**BICITAXISMO, “NUEVA ALTERNATIVA DE TRABAJO QUE AYUDA AL MEDIO
AMBIENTE Y LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ”.**

Trabajo de grado para optar el título de Maestría en Derecho Público

MARÍA ISABEL SUÁREZ GARZÓN

Directora de tesis

MARÍA CONSTANZA BALLESTEROS MORENO

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS

FACULTAD DE DERECHO

MAESTRÍA EN DERECHO PÚBLICO

BOGOTÁ - COLOMBIA

2016

AGRADECIMIENTOS

Como autora de este trabajo de grado expreso mis más sinceros agradecimientos a la Universidad Santo Tomás, que como Institución de Educación Superior me ha permitido crecer tanto profesional como personalmente.

Hago extensivos mis agradecimientos a mi directora de tesis María Constanza Ballesteros Moreno por su tiempo y dedicación en la enseñanza de este nuevo paso en mi vida y a los demás docentes, por su acompañamiento y asesoría en este proceso académico.

La educación es un instrumento indispensable de desarrollo continuo para las personas y las sociedades, en donde la dedicación y la constancia reflejan la grandeza del hombre.

JOSÉ MARTÍ

DEDICATORIA

Las palabras nunca serán suficientes para expresar el inmenso gozo por culminar este peldaño en mi vida profesional.

En primer lugar, dedico este logro a Dios todopoderoso por ser el artífice de mi plan de vida y por guiarme en mi carrera profesional. Dedico este trabajo a mi papá y mi mamá, mi familia, a mi novio y mis amigos por apoyarme en esta etapa de mi vida; ellos dan fe de mi esfuerzo y mi dedicación; para ellos todo mi amor.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	12
1. CAPÍTULO I - EL ESTADO COLOMBIANO Y SU GARANTÍA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE	20
1.1 Definición y características del transporte público en Colombia	20
1.2 El contrato de Transporte en Colombia.....	26
1.3 El sistema de transporte público en la ciudad de Bogotá	28
1.4 Estructura del sistema Transmilenio	31
1.5 Estructura del Sistema Integrado Transporte Público - SITP.....	35
1.6 Reflexiones del capítulo	37
2. CAPÍTULO II - TRABAJO, UN DERECHO FUNDAMENTAL PARA TODOS	39
2.1 Breve reseña histórica del concepto de Trabajo en Colombia.....	39
2.1.1 Definición Trabajo Decente	47
2.1.2 Definición Trabajo Digno.....	48
2.2 Definición del Derecho Fundamental al trabajo en Colombia	51
2.3 El concepto del Derecho al trabajo bajo la perspectiva jurisprudencial de la Corte Constitucional de Colombia	57
2.3.1 Trabajo en condiciones dignas y justas	58
2.3.2 Mínimo vital	59
2.3.3 Libertad escoger profesión u oficio	60
2.3.4 Derecho al trabajo y utilización del espacio público	60

2.4 Definición del Contrato de trabajo en Colombia.....	61
2.5 Reflexiones del capítulo	63
3. CAPÍTULO III - PLANTEAMIENTO DEL CASO "BICITAXISMO" EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ.....	65
3.1 Contextualización del servicio de bicitaxismo	66
3.2 Caracterización de la población usuaria del servicio.....	69
3.2.1 Caracterización socioeconómica	70
3.2.1.1 Caracterización socioeconómica localidad de Kennedy	70
3.2.1.2 Caracterización socioeconómica localidad de Suba.....	72
3.2.1.3 caracterización socioeconómica localidad de Usaquén.....	73
3.2.2 Caracterización viaje	75
3.2.2.1 Caracterización viaje localidad de Kennedy	75
3.2.2.2 Caracterización viaje localidad de Suba	80
3.2.2.3 Caracterización viaje localidad de Usaquén	84
3.2.3 Percepción del servicio	87
3.2.3.1 Percepción Servicio localidad Kennedy	87
3.2.3.2 Percepción Servicio localidad Suba	90
3.2.3.3 Percepción Servicio localidad Usaquén	92
3.3 Aspectos de la operación actual del servicio de bicitaxi	94
3.4 Marco jurídico del bicitaxismo.....	117
3.5 Principio: Confianza Legítima definicion y origen	127
3.5.1 Desarrollo jurisprudencial de la Corte Constitucional en Colombia sobre el concepto del principio de la confianza legítima	133

3.6 Eficiencia del contrato de trabajo en el bicitaxismo.....	145
3.7 Reflexiones del Capítulo	147
4. CAPÍTULO IV - REGULACIÓN A NIVEL INTERNACIONAL DEL BICITAXISMO	149
4.1 Historia	150
4.2 Bicitaxismo en América	152
4.2.1 Ciudad de México y Morelos	152
4.2.2 Nueva York	155
4.3 Bicitaxismo en Europa	157
4.3.1 Londres	157
4.3.2 Berlín	159
4.3.3 Barcelona	161
4.4 Bicitaxismo en Asia	162
4.4.1 India	162
4.4.2 China	163
4.5 Reflexiones del capítulo	165
5. PROPUESTA	168
6. CONCLUSIONES	171
7. REFERENCIAS.....	176
8. GLOSARIO	193
9. ANEXOS	200

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Clasificación de etapas por edad usuarios de bicitaxi localidad de Kennedy.	70
Figura 2. Clasificación por sexo usuarios de bicitaxi localidad de Kennedy.	71
Figura 3. Clasificación por nivel socioeconómico usuarios de bicitaxi localidad de Kennedy.	71
Figura 4. Clasificación por nivel educativo usuarios de bicitaxi localidad de Kennedy.	71
Figura 5. Clasificación de etapas por edad usuarios de bicitaxi localidad de Suba.....	72
Figura 6. Clasificación por sexo usuarios de bicitaxi localidad de Suba.....	73
Figura 7. Clasificación por nivel socioeconómico usuarios de bicitaxi localidad de Suba.	73
Figura 8. Clasificación por nivel educativo usuarios de bicitaxi localidad de Suba.	74
Figura 9. Clasificación de etapas por edad usuarios de bicitaxi localidad de Usaquén.....	74
Figura 10. Clasificación por sexo usuarios de bicitaxi localidad de Usaquén.....	74
Figura 11. Clasificación nivel socioeconómico usuarios de bicitaxi localidad de Usaquén.	74
Figura 12. Clasificación por nivel educativo usuarios de bicitaxi localidad de Usaquén.	75
Figura 13. Días en que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.....	76
Figura 14. Horario del día en el que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Kennedy....	76
Figura 15. Propósito del servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.	77
Figura 16. Tiempo de desplazamiento del servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.....	77
Figura 17. Tarifas del servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.	78
Figura 18. Razón por la cual se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.	79
Figura 19. No utilización del transporte público formal localidad de Kennedy.....	79
Figura 20. Días en que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Suba.	80
Figura 21. Horario del día en el que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Suba.	80

Figura 22. Propósito del servicio de bicitaxi localidad de Suba.....	81
Figura 23. Tiempo de desplazamiento del servicio de bicitaxi localidad de Suba.	81
Figura 24. Tarifas del servicio de bicitaxi localidad de Suba.....	82
Figura 25. Razón por la cual se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.	83
Figura 26. No utilización del transporte público formal localidad de Kennedy.....	83
Figura 27. Días en que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Usaquén.	84
Figura 28. Horario del día en el que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Usaquén. ...	84
Figura 29. Propósito del servicio de bicitaxi localidad de Usaquén.....	85
Figura 30. Tiempo de desplazamiento del servicio de bicitaxi localidad de Usaquén.	85
Figura 31. Tarifas del servicio de bicitaxi localidad de Usaquén.....	86
Figura 32. Razón por la cual se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Usaquén.....	86
Figura 33. No utilización del transporte público formal localidad de Usaquén.	87
Figura 34. Calificación conductores localidad de Kennedy.	88
Figura 35. Comportamientos conductores en las vías localidad de Kennedy.	88
Figura 36. Opinión tarifa del servicio localidad de Kennedy.....	89
Figura 37. Opinión sobre formalidad localidad de Kennedy.....	89
Figura 38. Calificación conductores localidad de Suba.....	90
Figura 39. Comportamientos conductores en las vías localidad de Suba.....	90
Figura 40. Opinión tarifa del servicio localidad de Suba.	91
Figura 41. Opinión sobre formalidad localidad de Suba.	91
Figura 42. Calificación conductores localidad de Usaquén.....	92
Figura 43. Comportamientos conductores en las vías localidad de Usaquén.....	93
Figura 44. Opinión tarifa del servicio localidad de Usaquén.	93

Figura 45. Opinión sobre formalidad localidad de Usaqué.	94
Figura 46. Clasificación de etapas por edad conductores de bicitaxi localidad de Usaqué.	95
Figura 47. Clasificación por niveles socioeconómico conductores de bicitaxi localidad de Usaqué.	95
Figura 48. Clasificación por sexo de conductores de bicitaxi localidad de Usaqué.	96
Figura 49. Clasificación por nivel educativo conductores de bicitaxi localidad de Usaqué. ..	96
Figura 50. Afiliación sistema de salud conductores de bicitaxi localidad de Usaqué.	97
Figura 51. Cantidad de pasajeros	97
Figura 52. Ingresos diarios	98
Figura 53. Ingresos mensuales	98
Figura 54. Días que trabajan	99
Figura 55. Jornada laboral	87
Figura 56. Propiedad del vehículo	88
Figura 57. Valor bicitaxi	89
Figura 58. Clasificación de etapas por edad conductores de bicitaxi localidad de Suba.	90
Figura 59. Clasificación por niveles socioeconómico conductores de bicitaxi localidad de Suba.	102
Figura 60. Clasificación por sexo conductor de bicitaxi localidad de Suba.	102
Figura 61. Clasificación por nivel educativo conductores de bicitaxi localidad de Suba.	103
Figura 62. Afiliación sistema de salud conductores de bicitaxi localidad de Suba.	103
Figura 63. Cantidad de pasajeros	104
Figura 64. Ingresos diarios	104
Figura 65. Ingresos mensuales	105

Figura 66. Días que trabajan	105
Figura 67. Jornada laboral	106
Figura 68. Propiedad del vehículo	107
Figura 69. Valor bicitaxi.....	107
Figura 70. Clasificación de etapas por edad conductores de bicitaxi localidad de Kennedy. .	108
Figura 71. Clasificación por niveles socioeconómico conductores de bicitaxi localidad de Kennedy.	109
Figura 72. Clasificación por sexo de conductores de bicitaxi localidad de Kennedy.	109
Figura 73. Clasificación por nivel educativo conductores de bicitaxi localidad de Kennedy.	110
Figura 74. Afiliación sistema de salud conductores de bicitaxi localidad de Kennedy.....	110
Figura 75. Cantidad de pasajeros	111
Figura 76. Ingresos diarios.....	111
Figura 77. Ingresos mensuales.....	112
Figura 78. Días que trabajan.....	113
Figura 79. Jornada laboral.	113
Figura 80. Propiedad del vehículo.	114
Figura 81. Valor bicitaxi.....	115

