huellasbysareb.es/ciudades/ciudades-para-caminar/>
- Ocupa tu calle. (2019). *Paraderos y estaciones*. Obtenido de Archivo PDF: https://ocupatucalle.com/wp-content/uploads/2020/07/M%C3%B3dulo-05_paraderos.pdf
- Olmo, J. M.-M. (21 de abril de 2021). *5 ciudades que son un ejemplo de movilidad sostenible*. Obtenido de stake holders : <https://stakeholders.com.pe/articulos/5-ciudades-que-son-un-ejemplo-de-movilidad-sostenible/>
- Omar, S. C. (2008). Gerencia de Recursos Físicos y Financieros. *Escuela superior de administración pública*, 22-24.

- Ordinas, M. (Octubre de 2017). *Las criptomonedas: ¿oportunidad o burbuja?* Obtenido de Archivo PDF: <https://www.bancamarch.es/recursos/doc/bancamarch/20170109/2017/informe-mensual-de-estrategia-octubre-2017.pdf>
- Origen e historia de las tarjetas de crédito.* (11 de octubre de 2013). Obtenido de En naranja: <https://www.ennaranja.com/economia-facil/origen-e-historia-de-las-tarjetas-de-credito/>
- Orígenes e historia del peso colombiano.* (5 de febrero de 2015). Obtenido de Global Exchange : <https://www.globalexchange.es/monedas-del-mundo/peso-colombiano>
- Orozco, L. (22 de diciembre de 2016). *Colombia ha tenido cuatro familias de billetes tras el surgimiento del Banco de la República.* Obtenido de La republica : <https://www.larepublica.co/archivo/colombia-ha-tenido-cuatro-familias-de-billetes-tras-el-surgimiento-del-banco-de-la-republica-2454736>
- Padilla, M. C. (2014). *Finanzas Públicas.* Bogotá: Ecoe ediciones.
- Padron, A. (21 de agosto de 2018). *Nueva tendencia para el transporte de personas: buses híbridos y eléctricos.* Obtenido de Buses y marcas: <https://busesymarcas.wordpress.com/2018/08/21/nueva-tendencia-para-el-transporte-de-personas-buses-hibridos-y-electricos/>
- Palacios, D. A. (2019). Mercado de divisas trading forex bolsa de valores . *Dominio de las ciencias* , 528-548.
- Pastor, J. (17 de Noviembre de 2017). *Que es blockchain: la explicación definitiva para la tecnología más de moda.* Obtenido de Xataka: <https://www.xataka.com/especiales/que-es-blockchain-la-explicacion-definitiva-para-la-tecnologia-mas-de-moda>
- Perez, J., & Gardey, A. (2012). *Definición de transporte.* Obtenido de Definición.de: <https://definicion.de/transporte/>
- Petrescu, J. V. (20 de octubre de 2007). *Las ciudades Top 5 en Transporte público.* Obtenido de Plataforma urbana: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2007/10/20/las-ciudades-top-5-en-transporte-publico/>
- Proceso Comunicaciones – Movilidad Futura S.A.S. (2019). Foto tramos. Popayán, Cauca, Colombia.
- Proceso financiera - Movilida Futura S.A.S. (31 de Enero de 2018). Conciliaciones . Popayán, Cauca, Colombia.
- Proceso Financiera - Movilidad Futura S.A.S. (31 de Enero de 2019). Conciliacione 2019. Popayán, Cauca, Colombia.
- Proceso Financiera - Movilidad Futura S.A.S. (31 de Enero de 2020). Conciliacion. Popayán, Cauca, Colombia.
- Proceso Financiera - Movilidad Futura S.A.S. (31 de Enero de 2021). Conciliación . Popayán, Cauca, Colombia.