ACRÓNIMOS

CST: Código Sustantivo del Trabajo

DESC: Unidad sobre los Derechos Económicos, Sociales y Culturales

EPS: Entidad Promotora de Salud

ICONTEC: Instituto Colombiano de Normas Técnicas

IDU: Instituto de Desarrollo Urbano

IPC: Índice de Precios al Consumidor

NQS: Avenida Norte-Quito-Sur

NTC: Norma Técnica Colombiana

OIT: Organización Internacional del Trabajo

POS: Plan Obligatorio de Salud

S.A.: Sociedad Anónima

S.A.S.: Sociedad por Acciones Simplificada

SIPT: Sistema Integrado de Transporte Público

SISBEN: Sistema de Selección de Beneficiarios

UPZ: Unidades de Planeamiento Zonal

INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Bogotá desde hace varias décadas, se viene presentando un gran problema de movilidad, en cuanto a la dificultad latente de los desplazamientos en las vías para realizar las actividades cotidianas de los ciudadanos, ello como consecuencia del fuerte desarrollo económico que se concibe por ser la capital del país, así como el hecho de ser una de las ciudades con mayor número de crecimiento poblacional, la industrialización y globalización, razones por las cuales cada vez con mayor frecuencia se vive la congestión en las vías de la ciudad, lo que ha generado costos en la producción del transporte (mantenimiento de infraestructura, adquisición de vehículos), y la proyección de políticas públicas en diversos documentos, a fin de estructurar el marco normativo del servicio de transporte público para resolver el fenómeno.

Uno de los principales marcos normativos en materia de transporte en Colombia obedecen a la ley 105 de 1993 y la ley 336 de 1996, las cuales se encuentran fundamentadas en la garantía que debe tener el Estado colombiano, para prestar el servicio público de transporte, bajo características de accesibilidad, calidad y seguridad, así lo establecen los artículos 334, 365, 366 y 370 de la Constitución Política de Colombia, cuando determina que el fin del Estado es brindar y mejorar la calidad de vida de sus habitantes a través de los servicios públicos.

En la ciudad de Bogotá se han tomado medidas frente a la problemática de la movilidad y la eficiente prestación del servicio público en la ciudad, actualmente se evidencia la falta de planificación en la implementación y operación del servicio, sin embargo, no se ha logrado

suplir las necesidades de movilidad en muchos puntos, determinando la aparición de servicios de transporte público bajo una modalidad informal para obtener un sustento económico, es así como surge una problemática en cuanto a la ilegalidad en el tema del derecho al transporte, pues el código nacional de tránsito (ley 769 de 2002 modificada por la ley 1383 de 2010), en su artículo 131 establece la prohibición de prestar el servicio público de transporte con vehículos no automotores y como sanción a ello la inmovilización del vehículo; y de informalidad laboral atendiendo la problemática de desempleo que se vive, se argumenta el desarrollo de tal actividad por un grupo de personas que se rebuscan la forma de subsistir al no encontrar ningún pretexto por parte de las autoridades por ejercerla.

Es así como surge la presente investigación, la cual busca describir en primer lugar, los fundamentos jurídicos bajo el contenido constitucional del servicio público de transporte ligado al derecho fundamental al trabajo, para buscar una solución al fenómeno que se viene ejecutando en la ciudad, el cual ha sido denominado como “BICITAXISMO”, medio de transporte alternativo definido como aquel que es ejecutado mediante un vehículo no motorizado de tres ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales en cuya parte trasera se aloja una silla para el transporte de personas; definición dada por el Concejo de Bogotá, en el Proyecto de acuerdo N° 64 de 2004 y que ha incursionado fuertemente en el país, surgiendo como consecuencia de la deficiente prestación del servicio de transporte público en ciertas zonas de la ciudad de Bogotá, cubriendo la demanda de pasajeros en viajes cortos, pero bajo mínimas condiciones de seguridad y calidad al no tener un control por parte del Estado.

Desde el año de 1997, aproximadamente, este hecho social ha venido creciendo cada vez con más fuerza, surgiendo con particular concentración en el occidente de Bogotá, en las localidades de Suba, Bosa y Kennedy, pero actualmente también con presencia en sectores exclusivos de la ciudad como Chapinero, Virrey, Zona T, entre otros, evidenciando un auge en el que cada día son más las personas que utilizan este medio de transporte y las familias que se sustentan económicamente de manera directa e indirecta al ejercer esta actividad.

Así mismo, se ha observado que este medio de transporte ha tenido relevancia en varios países y ciudades del mundo como por ejemplo Ciudad de México o Nueva York, tanto así que de cierta forma se encuentra formalizado y hacen parte del sistema de transporte público; sin embargo, en Colombia, específicamente para el estudio del caso en la ciudad de Bogotá, pese a que se viene efectuando esta actividad desde hace varios años como un mecanismo de transporte y de trabajo informal; actualmente no se encuentra legalizada, homologada o incluida en los planes de movilidad de Bogotá para ser declarada como una actividad formal de empleo, existiendo un vacío normativo frente al tema, ya que se ha permitido su ejecución sin que haya pronunciamiento alguno al respecto por parte de la Administración Distrital y de las demás autoridades competentes.

El bicitaxismo se ha justificado socialmente como una nueva actividad económica, ecológica y como otra opción de transporte público eficiente, pero de igual forma a la luz de las autoridades administrativas se ha catalogado como un servicio informal para unos, ilegal para otros, debido a la situación jurídica presentada por la omisión o permisón de estas mismas, quienes además a lo largo de la ejecución de la actividad han legitimado de forma indirecta el bicitaxismo, pues si

bien no existe una normatividad clara de cómo actuar con esta clase de transporte y en la normatividad vigente establece que no se puede dar cumplimiento a la prestación del servicio con este tipo de vehículos, las autoridades han reconocido bajo diferentes actuaciones administrativas el ejercicio del bicitaxismo como medio de transporte público y como una actividad laboral de carácter informal.

Por consiguiente, se ha venido asegurando que la problemática de dicho hecho social, obedece al nivel de informalidad que aqueja el ejercer este oficio, puesto que desde que se conoció el primer bicitaxi, ni el Ministerio de Transporte, ni la Secretaría de Movilidad para el caso de Bogotá, como entidades competentes en sus funciones para realizarlo, han tomado la iniciativa de brindar una solución a esta problemática, bien sea autorizando y reglamentando o eliminando de manera clara y expresa la circulación de estos vehículos; de igual forma, de acuerdo a la investigación ni el Concejo de Bogotá, ni el Congreso de la República, en las iniciativas que han estudiado frente a regular la actividad han tenido culminación en sus debates para ser aprobados los diferentes proyectos de acuerdo y proyectos de ley radicados, dichas actuaciones han hecho que se presente un crecimiento desmesurado y sin control alguno frente a los estándares de seguridad, las multas, la implementación de rutas, entre otros muchos factores, ocasionando desconocimiento de la normatividad laboral y de transporte colombiana.

De esta manera a partir de un análisis de estudios, doctrina y jurisprudencia sobre algunos aspectos que vinculan el tema del bicitaxismo, como por ejemplo la normatividad del transporte como servicio público, el derecho fundamental al trabajo, el principio de confianza legítima, y la normatividad laboral colombiana, se pretende proponer una solución legal para esta situación

determinando que el principal propósito para este trabajo de investigación, es sugerir acciones idóneas que permitan generar organización frente a este hecho social y por ende garantizar los derechos que corresponden a quienes ejercen este oficio, que de acuerdo a la caracterización realizada con la investigación en su mayoría son personas en posiciones desfavorables, desempleados, madres o padres cabeza de familia, desplazados, adultos mayores sin pensión, menores de edad, ex presidiarios, etc.

Bajo este contexto se pretende formular como pregunta de investigación ¿cuál es el instrumento más idóneo mediante el cual puede jurídicamente controlarse la ilegalidad e informalidad del bicitaxismo en la ciudad de Bogotá?

En este sentido y sin ánimo de desconocer que prima el interés general pero de igual forma reconociendo que existe el principio de la confianza legítima, el cual se define y se identifica como aquel que rige las relaciones entre la Administración y las personas (naturales y jurídicas), que pretende proteger al administrado frente a cambios bruscos e intempestivos efectuados por las autoridades al haberse creado una mera expectativa favorable a ellos; se ha enunciado como posible hipótesis, establecer una herramienta jurídica eficaz e idónea que permita la protección y seguridad para quienes ejercen esta actividad económica y sus usuarios, y de esta manera buscar formalizarla, con el fin de tener el control en la prestación del servicio público de transporte, la calidad y optimización de la actividad en cuanto a seguridad social, atención médica en caso de accidentes, constitución de seguros, y en general de todas las garantías mínimas laborales para los trabajadores y de seguridad para los usuarios que recurren a la utilización de este servicio, además de implementar acciones y estrategias que promuevan

la protección del medio ambiente, contribuyan al desarrollo económico, el fortalecimiento en la equidad y la inclusión social.

Para resolver la pregunta planteada se implementa como objetivo general analizar y definir el concepto de trabajo, partiendo desde el derecho fundamental constitucional del trabajo y mínimo vital; teniendo en cuenta la forma de organización que tienen actualmente las asociaciones de los bicitaxistas, con el fin de acatar la normatividad laboral colombiana y los fines esenciales del Estado colombiano, aplicándolos al caso concreto.

Así mismo, dicha investigación se enfoca en el análisis del servicio de transporte público en la ciudad de Bogotá, a fin de determinar y evidenciar de fondo la problemática de movilidad que vive la ciudad actualmente, mostrando las tendencias de uso y preferencias de los ciudadanos por este servicio de transporte, y los factores relevantes tales como la implementación de un medio de transporte amigable con el medio ambiente y la ayuda para la movilidad de la ciudad al plantearse en recorridos cortos, razón por la cual se proponen como objetivos específicos en primer término, identificar la problemática que aqueja la movilidad de la ciudad, debido a la falta de políticas claras que existen para promover una movilidad sostenible, donde prime el interés público sobre el particular, en segundo término estudiar la estructura y el funcionamiento del sistema de transporte público en la ciudad de Bogotá, observando el fenómeno que se desarrolla en torno a la ejecución del bicitaxismo, por lo cual se investigó acerca de la forma de operación de los bicitaxistas, realizando la caracterización socioeconómica de los conductores, identificación de los sitios de trabajo, caracterización del recorrido, y percepción de los usuarios del servicio, a través de un registro de información

obtenido mediante encuestas, debido a que al indagar con los entes competentes se encontró que no cuentan con información relevante, porque esta actividad es catalogada como una actividad informal.

Finalmente, se establece como tercer objetivo específico realizar una investigación sobre la regulación de este sistema a nivel internacional, con el fin de tener una visión de la forma en que es ejecutada la actividad del bicitaxismo en otras ciudades, y evidenciar la viabilidad que tienen para generar oportunidades de empleo y aplicarla en la ciudad de Bogotá, por lo cual se reseñan en esta investigación las siguientes experiencias internacionales resumidas en seis (6) ciudades y dos (2) países, que abarcaron tres (3) continentes (América, Europa y Asia), en donde se priorizó investigar sobre el uso y el tipo de vehículo utilizado, la existencia o no de una política pública para el tema específico y la importancia para la sociedad.

A fin de lograr el anterior planteamiento y responder a la finalidad del trabajo, el tipo de investigación que se utilizó, obedece a un estudio exploratorio descriptivo, atendiendo a que se tiene poca información del problema de estudio, con un enfoque cualitativo y cuyo método de investigación es hipotético - deductivo, ya que estudia la realidad en su contexto natural, se analizan a profundidad las percepciones y experiencias que permiten comprender las características socioculturales asociadas con el bicitaxismo como transporte alternativo, así mismo se utilizaron varias técnicas investigativas tales como revisión de documentos, interacción con los miembros de las asociaciones de los bicitaxistas existentes, evaluación de experiencias personales, e inspección de historias de vida, entrevistas abiertas, visitas y trabajo de campo para realizar una observación directa de los hechos, de igual forma se realizó una

recolección de datos con los organismos competentes como son el Congreso de la República, Concejo de Bogotá, Ministerio de transporte, Alcaldía de Bogotá y de las localidades con mas afluencia del fenómeno social investigado, se realizó un estudio y recolección bibliográfica, legislativa y jurisprudencial con el fin de determinar y demostrar por qué es efectiva la legalización o no de esta actividad.

En conclusión, con esta investigación se pretende, atendiendo nuestro ordenamiento jurídico, proponer herramientas de decisión para la Administración, indicar las ventajas y/o beneficios, sobre la viabilidad del bicitaxismo, como medio de transporte público en el marco del SITP en la movilidad de la ciudad, así como evidenciar las desventajas al no ser regulada la actividad y por ende reconocida como actividad laboral formal.

1. CAPÍTULO I – EL ESTADO COLOMBIANO Y SU GARANTÍA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

Dentro del presente el capítulo se pretende analizar el servicio de transporte público en el Estado colombiano, la normatividad y la regulación del derecho del transporte aplicable, así como describir para el caso en concreto el funcionamiento, la organización y la estructura del sistema de transporte en la ciudad de Bogotá a fin de dar una visión general de la situación de movilidad, dicho planteamiento se realiza toda vez que en el ámbito de aplicación, el sistema público de transporte no tiene la suficiente relevancia y no es concebido como una responsabilidad del Estado, pues no existen políticas públicas para promover una movilidad sostenible en la ciudad, y aunque actualmente se está buscando por parte de las autoridades locales organizar el sistema de operación unificando un mismo criterio, existen modalidades informales que operan incumpliendo la normatividad de transporte.

1.1 Definición y características del Transporte público en Colombia

A través de toda la historia económica de los pueblos, el Estado ha intervenido para que servicios como la justicia, la seguridad, la educación, y el transporte cumplan con la función de satisfacer las necesidades de los asociados, dicha función se ha realizado creando leyes y regulaciones, a través del ejecutivo quien tiene la potestad reglamentaria y reguladora, es así como tanto el Estado gendarme, como el Estado centralizado han intervenido en la actividad del transporte mediante su regulación, de esta forma lo ha planteado Salazar, (2015) en su libro introducción al estudio del transporte.

De igual forma ha indicado Escobar (2004), que le corresponde al Estado regular el transporte público, como lo ordena la constitución y se desarrolla en las leyes acogiendo los principios de igualdad, transparencia, publicidad, imparcialidad, acceso al transporte y eficiencia, además de ello, indica que su control debe ejercerse en cumplimiento de los fines esenciales del Estado y los fines especiales de la intervención como productividad, competitividad y desarrollo del sector.

Para el tema del transporte establece Salazar, (2015) que el Estado debe cumplir su misión suministrando infraestructura vial y la misma prestación del servicio cuando el sector privado no lo hace, el gobierno debe regular aspectos como la forma en que se utiliza la infraestructura, las condiciones de la prestación del servicio rutas y horarios, organización y capacidad de las empresas, tarifas, y las relaciones de los participantes del ejercicio de la actividad. Por su parte el sector privado se encuentra encargado de organizar los elementos que permitan utilizar eficientemente los medios, infraestructura, así mismo que exista un buen cubrimiento de las áreas, tarifas razonables y demás para garantizar un buen servicio.

En Colombia, en la Constitución Política en el artículo 2 se consagra como principio rector la seguridad de las personas residentes del país en todos sus ámbitos, siendo una prioridad del sistema y del sector del transporte la protección al usuario en cabeza de las autoridades instituidas para ello, destacando de esta manera el principio de la intervención del Estado en la industria del transporte, ya que es considerada una materia económica de bastante trascendencia para el desarrollo de los pueblos.

Así mismo se determina en el artículo 365 que los servicios públicos “son inherentes a la finalidad del Estado” y es deber de éste asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio; introduce la prestación de los servicios públicos con accesibilidad, calidad y seguridad dentro del esquema orgánico del Estado, como una herramienta fundamental, en este contexto entendemos, que el Estado es el titular de ejercer tal actividad y su finalidad última consiste en satisfacer mediante la prestación permanente, continua y general necesidades públicas de carácter esencial, básicas o fundamentales bajo su dirección control y regulación, así se ha plasmado en el numeral 3, art 2 ley 80 1993.

A su vez en Colombia podemos encontrar como definición vigente de servicios públicos, la contenida en el art 430 del código sustantivo del trabajo, el cual los define como “toda actividad organizada que tienda a satisfacer necesidades de interés general en forma regular y continua, de acuerdo con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el Estado directa o indirectamente, o por personas privadas”. Y por su parte la corte constitucional ha establecido que “el concepto de servicio público está directamente relacionado con la parte dogmatica de la constitución, además de regirse por los principios de eficiencia y universalidad como garantía que debe tener el Estado”. (Corte constitucional, 2003)

La Constitución Política, además de resaltar la importancia de los servicios públicos, prevé que estos se dividen en dos grupos que son los esenciales que incluyen los domiciliarios como uno de los principales, entendiendo por servicios públicos esenciales los que priman sobre otros

servicios definidos por el Estado, y cuya prestación debe ser continua y permanente; y aquellos que no son esenciales.

Por su parte la corte constitucional de Colombia en las sentencias (C - 450 de 1995, y C- 663 de 2000) ha desarrollado la definición del carácter de servicio público esencial, como “aquel que se predica cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo concreto y directo a la protección de bienes, satisfacción de intereses o realización de valores ligados con la efectividad de los derechos y libertades fundamentales”.

Así las cosas, la jurisprudencia colombiana y la Constitución Política han definido como servicios públicos esenciales; los servicios públicos domiciliarios (acueducto, alcantarillado, luz, aseo, gas, telefonía pública básica conmutada y telefonía local móvil en el sector rural) según la ley 142 de 1994; la salud según la ley 100 de 1993, y el transporte público según las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

Atendiendo lo anterior, encontramos que la ley 105 de 1993, la ley 336 de 1996 y el concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado de mayo de 2006, definen el transporte público como servicio público esencial, estableciendo que tiene las siguientes características:

1. Garantizar la movilización de personas o cosas bajo condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica.

2. En Colombia el transporte público es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejerce el control de inspección y vigilancia para la adecuada prestación del servicio en condiciones de calidad, oportunidad y accesibilidad a todos los usuarios.
3. En cumplimiento de dichas funciones el Estado debe garantizar el acatamiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas que deben acreditar quienes prestan el servicio.
4. El transporte público constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado.

Con la ley 105 de 1993 “por medio de la cual se dictan las disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte, y se dictan otras disposiciones”, se establece en el artículo 3 que el servicio público de transporte es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, sujeto a una contraprestación económica y cuya regulación está a cargo del Estado, así mismo, indica que puede prestarse el servicio por parte de empresas privadas siempre y cuando estén habilitadas por el Estado, generando libertad de empresa.

Así mismo, según la ley 336 de 1996 Estatuto Nacional de Transporte, se autoriza que la prestación del servicio de transporte público de pasajeros debe realizarse en vehículos apropiados y homologados ante el Ministerio de Transporte, y debe ser prestado únicamente por empresas de transporte público o privado legalmente constituidas y autorizadas para tal fin; el concepto de homologación se encuentra definido en el Artículo 2 del Código Nacional de

Tránsito ley 769 de 2002 modificada por la 1383 de 2010 como “la confrontación de las especificaciones técnico mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad, y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación”.

Para la ejecución del servicio se prevé en la ley 336 de 1996, que debe tenerse una licencia de funcionamiento la cual será expedida por la autoridad competente al cumplirse por el solicitante una serie de requisitos, la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según las rutas, horarios o frecuencias de despacho, áreas de operación, servicios especiales de transporte escolar, turismo y ocasional, etc. (Artículo 16).

A su vez, el transporte privado es definido por la ley 336 de 1996 en el artículo 5 como “aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas particulares”.

Bajo este orden de ideas podemos indicar que la regulación del transporte puede definirse como aquel instrumento del que se vale el Estado para que el sector privado, en el caso colombiano, al producir servicios en condiciones de monopolio o de oligopolio no lesione el interés público, y se justifica por el papel que desempeñan las autoridades públicas y privadas quienes deben realizar el mantenimiento de la infraestructura así como de la prestación del servicio público, el cual debe corresponder a normas que garanticen que la actividad sea segura económica y oportuna.

1.2 El contrato de transporte en Colombia

Luego de analizar que el servicio de transporte público se encuentra en cabeza del Estado, es necesario estudiar el concepto jurídico del contrato de transporte, el cual se encuentra ampliamente definido como un convenio donde una persona que es denominada transportador, se obliga a cambio de un precio que se determina como pasaje, a conducir, transportar o desplazar en un determinado plazo, de un lugar a otro, una persona o cosa y entregarlas al destinatario, sin determinar la forma en que se realice terrestre, marítimo, aéreo, férreo, etc.