- Programa de las Naciones Unidas. (1986). *AMERICA LATINA: SISTEMA MONETARIO INTERNACIONAL Y FINANCIAMIENTO EXTERNO*. Santiago de Chile.
- Ramirez, H. F. (2008). *Finanzas Publicas*. Eumed.net.
- Red cultural del banco de la republica. (7 de Febrero de 2014). *Volando sobre la ruta de los vapores: los comienzos de Scadta, 1919 - 1930*. Obtenido de Red cultural del banco de la republica: <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-290/volando-sobre-la-ruta-de-los-vapores-los-comienzos-de-scadta>
- Riquelme, M. (14 de Octubre de 2021). *¿Que son y cómo funcionan los Bróker?* Obtenido de Web y empresas: <https://www.webyempresas.com/que-son-y-como-funcionan-los-broker/>
- Rodriguez, D., & Vergel, E. (Enero de 2013). *Sistemas de transporte público masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) y desarrollo urbano en América Latina*. Obtenido de Lincoln institute: <https://www.lincolninst.edu/publications/articles/sistemas-transporte-publico-masivo-tipo-brt-bus-rapid-transit-desarrollo>
- Rodriguez, D., & Vergel, E. (20 de Marzo de 2017). *Sistemas de transporte público masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) y desarrollo urbano en América Latina*. Obtenido de Lincoln institute: <https://www.lincolninst.edu/publications/articles/sistemas-transporte-publico-masivo-tipo-brt-bus-rapid-transit-desarrollo>
- Rosario, G. d. (20 de enero de 2016). *Rosario fue distinguida a nivel mundial por sus políticas públicas de movilidad*. Obtenido de Rosario noticias: <https://www.rosarionoticias.gob.ar/page/noticias/id/45420/title/Rosario-fue-distinguida-a-nivel-mundial-por-sus-pol%C3%aadticas-p%C3%bablicas-de-movilidad>
- Ruano, A. (18 de Mayo de 2016). *www.sertrans.es*. Obtenido de www.sertrans.es: <https://www.sertrans.es/transporte-internacional/evolucion-transporte-aereo-historia-de-progreso/>
- Rubio, M. L. (Noviembre de 2015). *Informe de gestión 2012-2015*. Obtenido de Archivo PDF: <https://ibague.gov.co/portal/admin/archivos/publicaciones/2015/12504-DOC-20151130.pdf>
- Ruiz, D. A. (7 de Agosto de 2018). *Los 6 factores que influyen en los tipos de cambio*. Obtenido de Gestión: <https://gestion.pe/blog/analizandotusinversiones/2018/08/los-6-factores-que-influyen-en-los-tipos-de-cambio.html/>
- Ruiz, J. (14 de junio de 2019). *La historia del dinero y las divisas del mundo*. Obtenido de De ahorrador a inversor: <https://blog.r4.com/historia-dinero-divisas/>
- Sakamoto, K. (julio de 2010). *Financiación del transporte urbano sostenible* . Obtenido de Archivo PDF: https://energypedia.info/images/0/0c/Financing_Sustainable_Urban_Transport_%28es%29.pdf
- Sanchez, A. H. (Febrero de 2004). *La balanza de pagos*. Obtenido de Archivo PDF : <http://storage.canalblog.com/84/98/425705/22436570.pdf>

- Sanchez, J. P. (25 de Agosto de 2017). *La tendencia híbrida y eléctrica aumenta*. Obtenido de El espectador : <https://www.elespectador.com/autos/la-tendencia-hibrida-y-electrica-aumenta-article-709871/>
- Secretaria Nacional de Planificacion, y. D. (2018). *Instruccion para Generacion de Planes Gpr*. Quito: Senplades.
- Segura, H. V. (13 de septiembre de 2021). *Reseña Historica de Transpubenza Ltda.* (F. López, Entrevistador)
- Signovial. (9 de Noviembre de 2018). *SEÑALIZACIÓN EN PARADEROS DE TRANSPORTE PÚBLICO*. Obtenido de Signovial: <https://www.signovial.pe/blog/senalizacion-en-paraderos-de-transporte-publico/>
- Sotracaucamet. (15 de Junio de 2017). *www.sotracaucamet. com*. Obtenido de [www.sotracaucamet. com](http://sotracaucamet.com/about/): [http://sotracaucamet. com/about/](http://sotracaucamet.com/about/)
- Translibertad. (2019). *Reseña Historica*. Popayán.
- Transmilenio S.A. (21 de Agosto de 2013). *Historia de TransMilenio*. Obtenido de Transmilenio S.A: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146028/historia-de-transmilenio/>
- Una breve historia del billete*. (23 de julio de 2011). Obtenido de Moruzzi: https://www.moruzzi.it/lang3/una_breve_historia_del_billete.html
- Urbano, P. M., Ruiz, A., & Sanchez, J. I. (2012). EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN ESPAÑA: UNA PERSPECTIVA INTERREGIONAL. *Cuadernos de economia*.
- Vial. (28 de Abril de 2010). *ACTUALIDAD Y FUTURO DEL TRANSPORTES DE SINGAPUR*. Obtenido de Vial: <https://revistavial.com/actualidad-y-futuro-del-transportes-de-singapur-26250/>
- Vicente Contreras, A. (2019). El mercado de divisas Forex como un modelo elastico de red. 32-40.
- Visa. (22 de junio de 2018). *Historia de Visa*. Obtenido de Visa: <https://www.visa.es/sobre-la-corporacion-visa/nuestro-negocio/historia-de-las-tarjetas-de-credito-visa.html>
- Viviana. (14 de Agosto de 2009). *¿Que es el riesgo cambiario?* Obtenido de Forex blog: <https://www.forexblog.es/%C2%BFque-es-el-riesgo-cambiarior/>
- Wefering, F., Rupprecht, S., Bührmann, S., Böehler, S., Rupprecht Consult, B., & Beratung GmbH , F. (febrero de 2014). *Desarrollo e implementación de planes de movilidad urbana sostenible*. Obtenido de Guidelines: https://www.eltis.org/sites/default/files/bump_guidelines_es.pdf
- Zona Economica. (30 de septiembre de 2021). *Tipo de cambio real*. Obtenido de Zona economica : <https://www.zonaeconomica.com/tipo-de-cambio/real>