Así se establece en el Código de Comercio, norma nacional que regula este tipo de contrato, modificado por el art. 1 del decreto 1 de 1990, y lo reitera la Corte Suprema de Justicia en la sentencia del 30 de noviembre de 2004 indicando:

El transporte mercantil es un contrato por virtud del cual una de las partes, llamada transportador, transportista, o porteador, se obliga con la otra, a cambio de un precio denominado flete o porte, a conducir de un lugar a otro por el medio determinado y en el plazo fijado personas o cosas y entregar estas al destinatario. (Art. 981)

De acuerdo con Grunauer, (2010) la naturaleza jurídica el contrato de transporte tiene como características, que es un contrato consensual, bilateral, oneroso, conmutativo, de tracto sucesivo, nominado, típico, que genera una obligación de hacer y de resultado; y se puede decir, que se clasifica según el medio empleado en terrestre, aéreo, marítimo, según el objeto a transportar en cosas y personas, según la cantidad de pasajeros en individual, pluripersonal, multimodal.

De este modo y para el caso de estudio, hablamos del contrato de transporte de personas, el cual se encuentra regulado en el artículo 1000 del Código de Comercio, y tiene dentro de sus obligaciones, que el pasajero debe pagar su pasaje y el transportador debe fijar en un lugar visible las normas de seguridad, además de acatarlas y debe responder desde el momento en que el transportador se haga cargo del pasajero por los daños ocasionados a éste.

De acuerdo a Escobar (2004), dicho contrato se ejecuta según la normatividad colombiana del derecho al transporte, con empresas que pueden ser de carácter público o privado y deben tener autorización por parte del ministerio para operar, así mismo se establece que la principal obligación del transportador para este tipo de contrato, es conducir las personas sanas y salvas a su destino de origen evitando toda conducta dañosa, siendo la única forma de eximir dicha responsabilidad la demostración que no fue el conductor el causante del daño, al derivarse una obligación de resultado.

Se puede determinar entonces, según la normatividad de transporte, que el contrato de transporte de personas es un elemento esencial en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, pues si bien es un contrato consensual, donde basta con la manifestación de la voluntad de cada una de las partes, dicha voluntad está regulada por las disposiciones legales que reglamentan la materia, es así como a la luz de la ley 336 de 1996 se obliga a que la prestación del servicio sea realizado con empresas legalmente constituidas y habilitadas, requisito con el cual se materializa la ejecución del contrato en

mención, a fin de garantizar el derecho y las obligaciones que se acarrearán al estado por mandato constitucional.

1.3 El sistema de transporte público en la ciudad de Bogotá

A finales del siglo XIX las necesidades de transporte en Bogotá eran suplidas por los animales de carga y las carretas. Debido al intercambio comercial entre regiones se dio la necesidad de ampliar las posibilidades de movilidad, es por ello que en el gobierno del Estado de Cundinamarca se firmó contrato con el norteamericano William Randall, con el objetivo de constituir la empresa Bogotá City Railway Company y establecer el servicio de tranvías destinado al público. Con esta nueva forma de transporte se modificó de manera drástica la conformación del espacio urbano; dicha empresa funcionó hasta 1910, año en el que fue comprada por el municipio; en 1928 se establece la existencia de los primeros buses en la ciudad, prestando un servicio intermunicipal, sin embargo fue hasta los años 50 en que inició la etapa de oro de los buses, luego de la desaparición del tranvía con el bogotazo, medio de transporte que existía en ese momento. (Baquero, 2009)

Según los archivos de la Empresa Distrital de Transportes Urbanos de Bogotá (1991), para 1951 se le da la bienvenida a los autobuses de gasolina y otros que fueron denominados *trolleybuses*, y hacia 1959 se establece la Empresa Distrital de Transportes Urbanos con el objetivo de resolver la situación financiera, fortalecer el patrimonio de la empresa y restringir el fortalecimiento de los agentes privados. Desde su establecimiento, la empresa afrontó dificultades técnicas y financieras y debió competir con la proliferación de transportadores

privados, lo cual conllevó a que fuera liquidada el 25 de febrero de 1991 por el entonces alcalde mayor de Bogotá, Juan Martín Caicedo Ferrer.

En nuestro país actualmente el servicio público de transporte se encuentra regulado por la ley 105 de 1993, Numeral 2, artículo 3 y puede ser prestado por el Estado o delegar sus funciones en los particulares, a través de empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas por la autoridad competente; en la ciudad de Bogotá, después de la liquidación de la Empresa Distrital de Transportes Urbanos, de propiedad del Distrito, el servicio es prestado por el sector privado.

Fue así como el transporte público colectivo se comenzó a prestar como un esquema empresarial no afiliador y no operacional, lo que generó múltiples deficiencias en la prestación del servicio, como sobreoferta vehicular y largos tiempos en los recorridos; una de las mayores preocupaciones de los ciudadanos fue la movilidad, ilegalidad, contaminación por el uso de vida largo de los vehículos, y hasta la mal llamada guerra del centavo¹. Dejando evidenciar que en Colombia no existen empresas de transporte, las que existen no son inversionistas, no poseen buses, su incentivo económico está encaminado a prestar un servicio eficiente y de buena calidad. Los inversionistas son los dueños de los buses quienes toman las decisiones referentes

¹ “Los conductores no perciben un salario fijo, sino que trabajan para ganarse un porcentaje de los pasajes que recolectaran en sus recorridos. Esto obliga a los conductores a recoger la mayor cantidad de clientes posibles y a trabajar durante turnos de cerca de dieciséis horas diarias”. Ciro, Durán (1985) La Guerra Del Centavo - Ciro Durán (1985) [Completo]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=Am0cDCJypcY>

al horario, días de operación del bus, rutas, escoger conductor y empresa afiliadora, etc.

(Pachón, 2015)

Actualmente, se pretende modificar dicho esquema y atender un modelo nuevo en el cual se tiene como característica principal integrar un solo modelo de transporte público de transporte de pasajeros mediante el sistema de Transmilenio como ente gestor y la puesta en marcha del SITP. Atendiendo en la ciudad de Bogotá las formas de desplazamiento terrestre de transporte público que se establecen, transporte colectivo (buses, busetas y microbuses), transporte masivo (Transmilenio), transporte público individual (Taxi) y transporte particular.

Así mismo y atendiendo la problemática asociada con el de servicio de transporte debemos abordar el concepto de movilidad, definiéndola como la capacidad que tienen los individuos para desplazarse en el territorio mediante diferentes medios de transporte, por lo cual podemos decir, que la movilidad y el transporte aseguran el flujo tanto de personas, como de mercancías a fin de fomentar el funcionamiento y desarrollo de las ciudades.

De acuerdo a Carrillo, (2012) la movilidad es uno de los objetivos fundamentales en el análisis y desarrollo de las políticas públicas urbanas a nivel mundial debido a las necesidades de desplazamiento para el ejercicio de las diferentes actividades de los ciudadanos (trabajo, estudio, ocio etc), además de la expansión del territorio, la metropolización que cada vez es mayor, y el crecimiento de los procesos de globalización que se viven actualmente, es por ello que dar respuestas y soluciones a nivel estatal a los problemas de movilidad requiere complejos

procesos de planeación y ejecución de infraestructuras nuevas, sistemas de tecnología, reformas operacionales a fin de prestar un servicio de calidad.

1.4 Estructura del sistema Transmilenio

En la ciudad de Bogotá a partir de 1999 bajo la administración de Enrique Peñalosa se plantea la idea de la construcción y puesta en marcha del sistema Transmilenio basado en una tecnología de buses articulados sobre carriles exclusivos, con el fin de mejorar la movilidad de la ciudad; en relación a ello se establece el transporte masivo de pasajeros orientado a asegurar la prestación de un servicio eficiente; así se estableció por la Administración Distrital mediante el decreto 309 de 2009. (Transmilenio, 2016)

En razón a ello se constituye Transmilenio S. A. como una sociedad formada por varias entidades públicas del orden distrital, la cual tiene a su cargo la obligación de adelantar todas las labores pertinentes para ejecutar el transporte masivo de pasajeros, a través de convocatoria pública; por licitación pública se determina quiénes son las empresas privadas que operan los buses del sistema para ejecutarse a través de la concesión del servicio.

El sistema de Transmilenio se crea estableciendo que su funcionamiento estaría compuesto por su infraestructura, el sistema de operación de buses, el sistema de operación de los equipos de recaudo y el sistema de gestión apoyado en un centro de control. Siendo el Distrito el responsable de la construcción y mantenimiento de la infraestructura y del suministro y operación de los equipos del centro de control. Por su parte, el sector privado se encuentra

encargado de suministrar y operar, mediante contratos de concesión, los buses y los equipos de recaudo. Los ingresos por la actividad transportadora se establece que deben cubrir todos los gastos de operación, mantenimiento, reposición de equipos y las utilidades de los actores privados en el sistema. A su vez el sector privado, a través de una fiducia comercial, recibe el dinero recaudado y lo distribuye entre los agentes del sistema conforme a las reglas contractuales establecidas en los procesos licitatorios. (Contraloría, 2005)

Dicha creación se realiza por el Concejo de Bogotá mediante el acuerdo 4 del 4 de febrero de 1999, donde se autoriza al alcalde mayor de Bogotá para participar conjuntamente con otras entidades del orden distrital y constituir la empresa de transporte del tercer milenio Transmilenio S.A., estableciendo en el artículo 1° como naturaleza jurídica que es una sociedad por acciones de carácter comercial con aportes públicos del orden distrital, y con los atributos de “personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y de patrimonio propio”; es así como mediante escritura pública N° 1528 del 13 de octubre de 1999 de la Notaría 27 de Bogotá, Transmilenio S.A. surge a la vida jurídica, teniendo como socios al Distrito Capital de Bogotá, a tres establecimientos públicos del orden distrital: el Fondo de Educación y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá FONDATT, el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU y el Instituto Distrital de Cultura y Turismo, IDCT, y una empresa industrial y comercial del Estado también del orden distrital METROVIVENDA.

Teniendo como objeto social la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de afluencia, y dentro de

sus funciones colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes garantizar la prestación del servicio.

De igual forma, se establece que Transmilenio S.A., es una sociedad pública; adicionalmente, se puede señalar que es una entidad descentralizada por servicios, pues tiene personería jurídica y está destinada a la organización del servicio de transporte público masivo de pasajeros; en cuanto al régimen legal aplicable el parágrafo 1 del artículo 38 de la ley 489 de 1998 dispone que las sociedades públicas se someten al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado; así lo estipula el artículo 55 de los estatutos de la sociedad:

Presupuesto y contabilidad. En materia presupuestal y contable se le aplicarán a la sociedad, en su condición de sociedad entre entidades públicas, las normas presupuestales, fiscales y de contabilidad pública, aplicables a las empresas industriales y comerciales del Estado del orden municipal, las cuales deberán armonizarse con la naturaleza societaria de la compañía en lo que a ello hubiere lugar. (Consejo de Estado, 2002).

El decreto 831 de 1999 en el Artículo 2º establece la definición del Sistema Transmilenio, indicando que se encuentra integrado por infraestructura, predios, equipos, señales, paraderos, estaciones utilizados para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte, a través de buses dentro del perímetro urbano de la ciudad de Bogotá.

En este orden de ideas se ha indicado que su infraestructura está compuesta por (terminales, estaciones, paraderos), opera de acuerdo con un sistema de rutas específico, horarios,

recorridos, un único medio de pago, vehículos controlados vía satélite, destinación de un carril exclusivo para mejorar los tiempos de viaje y una operación dada a privados en concesión; en la parte operativa se cambió el esquema de remuneración de los conductores, pues se fijó un sueldo sin importar la cantidad de pasajeros recogidos, lo cual significa un gran avance en el sistema de transporte de Bogotá. (Pachón, 2015)

Su implementación inicial se dividió en fases; las primeras tres iniciaron con el funcionamiento de los buses troncales del Transmilenio y alimentadores en las principales arterias viales de la ciudad (Av. Caracas, Autopista Norte, Américas, NQS, Av. Suba, Eje ambiental, Calle 80, y Tunal).

Los operadores de la fase I del servicio troncal son Express del Futuro S.A., SITIM S.A. (ciudad móvil), Metrobús S.A., SI99 S.A.; del recaudo es ANGELCOM S.A.; de la fase II del servicio de alimentadores se encuentra Al Norte S.A., Al Capital S.A., ETMA S.A., TAO S.A., SI03 S.A., Citimóvil S.A.; del servicio trocal Transmasivo S.A., Conexión Móvil S.A., Somos K S.A.; el operador del recaudo es UT FASE II; de la fase III Consorcio Express SAS, Masivo capital SAS, Este es mi bus SAS, Empresa Gestora Operadora de Buses SAS EGOBUS SAS, Gmóvil SAS, Operador Solidario de Transportadores – COOBUS SAS, Transporte Zonal Integrado SAS – Tranzit SAS, Organización Suma SAS, Empresa de transporte Integrado de Bogotá SAS ETIB SAS. La empresa operadora de recaudo es Recaudo Bogotá SAS (Transmilenio, 2016).

En el año 2009 se publican los pliegos de condiciones de la licitación TMSA LP 04 de 2009 proyecto de transporte masivo, donde se indica que la infraestructura es construida y mantenida por el Estado, (es propiedad del Distrito Capital y la construye el IDU, Instituto de Desarrollo Urbano) y la operación, suministro y prestación del servicio es a cargo de las empresas privadas de transporte habilitadas por la autoridad de transporte de Bogotá; una vez terminadas la obras de uso exclusivo del sistema de transporte masivo son entregadas a TRANSMILENIO S.A. (TMSA LP 04 -2009).

1.5 Estructura Sistema Integrado de Transporte Público - SITP

El Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, está conformado por los dos sistemas de transporte que operan en la ciudad de forma independiente: el transporte público colectivo y el masivo. La propuesta del Distrito es estructurar un sistema que abarque todos los medios de transporte de la ciudad (urbano, especial, complementario, Transmilenio y alimentador) garantizando mejor movilidad de los ciudadanos, integrando la tarifa y el medio de pago, el cual se desarrollará por etapas o fases. (Plan Maestro de Movilidad, 2006).

Entre los cambios establecidos con la implementación del SITP se encuentran en primer lugar la eliminación de la sobreoferta de buses pertenecientes al transporte colectivo, eliminación y cambio de rutas, realización de pago a través de tarjetas inteligentes, al igual que Transmilenio; se determina una nueva estructura empresarial, donde el servicio se somete a licitación pública, se le otorga en concesión la explotación del servicio a las mejores propuestas, estableciendo un modelo de oligopolio. (Pachón, 2015)

El inicio de su operación comienza desde el año 2012, bajo la administración de Gustavo Petro, implementándose gradualmente hasta la fecha; sin embargo, fue bajo el mandato de Samuel Moreno con quien surgió dicha propuesta en el año 2007 como candidato a la alcaldía de Bogotá, al implementarse como propuesta dentro de su plan de gobierno, siguiendo el mismo esquema del sistema de transporte masivo, implementando la concesión del servicio mediante proceso de licitación pública, eligiendo las mejores propuestas para la concesión del servicio; para el caso del SITP se estableció en 24 años, y atendiendo el mismo esquema en cuanto a la distribución de los costos y beneficios. (Transmilenio, 2016)

La ley 80 de 1993 Estatuto de Contratación Estatal ha definido en el artículo 4 el contrato de concesión, como aquel que se celebra entre una entidad estatal con un particular con el fin de otorgar la prestación de un servicio público, la construcción, explotación, organización o gestión de una obra o bien destinado al servicio o uso público a cambio de una remuneración.

El artículo 13 del decreto 309 de 2009 por medio del cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones, define el Esquema Empresarial de Prestación del Servicio, indicando que las empresas que operan en el sistema, son quienes responden por la prestación del servicio y deben hacerlo, teniendo en cuenta la demanda definida en la licitación, en contraprestación del ente gestor, es decir, Transmilenio S.A.; así mismo, indica que las empresas operadoras deben tener condiciones suficientes para asumir la responsabilidad financiera y organizacional para cubrir toda la zona a operar.

Los concesionarios del SITP a quienes se les adjudicó el contrato son 7 empresas privadas CONSROCIO EXPRESS, GMÓVIL SAS, TRANZIT SAS, MASIVO CAPITAL SAS, EMPRESA DE TRANSPORTE INTEGRADO DE BOGOTÁ - ETIB, ESTE ES MI BUS, ORGANIZACIÓN SUMA SAS. Operadoras del sistema de las 13 zonas en las cuales se encuentra dividida la ciudad de Bogotá, según pliego de condiciones publicado por TRANSMILENIO S.A. en su calidad de gestor del SITP. (Transmilenio, Información General, 2016)

1.6 reflexiones

En la ley colombiana se ha indicado que el transporte público es un servicio que le es inherente al Estado prestar y que puede hacerlo de dos formas directamente por las empresas del Estado o a través de la delegación en el sector privado, este último cumpliendo con la regulación y reglamentación estatal en cuanto a los estándares mínimos de calidad, y cuyo objetivo principal es generar una rentabilidad.

El sistema de transporte es considerado como uno de los factores indispensables para el desarrollo económico de un país, en razón a ello la normatividad colombiana ha establecido condiciones jurídicas favorables para fomentar y estimular la oferta y prestación del servicio de transporte, sin embargo las condiciones del creciente desarrollo urbanístico en la ciudad de Bogotá han generado cambios en esa oferta, produciendo deterioro en la calidad del servicio a los habitantes de la ciudad. Como factores críticos a estos cambios se ha observado la afectación de los usuarios en cuanto a bajas velocidades en las vías, mayores tiempos de

desplazamientos, congestiones viales al incentivarse el uso del carro particular, y hasta deterioro del medio ambiente a causa de los niveles de contaminación.

El Distrito capital ha venido desarrollando estrategias necesarias para mejorar la calidad del servicio de transporte público en la ciudad, así es como se ha reestructurado el sistema comenzando por la implementación del Sistema de Transporte Masivo – transmilenio y actualmente con la expansión hacia el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP tratando de reorganizar el transporte urbano colectivo al reducir la flota de circulación y terminar con la guerra del centavo.

Si bien actualmente se ejecuta una nueva implementación en el sistema de transporte público en la ciudad de Bogotá, dichas políticas no han resuelto la problemática de la ciudad en cuanto a la difícil movilidad, acceso al servicio de transporte público en toda la ciudad, es por ello que han surgido nuevos sistemas de transporte público.

2. CAPÍTULO II TRABAJO, UN DERECHO FUNDAMENTAL PARA TODOS

Este capítulo goza de gran relevancia para este trabajo de investigación, pues así como se analizó en el capítulo anterior la intervención que tiene el Estado colombiano frente al servicio de transporte público, se debe analizar ahora la importancia que tiene el derecho al trabajo en nuestro ordenamiento jurídico, ya que de igual manera, en primer orden corresponde al Estado intervenir para proteger y garantizar por que sea efectivo el cumplimiento de este fundamento constitucional, pues a lo largo de la historia siempre se ha buscado este fin.

Por ello se pretende con este trabajo de investigación analizar el derecho al trabajo revisando la evolución histórica en Colombia y su origen para determinar la razón de la reglamentación de este derecho, luego definiendo el concepto tanto jurídico como de otros puntos doctrinales y aspectos del trabajo y finalmente estudiando la concepción dada por la corte constitucional, con el fin de recalcar la problemática que se vive frente a la desprotección de este derecho cuando no se brindan las condiciones de igualdad y se desconoce el principio de la confianza legítima.

2.1 Breve Reseña Histórica del concepto de Trabajo en Colombia

En estudio de la universidad Externado de Colombia, Orjuela, Segura, Tovar y Velandia (2011) indican que en el mundo occidental la tradición jurídica establece el derecho laboral como una rama que nació en el siglo XIX, por lo que se considera relativamente joven en comparación con otras ramas del derecho; así mismo, se ha desarrollado desde entonces hasta nuestros días, con el objetivo de orientar a regular las relaciones del trabajo subordinado,

dependiente y por cuenta ajena, de acuerdo a las características del contrato de trabajo. En Colombia ese nuevo derecho es aplicado desde comienzos del siglo XX mediante distintas leyes y su evolución ha estado marcada por variables de la más diversa naturaleza.

De acuerdo con el escritor Manrique Villanueva (2013), el desarrollo y posterior nacimiento del derecho laboral en Colombia se ha tomado como fecha en el año 1900, por las siguientes razones:

1. Este año marca el inicio de una época de consolidación definitiva del modelo constitucional adaptado en 1886 tras la caída de la primera república liberal, cuando el partido conservador vence definitivamente en la Guerra de los Mil días.
2. Empieza el siglo XX y tiene lugar la adopción de la primera legislación laboral en el año 1905, surgiendo de allí en adelante distintas disposiciones tales como la ley 57 de 1915 sobre accidentes de trabajo.
3. En 1919 se crea la OIT, referente histórico que constituye, sin duda el comienzo de una época caracterizada por avances normativos no vistos antes en el país. (Villanueva, 2013, p. 35)

Con la expedición de la Constitución de 1886, la cual tiene una gran relevancia en nuestra historia, debido a que fue una de las constituciones de mayor duración en el país, donde después de la lucha política que se vivió en esta época, se establecieron derechos y deberes, buscando fortalecer el bienestar de los trabajadores colombianos hasta el año de 1991, fecha en que se derogó y reemplazó la Carta Constitucional.