Anexos:

A continuación, se muestran los anexos de conciliaciones de inicios de año del 2018, 2019, 2020 y 2021 donde se encuentra el saldo disponible de los anticipos efectuados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) mediante los contratos de préstamo 2575 para el desarrollo de infraestructura del proyecto y 2576 para el desarrollo de la parte ambiental del mismo, las cifras están expresadas en dólares estadounidenses (USD) y la tasa de cambio esta expresada en peso colombiano (COP).

Ilustración 20 Conciliación crédito 2575 - 31 de enero 2018

CONCILIACIÓN DE LA CUENTA ESPECIAL			
NOMBRE DEL ORGANISMO EJECUTOR: Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán			
N° del Contrato de Préstamo o Convenio de Cooperación Técnica: CO-2575			
N° de Solicitud:			
Fecha: 31 de Enero 2018			
I SALDO DISPONIBLE ANTICIPOS /2			4.088.934,42
Detalle	Monto	Tasa de Cambio*	Monto en la Moneda del Contrato/Convenio
Saldo Disponible en la Cuenta en la Moneda de la Operación al: Banco de la Republica N° Cuenta:51498855			488.458,51
Saldo Disponible en la Cuenta en Moneda Local al Banco Fidudavivienda N° Cuenta:196100137955	6.973.812.020,45	3.008,80	2.317.805,11
Saldo Disponible en la Cuenta en Moneda Local al Banco Fidudavivienda N° Cuenta:196100137955	3.854.271.828,00	3.004,88	1.282.670,80

Fuente: (Proceso financiera - Movilida Futura S.A.S., 2018).

Ilustración 21 Conciliación crédito 2576 - 31 de enero 2018

			
CONCILIACIÓN DE LA CUENTA ESPECIAL			
NOMBRE DEL ORGANISMO EJECUTOR: Sistema Estrategico de Transporte Publico de Pasajeros de Popayán N° del Contrato de Préstamo o Convenio de Cooperación Técnica: CO-2576 N° de Solicitud: Fecha: 31 de Enero 2018			
I SALDO DISPONIBLE ANTICIPOS /2			1.940.595,13
Detalle	Monto	Tasa de Cambio*	Monto en la Moneda del Contrato/Convenio
Saldo Disponible en la Cuenta en la Moneda de la Operación al:			132.081,39
Saldo Disponible en la Cuenta en Moneda Local al	5.434.366.775,57	3.004,88	1.808.513,74
Saldo Disponible en la Cuenta en Moneda Local al:			-
Reconocimiento	-	-	-

Fuente: (Proceso financiera - Movilida Futura S.A.S., 2018).

Ilustración 22 Conciliación crédito 2575 - 31 de enero 2019

			
CONCILIACIÓN DE LA CUENTA ESPECIAL			
NOMBRE DEL ORGANISMO EJECUTOR: Sistema Estrategico de Transporte Publico de Pasajeros de Popayán N° del Contrato de Préstamo o Convenio de Cooperación Técnica: CO-2575 N° de Solicitud: Fecha: 31 de Enero 2019			
I SALDO DISPONIBLE ANTICIPOS /2			6.100.736,64
Detalle	Monto	Tasa de Cambio*	Monto en la Moneda del Contrato/Convenio
Saldo Disponible en la Cuenta en la Moneda de la Operación al: Banco de la Republica N° Cuenta: 51498855			5.430.223,75
Saldo Disponible en la Cuenta en Moneda Local al Banco Fidudavivienda N° Cuenta: 196100137955	2.016.205.430,61	3.006,96	670.512,89

Fuente: (Proceso Financiera - Movilidad Futura S.A.S, 2019).

Ilustración 23 Conciliación crédito 2576 - 31 de enero 2019

			
CONCILIACIÓN DE LA CUENTA ESPECIAL			
NOMBRE DEL ORGANISMO EJECUTOR: Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán			
N° del Contrato de Préstamo o Convenio de Cooperación Técnica: CO-2576			
N° de Solicitud:			
Fecha: 31 de Enero de 2019			
I SALDO DISPONIBLE ANTICIPOS /2			602.939,92
Detalle	Monto	Tasa de Cambio*	Monto en la Moneda del Contrato/Convenio
Saldo Disponible en la Cuenta en la Moneda de la Operación al: Banco de la Republica N° Cuenta:51498863			132.081,39
Saldo Disponible en la Cuenta en Moneda Local al Banco: Fidudavienda N° Cuenta:196100137971	1.414.873.385,03	3.004,88	470.858,53

Fuente: (Proceso Financiera - Movilidad Futura S.A.S, 2019).