Del mismo modo, Villanueva (2013) indica que las características que recogen los aspectos más sobresalientes del periodo republicano (1900-1950) son las siguientes:

- El Estado centraliza su poder político y aumenta su intervención en la economía no solo a través de la construcción de obras, sino implantando medidas de orden monetario y fiscal.
- El país se integra al comercio internacional exportando productos agrícolas, principalmente café.
- Empieza a desarrollarse el proceso de industrialización en algunas zonas del país y aparecen los primeros conflictos laborales en sectores tales como el transporte o los grandes enclaves agrícolas del capital extranjero.
- A nivel constitucional se garantiza la propiedad privada y después mediante la reforma constitucional de 1936 se introducen algunos conceptos tales como la función social de la propiedad y el derecho de la huelga. El trabajo no es tomado simplemente como una actividad para vivir sino como un derecho al que cualquier persona puede acceder (Villanueva, 2013,p. 36)

No se puede desconocer que uno de los factores influyentes y bastante marcado en la historia laboral de nuestro país, acaece hacia el año de 1928, cuando la United Fruit company, compañía frutera poseedora en Hispanoamérica de grandes extensiones de tierra, dedicada al cultivo del banano en el territorio colombiano, terminó por arruinar a los productores colombianos que pretendieron competir con la empresa; la organización obrera del Magdalena se enfrentó a la compañía, presentando un pliego de condiciones donde reclamaban el aumento en el salario, servicios médicos, indemnizaciones y derecho a organizarse sindicalmente. La compañía rechazó el pliego presentado, iniciando una huelga, la cual culminó con uno de los antecedentes más importantes en la historia colombiana, conocida como la masacre de las bananeras, pues hubo un número desconocido de muertos debido a que se militarizó la región por orden del Gobierno, conllevando a un alto nivel de violencia. (Castro, 2001).

Luego de este terrible hecho se tomaron medidas más efectivas por parte del estado a fin de reconocer y garantizar los derechos sociales a los trabajadores, esta situación contrajo

políticamente varias posiciones, debilitando el partido conservador y contribuyendo a la caída del régimen, lo que hizo que se favorecieran los ideales comunistas del partido liberal que lucharon por modificar las condiciones de los trabajadores y constituir herramientas relevantes para fortalecer las organizaciones sindicales.

Con la Constitución de 1991 y la apertura económica que se vivía en aquella época, sumado a las reformas laborales que ya se habían reconocido por el sistema jurídico colombiano, y el paso de Estado de derecho a Estado social de derecho, donde los derechos sociales son claramente reconocidos, el trabajo recibe una protección especial donde el trabajador puede inclusive hacer uso de la figura constitucional de la acción de tutela, de manera excepcional, para buscar ayuda cuando considere que su empleador ha vulnerado sus derechos derivados del contrato de trabajo. (Corte Constitucional, 1999).

Sin embargo, y pese a las innumerables luchas por la reglamentación a lo largo de la historia colombiana frente a la legislación laboral, actualmente podemos identificar que el principal problema de nuestro país es la informalidad laboral, a causa de la incapacidad del sector formal para generar nuevos empleos, el lento desarrollo de la industria, la falta de crecimiento económico, violencia, desplazamiento forzado, los altos costos no salariales debido a un sinnúmero de tributos que se imponen donde los pequeños empresarios prefieren permanecer a la sombra de las leyes laborales para no comprometer su rentabilidad financiera.

Sobre la existencia del derecho laboral en Colombia como la rama del derecho que regula este tema, analizaremos la definición de trabajo, la cual se entiende desde varios puntos de vista: el

humano, el económico, o el netamente jurídico; analizando el concepto de trabajo, podríamos definirlo como una actividad humana, realizada con el fin de recibir una contribución económica, que cubre una satisfacción personal, y se basa en una toma de decisión autónoma, libre, por el ejercicio propio y la ejecución del mismo a través de conocimientos o mano de obra, igualmente propia, la cual puede contribuir a un beneficio individual o propio, colectivo o grupal.

Según la doctrina el trabajo es denominado como una actividad que le permite al hombre según sus conocimientos, aptitudes y habilidades la construcción del hombre a nivel social, pues le ayuda a suplir sus necesidades de carácter general, dignifica su existencia y contribuye a su desarrollo intelectual, físico y productivo. Abarca todas las modalidades a través de las cuales las personas pueden lograr su desarrollo, subsistencia y obligaciones sociales. (Villanueva, 2013).

Se entiende que una de las formas del ser humano para obtener una estabilidad económica, es por medio de actividades que van encaminadas al desarrollo de un trabajo; lo anterior, se presenta en primer lugar porque la persona busca obtener y satisfacer sus necesidades básicas que integran un mínimo vital; en segundo lugar, debido a que el sujeto pleno de derechos pretende una satisfacción personal y emocional de la labor que desempeña, es decir, poseer un trabajo que le satisface, teniendo presente sus estudios y aspiraciones.

Sin embargo, las necesidades económicas le imponen a las personas conseguir un trabajo, que muchas veces no es de su agrado, ni libremente escogido; las necesidades insatisfechas

básicas hacen que realicen trabajos que no eran de sus aspiraciones o de sus gustos, con el objetivo de obtener y satisfacer para ellos y sus familias lo que compone un mínimo vital en un Estado Social de Derecho.

Por ejemplo, el profesor Campos Rivera (1997) lo pone de presente cuando afirma que el trabajo es un componente vital para las personas en su desarrollo, en primer lugar porque es una actividad que asocia y relaciona, con el objetivo de generar bienes de consumo; en segundo lugar, ya que con la producción se satisfacen necesidades básicas que necesita el ser humano para subsistencia, a su vez, se genera una relación laboral que crea obligaciones jurídicas a las partes intervinientes, en este caso sería el empleador y el empleado, indicando:

No es posible concebir al hombre sin asociarlo a alguna actividad productiva, ni se concebiría el estado actual de desarrollo de la sociedad sino se tuviera presente el papel que el trabajo ha desempeñado en la creación de todo el conjunto de bienes de que disfruta la humanidad para la satisfacción de sus múltiples necesidades. Todo el progreso que puede admirar la humanidad es fruto del trabajo. Sin la actividad productiva del hombre seguramente fuera muy distinta la realidad que hoy se nos ofrece a la vista. (Campos, 1997, p. 5)

Junto a esto el Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales en su artículo 6, nos expone que las personas tienen el derecho a obtener un trabajo escogido de manera libre y que tenga en cuenta sus aspiraciones: “comprende el derecho de toda persona a tener la oportunidad de ganarse la vida mediante el trabajo libremente escogido o aceptado”. (ACNUR, 2008).

En la misma línea el legislador colombiano establece que el trabajo es una actividad libre que realiza un hombre, por medio de una fuerza física o de una manera intelectual, con el fin de cumplir una obligación que tiene con otra persona jurídica o natural, debido a que existe en medio un contrato de trabajo; además, dicha obligación puede ser transitoria o continua, a su vez poseer varios tipos de objetivos, los cuales deben estar permitidos por las leyes del Estado, definiendo de esta forma el trabajo como la “actividad humana libre, ya sea material o intelectual, permanente y transitoria, que una persona natural ejecuta consistentemente al servicio de otra y cualquiera que sea su finalidad, siempre que se efectúe en ejecución de un contrato de trabajo”. (Código Sustantivo del Trabajo, 1950, art. 5).

Entonces, la definición de trabajo puede partir teniendo presente varias nociones, bajo un concepto, son actividades que hace el ser humano por medio de conocimientos o mano de obra propia con el objetivo de obtener una ganancia económica; lo anterior, para cubrir unas necesidades básicas de subsistencia en donde desenvuelve su entorno social; a su vez, la decisión parte de una conciencia que tiene como base los derechos fundamentales a la libertad y libre desarrollo a la personalidad, generando unas obligaciones jurídicas que emanan de un contrato laboral.

A pesar de lo dicho, no se puede olvidar que cuando se desarrollan actividades que van ligadas a un trabajo, pueden generar acciones que vulneran derechos fundamentales y en consecuencia, darse situaciones que necesitan soluciones jurídicas concretas; sin embargo, esto se hace imposible porque muchos oficios que aunque son legales no se encuentran regulados por el Estado, es decir, si bien se encuentran permitidos por la legislación colombiana en cuanto

a que no son ilícitos, no tienen una reglamentación específica de su funcionamiento, por lo cual se hace difícil el restablecimiento del derecho y la aplicación de mecanismos jurídicos para poder garantizar el derecho fundamental que está siendo vulnerado, más aún, cuando este pacto entre partes es acordado de manera verbal.

En conclusión, la relación laboral tiene como finalidad la búsqueda de una retribución económica y la óptima prestación de un servicio; además, persigue que se valore el aspecto humano por la actividad de trabajo que se realiza, en la búsqueda de conservar el principio de la dignidad humana² y que este valor fundamental reconozca acciones que van encaminadas a una mejor sociedad, con base en un trabajo coordinado de equipo entre individuo y Estado.

² Una síntesis de la configuración jurisprudencial del referente o del contenido de la expresión “dignidad humana” como entidad normativa, puede presentarse de dos maneras: a partir de su objeto concreto de protección y a partir de su funcionalidad normativa. Al tener como punto de vista el objeto de protección del enunciado normativo “dignidad humana”, la Sala ha identificado a lo largo de la jurisprudencia de la Corte, tres lineamientos claros y diferenciables: (i) La dignidad humana entendida como autonomía o como posibilidad de diseñar un plan vital y de determinarse según sus características (vivir como quiera). (ii) La dignidad humana entendida como ciertas condiciones materiales concretas de existencia (vivir bien). Y (iii) la dignidad humana entendida como intangibilidad de los bienes no patrimoniales, integridad física e integridad moral (vivir sin humillaciones). De otro lado, al tener como punto de vista la funcionalidad del enunciado normativo “dignidad humana”, la Sala ha identificado tres lineamientos: (i) la dignidad humana entendida como principio fundante del ordenamiento jurídico y por tanto del Estado, y en este sentido la dignidad como valor. (ii) La dignidad humana entendida como principio constitucional. Y (iii) la dignidad humana entendida como derecho fundamental autónomo”. (Corte Constitucional Sentencia T - 881 /2002).

2.1.1 El concepto de **TRABAJO DECENTE** se adoptó cuando el director general de la Organización Internacional del Trabajo, OIT, Juan Somavía, en junio de 1999 manifestó la importancia de implementar y promover reglas que se encaminaran a la protección de derechos humanos en los Estados que estuvieran aplicando los convenios internacionales emanados por esta organización, en los temas que competen sobre actividades laborales con base en principios y derechos básicos para su desarrollo; así lo señaló en la Conferencia Internacional del Trabajo que se realizó en el año antes mencionado: “Actualmente, la finalidad primordial de la OIT es promover oportunidades para que los hombres y las mujeres puedan conseguir un trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana”. (OIT, 1999).

A su vez, indicó Somavía (1999), en la Conferencia Internacional del Trabajo, que para cumplir con ese propósito es necesario trabajar sobre cuatro objetivos estratégicos: La promoción de los derechos fundamentales en el trabajo, La oportunidad de empleo e ingresos, La protección social, y el diálogo social.

Entonces, para hablar de trabajo decente, de acuerdo a Ghai (2006), en primer lugar se debe empezar por entender el concepto de trabajo, el cual comprende, tanto las modalidades formales de contratación laboral, como los empleos en las condiciones más informales, e incluso el autoempleo; estas condiciones de empleo varían de país a país de acuerdo a los distintos factores como el nivel de desarrollo, el ingreso per cápita, la distribución de recursos, y la existencia de políticas económicas y laborales de distintas clases.

Entendiendo por trabajo decente como las aspiraciones que tienen las personas en su vida laboral, las aspiraciones en relación a sus oportunidades e ingresos, sus derechos, voz y reconocimiento, su estabilidad familiar y su desarrollo personal, justicia e igualdad de género; y las diversas dimensiones desde este tipo de concepto tienen una identidad tripartita ya que reflejan las preocupaciones desde el Gobierno, los trabajadores y los empleadores. (Pascual, 2010)

2.1.2 Así mismo se ha definido el concepto del **TRABAJO DIGNO**, con la Constitución de 1991 y la conversión del Estado colombiano en un Estado Social de Derecho, donde el trabajo pasó a ocupar un lugar central por la triple calidad que se le reconoció como principio, deber y derecho.

Se reconoce como principio desde el preámbulo de la Constitución Política, cuando se habla del trabajo como uno de los fines a los que propende la Constitución; así mismo, en el artículo primero cuando se señalan a la dignidad humana y al trabajo, entre otros, como fundamentos del Estado Social de Derecho. Por otro lado, como derecho y como deber en la Constitución, el trabajo se establece a través de los artículos 25 y 53 de la Constitución Política.

El Estado y la sociedad en su conjunto de conformidad con los principios de la dignidad humana y de la solidaridad como lo establece la Constitución Política (art. 1º) deben contribuir a garantizar a toda persona el mínimo vital para una existencia digna. El Estado Social de Derecho exige esforzarse en la construcción de las condiciones indispensables para asegurar a

todos los habitantes del territorio nacional, una vida digna dentro de las posibilidades económicas que estén a su alcance. (Corte Constitucional, 1995).

En la medida en que al trabajo se le reconoce la calidad de derecho fundamental, el mismo debe estar condicionado por las exigencias de la dignidad humana. Por esta razón, entender a la dignidad humana como uno de los pisos axiológicos de la Constitución, supone que la misma debe verse reflejada en todas las demás consagraciones constitucionales.

La Corte Constitucional señaló en la sentencia C-425 de 2005 como principio que la dignidad humana, se encuentra inmersa al interior de todos los derechos fundamentales que la reafirman en nuestro Estado Constitucional y democrático. Y son los que ponen en evidencia la trascendencia del principio al interior de nuestra sociedad, el alto tribunal lo afirmó en esta misma sentencia reiterando el precedente de la sentencia T- 498 de 1994 de la siguiente forma:

“La dignidad de la persona humana no permite que ésta sea reducida a la condición de cosa u objeto, carente de autonomía, lo que sucede cuando por actos particulares se dispone de la libertad o del cuerpo del ser humano”. (Corte Constitucional, 1994, p. 12).

En relación a lo anterior se puede establecer , que es un concepto que aparece mencionado con frecuencia en instrumentos de derecho internacional y de derechos humanos, que por medio del bloque de constitucionalidad la jurisprudencia colombiana ha ido recogiendo elementos nuevos acerca del concepto con el fin de indicar cuáles son las condiciones dignas y justas del trabajo.

Diferente jurisprudencia de la Corte Constitucional ha establecido que aquellos trabajos donde no hay derecho a un descanso remunerado, al pago de horas extras, ni garantías mínimas en el lugar de trabajo, es un trabajo no digno, por lo cual ha indicado que un trabajo digno se establece cuando existe:

1. Igualdad de oportunidades para los trabajadores: cuando el derecho que está en juego en un determinado caso es el derecho al trabajo, la determinación razonable y objetiva de que hubo un tratamiento discriminatorio significa el reconocimiento de que hubo una violación a las condiciones dignas y justas del trabajo; se presenta un atentado en contra del trabajo digno.
2. Remuneración mínima vital y móvil: las condiciones de dignidad y justicia imponen que el salario que se le dé a un trabajador por utilizar su fuerza a favor de su patrono sea de manera proporcional o equivalente a la cantidad y calidad de trabajo. En ese orden de ideas el trabajo que no cumpla con estas condiciones sería un trabajo no digno de acuerdo a lo establecido por la Corte Constitucional en la sentencia C-252 de 1995, pues no permitiría “satisfacer las necesidades materiales, sociales y culturales que se reputan indispensables para reponer sus energías y, además, llevar una vida social y familiar normal”.
3. Estabilidad en el empleo: el artículo 53 de la Constitución Política le da a los trabajadores la confianza en el que por el correcto desempeño de sus labores el empleador tenga el poder para cambiarle al trabajador las condiciones inicialmente pactadas; los cambios siempre

tienen que hacerse de acuerdo a unas condiciones; en concreto, esos cambios tienen que ser razonables, temporales y justificados, pues de lo contrario se verían como resultado del puro capricho del empleador lo cual sería una violación a un trabajo digno.

4. Garantía a la seguridad social: la capacitación, el adiestramiento y el descanso, elementos del trabajo que hacen que las condiciones sean dignas y justas; así lo indica la Corte Constitucional en sus sentencias C-425 de 2005 y T-013 de 2003: “la vida, la integridad física, la salud, son derechos indispensables para hacer efectivo el derecho al trabajo; el sistema público de seguridad social busca que el Estado dignifique y otorgue justicia a las condiciones en que se ejerce el trabajo”.

2.2 Definición del Derecho Fundamental al trabajo en Colombia

Uno de los propósitos que nos mueve en el contenido de este apartado es poner de presente la definición del derecho al trabajo, partiendo que es una figura trascendental para que el ser humano se desarrolle en el marco de la legalidad, al encontrarse desarrollado bajo la normatividad laboral, con el fin de cubrir unas necesidades básicas y aspiraciones personales.

Entonces, definimos el derecho al trabajo como aquel que contempla, además de las relaciones entre trabajadores y empleadores, las actividades de las asociaciones profesionales; este derecho comprende el conjunto de normas legales encaminadas a regir las relaciones entre prestadores de un servicio personal y los beneficiarios de la labor. El derecho al trabajo mira esas vinculaciones en la medida en que el trabajo se realiza bajo la dependencia del empleador,

en oposición al servicio autónomo que se ejecuta libremente por cuenta propia. (Guerrero, 1999).

Nuestro Estado Social de Derecho tiene como parte de sus pilares la garantía de los derechos fundamentales por parte del Estado. Así, el artículo 25 de la Carta Política Colombiana define el trabajo “como un derecho fundamental, obligando a las instituciones nacionales a dirigir esfuerzos que permitan aumentar la calidad de vida de la población mediante un trabajo digno que conlleve al goce pleno de todos los derechos”. (Constitución Política, 1991).

A su vez en el Artículo 26 de la Constitución Política se consagra que “Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social”. (Constitución Política, 1991).

En este orden de ideas se puede afirmar que el derecho a la libertad de ejercer una profesión u oficio, goza de toda la protección del Estado. El alto tribunal constitucional ha indicado, en diferentes ocasiones que el derecho de la libertad es la base para escoger y ejercer una profesión u oficio; en la sentencia T-014 la corte constitucional (1992), expresó que indiscutiblemente el derecho al trabajo es una manifestación de la libertad del hombre y por tanto tiene su fundamento en la dignidad de la persona humana; históricamente se ha considerado el trabajo como una función social, en que se conjugan el derecho y el deber, con la especial protección de un Estado que interviene en la vida económica y social.

Así mismo, se ha podido evidenciar que la Constitución Política establece como derecho fundamental, el derecho al trabajo; dándole la condición jurídica otorgada a la vida y la libertad, además la corte constitucional ha puesto en una triple esfera armónica, al considerarse como valor, como principio y como un derecho - deber el derecho al trabajo, concluyendo que es un elemento definitivo dentro de la estructura del Estado Social de Derecho.

Para analizar la Constitución Política (1991) y los principios que enmarca sobre el derecho al trabajo, en lo referente al bloque de constitucionalidad, instrumento que nos permite garantizar de manera efectiva el real cumplimiento de los derecho sociales y por el cual los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia sobre derechos humanos, son prevalentes al orden normativo interno y en consecuencia tienen igual jerarquía normativa que la Constitución, se debe atender el artículo 93 el cual establece, “los tratados y convenios internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los derechos humanos y que prohíben su limitación en los estados de excepción, prevalecen en el orden interno. Los derechos y deberes consagrados en esta Carta, se interpretarán de conformidad con los tratados internacionales sobre derechos humanos ratificados por Colombia”. (Constitución política, 1991)

Así mismo el artículo 94 de la constitución política, (1991) indica que “la enunciación de los derechos y garantías contenidos en la Constitución y en los convenios internacionales vigentes, no debe entenderse como negación de otros que, siendo inherentes a la persona humana, no figuren expresamente en ellos”.

En el caso del derecho al trabajo, la Constitución establece en el artículo 53 en su párrafo 4: “los convenios internacionales del trabajo debidamente ratificados, hacen parte de la legislación interna”. Lo que quiere decir, que a partir de la ratificación ya hace parte del derecho colombiano, sin que sea necesaria una norma posterior que la desarrolle, toda vez que tiene jerarquía constitucional.

Orjuela et al. (2011) encontraron en su estudio de investigación que Colombia ha ratificado 60 convenios internacionales de trabajo de la OIT y han sido denunciados (6) seis, regulando temas como jornada de trabajo, desempleo, discriminación, protección en la maternidad y a los menores de edad, igualdad en el trato, protección al salario y garantías sindicales.