Ilustración 24 Conciliación crédito 2575 - 31 de enero 2020

			
CONCILIACIÓN DE LA CUENTA ESPECIAL			
NOMBRE DEL ORGANISMO EJECUTOR: Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán			
N° del Contrato de Préstamo o Convenio de Cooperación Técnica: CO-2575			
N° de Solicitud:			
Fecha: 31 de Enero de 2020			
I SALDO DISPONIBLE ANTICIPOS /2			1.933.565,68
Detalle	Monto	Tasa de Cambio*	Monto en la Moneda del Contrato/Convenio
Saldo Disponible en la Cuenta en la Moneda de la Operación al: Banco de la Republica N° Cuenta:51498855			340.568,16
Banco Fidudavienda N° Cuenta:196100137955	4.928.813.990,10	3094,05	1.592.997,52

Fuente: (Proceso Financiera - Movilidad Futura S.A.S, 2020).

Ilustración 25 Conciliación crédito 2576 - 31 de enero 2020



CONCILIACIÓN DE LA CUENTA ESPECIAL

NOMBRE DEL ORGANISMO EJECUTOR: Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán
 N° del Contrato de Préstamo o Convenio de Cooperación Técnica: CO-2576
 N° de Solicitud:
 Fecha: 31 de enero de 2020

I SALDO DISPONIBLE ANTICIPOS /2			281.428,19
Detalle	Monto	Tasa de Cambio*	Monto en la Moneda del Contrato/Convenio
Saldo Disponible en la Cuenta en la Moneda de la Operación al: Banco de la Republica N° Cuenta:51498863			132.081,39
Saldo Disponible en la Cuenta en Moneda Local al Banco: Fidudavivienda N° Cuenta:196100137971	448.769.205,40	3.004,88	149.346,80

Fuente: (Proceso Financiera - Movilidad Futura S.A.S, 2020).

Ilustración 26 Conciliación crédito 2575 - 31 de enero 2021



CONCILIACIÓN DE LA CUENTA ESPECIAL

NOMBRE DEL ORGANISMO EJECUTOR: Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán
 N° del Contrato de Préstamo o Convenio de Cooperación Técnica: CO-2575
 N° de Solicitud:
 Fecha: 28 de febrero de 2021

I SALDO DISPONIBLE ANTICIPOS /2			1.372.827,85
Detalle	Monto	Tasa de Cambio*	Monto en la Moneda del Contrato/Convenio
Saldo Disponible en la Cuenta en la Moneda de la Operación al: Banco de la Republica N° Cuenta:51498855			43.277,42
Saldo Disponible en la Cuenta en Moneda Local al Banco Fidudavivienda N° Cuenta:196100137955	1.123.874.928,00	3780,39	297.290,74
Banco Fidudavivienda N° Cuenta:196100137955	3.193.863.097,53	3094,05	1.032.259,69

Fuente: (Proceso Financiera - Movilidad Futura S.A.S, 2021).

Ilustración 27 Conciliación crédito 2576 - 31 de enero 2021

CONCILIACIÓN DE LA CUENTA ESPECIAL			
NOMBRE DEL ORGANISMO EJECUTOR: Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán			
Nº del Contrato de Préstamo o Convenio de Cooperación Técnica: CO-2576			
Nº de Solicitud:			
Fecha: 31 de enero de 2021			
I SALDO DISPONIBLE ANTICIPOS /2			201.741,11
Detalle	Monto	Tasa de Cambio*	Monto en la Moneda del Contrato/Convenio
Saldo Disponible en la Cuenta en la Moneda de la Operación al: Banco de la Republica Nº Cuenta:51498863			16.784,14
Saldo Disponible en la Cuenta en Moneda Local al Banco: Fidudavivienda Nº Cuenta:196100137971	435.868.587,00	3.780,39	115.297,25
Saldo Disponible en la Cuenta en Moneda Local al Banco: Fidudavivienda Nº Cuenta:196100137971	209.319.092,71	3.004,88	69.659,72

Fuente: (Proceso Financiera - Movilidad Futura S.A.S, 2021).

Nota de aceptación**Observaciones**

Jurado: Especialista, José Rodrigo Orejuela Trujillo

Jurado: PhD, Wilson Noé Garcés Aguilar.

Director Académico:

Magister, Jorge Eduardo Orozco Álvarez.

Popayán, 15 de diciembre de 2021