Dentro del concepto de convenios internacionales del trabajo están comprendidos, no sólo los convenios de la OIT, sino que también se encuentran otros instrumentos jurídicos que consagran derechos de carácter laboral, como la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Económicos Sociales y Culturales (DESC), el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, la Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación racial, la Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer, entre otros, que han sido ratificados y que emanan reglamentación laboral la cual el Estado colombiano está en la obligación de cumplirlos. (Ramírez, 2010).

Además, el Pacto Internacional de Derechos Económicos Sociales y Culturales ratificado por Colombia mediante la ley 74 de 1968, establece en la parte III la normatividad referente a las condiciones del derecho al trabajo así: el derecho de toda persona a ganarse la vida mediante un trabajo libremente escogido o aceptado; el derecho de toda persona a condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias que le aseguren en especial: un salario equitativo e igual por trabajo de igual valor, sin distinciones de ninguna especie; condiciones de existencia dignas para ellos y sus familias; la seguridad e higiene en el trabajo; el derecho a toda persona a fundar sindicatos y afiliarse al de su elección, con sujeción únicamente a los estatutos de la organización correspondiente, el derecho de los sindicatos a formar federaciones, confederaciones nacionales y el de estas a fundar organizaciones sindicales internacionales o afiliarse a las mismas, el derecho de huelga de conformidad con las leyes de cada país, entre otros. (Artículos 6, 7, 8)

Por otro lado, dentro del análisis del marco constitucional y legal donde se encuentra enmarcado el derecho del trabajo en el ordenamiento jurídico colombiano es posible destacar los siguientes principios de carácter general que irradian e informan las normas de contenido laboral:

- Libertad de trabajo: fundamento constitucional en los arts. 17, 26, y 84 y fundamento legal en los arts. 8 y 11 del CST.
- Obligatoriedad del trabajo: fundamento constitucional en el art. 25 y fundamento legal en el art. 7 del CST.

- Protección del Estado: fundamento constitucional en los arts. 25, 53, 54, 86, 215, 334 y 336 y fundamento legal en el art. 9 del CST.
- Igualdad material laboral: fundamento constitucional en los arts. 13, 25, 43 y 54, y fundamento legal en los arts. 10 y 143 del CST, ley 361 de 1997, ley 931 de 2004, ley 982 de 2005.
- Primacía de la realidad: fundamento constitucional en el art. 53 y fundamento legal en los arts. 23 y 127 del CST.
- Estabilidad: fundamento constitucional en los arts. 43 y 53 y fundamento legal en el art 239 del CST, ley 361 de 1997, ley 931 de 2004, ley 982 de 2005.
- Favorabilidad (inestabilidad): fundamento constitucional en el art. 53 y fundamento legal en el art. 21 del CST.
- Protección al trabajo: fundamento constitucional en el preámbulo, arts. 1, 25, 26, y 53 y fundamento legal en el art. 56, 239 del CST, ley 361 de 1997, ley 931 de 2004, ley 982 de 2005.
- Irrenunciabilidad de beneficios mínimos (normas de orden público): fundamento constitucional en el art. 53 y fundamento legal en los arts. 13, 14, 142 y 340 del CST.
- Reconocimiento de derechos y garantías mínimas (mínimo vital y móvil): fundamento constitucional en el art. 53 y fundamento legal en el art. 13 del CST. (Constitución Política, 1991) y (Código Sustantivo del Trabajo, 1950)

En resumen, en Colombia el derecho del trabajo parte de la libertad que tienen las personas, porque nos regimos bajo un Estado Social de Derecho, el cual tiene como principal propósito

hacer efectivo el principio de la dignidad humana, además, busca que por medio de una escogencia de carácter personal, teniendo presente gustos o aspiraciones, el sujeto pueda satisfacer sus necesidades, atendiendo el principio del mínimo vital para poder subsistir en la sociedad, resaltando el cumplimiento de las normas internacionales que regulan este derecho fundamental y humano, debido a la magnitud e importancia que lo caracteriza en el desarrollo individual y social de las personas, razón por la cual se encuentra plasmado en la constitución de 1991 desde el preámbulo como principio y con artículos expresos como derecho, obligando al Estado a nivel internacional y nacional a garantizarlo y respetarlo, de ahí que se convierta el derecho al trabajo en un privilegio del cual cualquier individuo desea gozar y por el cual todos luchan.

2.3 El concepto del derecho al trabajo bajo la perspectiva jurisprudencial de la Corte Constitucional de Colombia

La Corte Constitucional ha desarrollado el contenido y concepto del derecho al trabajo, considerándolo como una función social en el que se conjuga el derecho y deber con especial protección del Estado, interviniendo en la vida económica y social. Es así como desde su promulgación en 1991 se ha caracterizado esta connotación jurídica del derecho al trabajo frente a la protección que debe tener el individuo para que se permita su realización práctica.

Y esto se ha realizado paralelamente con el análisis del concepto de la dignidad humana, exigiendo que el contrato de trabajo cumpla con unos determinados criterios de igualdad (salario mínimo, jornada laboral, descanso remunerado, entre otros) además de establecer que

existen unas responsabilidades del Estado como garante de las condiciones para que los ciudadanos tengan un empleo o conserven el que tienen, bajo el precepto del artículo 54 de la constitución.

Es así como el alto tribunal constitucional a lo largo de su trayectoria tiene abundante jurisprudencia en torno a lo que se entiende por derecho al trabajo el cual ha sido encaminado a la connotación de la protección que debe tener este derecho, existiendo así amplias disposiciones de pronunciamientos a favor frente a distintos temas en relación al concepto del derecho al trabajo, tales como la estabilidad laboral reforzada, las condiciones dignas y justas, el mínimo vital, la libertad de oficio, y hasta la protección del derecho al trabajo versus la utilización del espacio público, los cuales se exponen a continuación:

2.3.1 Trabajo en condiciones dignas y justas: realizando una delimitación concreta del concepto para garantizar el marco de protección del derecho, Orjuela et al. (2011) en el análisis de las sentencias C-107 de 2002, C-521 de 1995, C-898 de 2006, SU-360 de 1999, T-584 de 1998, T-461 de 1998, T-396 de 1997, ha indicado que dicho criterio implica el establecimiento de relaciones laborales justas mediante la eliminación de factores de desequilibrio, que implemente el principio de igual frente a la protección de trabajadores que se encuentren en situaciones de debilidad, que permitan desempeñarse a las partes en un ambiente que respete sus condiciones como seres humanos, que tengan condiciones de trabajo de calidad aceptables fuera de situaciones riesgosas.

Así mismo, debe propender por respetarse el derecho al trabajo en condiciones dignas y justas independientemente de la modalidad de trabajo; frente a ello en la sentencia T-396 (1997) se indicó que las actividades comerciales, denominadas de economía informal, se encuentran reconocidas y por tanto deben ser amparadas y tratarse bajo las mismas condiciones de dignidad y justicia, pues es un fenómeno que acompaña el trabajo y de dicha actividad depende la subsistencia de quienes ejercen estas actividades informales y sus familias.

2.3.2 Mínimo vital: el fundamento constitucional se encuentra en el artículo 53 el cual establece que debe haber una remuneración vital y móvil proporcional a la cantidad y calidad de trabajo, concepto que ha sido analizado por la Corte Constitucional debido a que tiene estrecha relación con la dignidad humana así como con otros derechos fundamentales como la vida, la salud, la vivienda. El concepto de mínimo vital, de acuerdo con la jurisprudencia colombiana, sentencia T-338 (2001) debe ser evaluado desde un punto de vista de la satisfacción de las necesidades mínimas del individuo, por lo cual es necesario realizar una evaluación de las circunstancias de cada caso concreto, haciendo una valoración que se encamine más hacia lo cualitativo que a lo cuantitativo; ha expresado así mismo en la sentencia T-581A (2011) que se debe verificar que quien alega su vulneración tenga las posibilidades de disfrutar de la satisfacción de necesidades como la alimentación, el vestuario, la salud, la educación, la vivienda y la recreación, como mecanismos para hacer realidad su derecho a la dignidad humana.

En la sentencia de unificación SU-995 (1999) se llegó a la conclusión que la remuneración depende de las condiciones particulares de cada trabajador; el mínimo vital depende el modus

vivendi del trabajador y que éste se encuentra estrechamente vinculado y ajustado con la economía del país por factores como la inflación, el aumento IPC, etc.

Con la sentencia T-148 (2002) el alto tribunal constitucional identificó algunos aspectos para determinar frente a qué casos se presume la vulneración del derecho al mínimo vital, indicando que se presume la afectación al mínimo vital, cuando el incumplimiento es prolongado o indefinido, es decir cuando se extiende por un periodo de más de dos meses; así mismo se establece que existe afectación cuando los argumentos económicos presupuestales o financieros no justifican el incumplimiento salarial; de igual forma, indicó que no se entiende afectado el mínimo vital, cuando se demuestra que la persona posee otros ingresos o recursos con los cuales puede atender sus necesidades primarias vitales y de su familia.

2.3.3 Libertad de escoger profesión u oficio: la Corte ha señalado que más que tener la libertad de escogencia, se debe garantizar la protección de toda modalidad de trabajo económicamente significativo, así se manifestó en la sentencia T-475 (1992) y diferenció los términos profesión y oficio, indicando que el primer término necesita un título idóneo para su ejercicio, luego de cursar unos estudios a nivel académico, mientras que en el segundo esto no se requiere.

2.3.4 Derecho al trabajo y uso del espacio público: la Corte Constitucional tiene múltiples casos frente al conflicto existente entre estos dos derechos; en la sentencia T-160 (1996), indicó que la economía informal se ve altamente afectada por el sector informal, sin embargo ha insistido en la necesidad de proteger el derecho al trabajo en cabeza de este tipo de actores, los

denominados comerciantes informales, atendiendo que dichas actividades generan empleos para muchas familias que subsisten de ellas.

En la sentencia SU-360 (1999) señala el alto tribunal que cada entidad territorial tiene su autonomía para fijar las reglas en lo concerniente al uso del espacio público, y los problemas que por ello se generan, seguridad, movilidad, cultura, contaminación, control urbano, pero respetando el debido proceso administrativo para realizar las reubicaciones, estableciendo que deben tenerse en cuenta cinco puntos a cumplir para que procedan los planes de recuperación del espacio público: a) observar si la Administración cumplió o no con el debido proceso en cuanto a la recuperación del espacio público, b) determinar si se configura o no el principio de confianza legítima, c) analizar la realidad para con base en ello ofrecer nuevas alternativas económicas, d) ejecutar las medidas propuestas de forma tal que no permita la lesión desproporcionada a los derechos de los comerciantes informales, e) reubicar a dichos comerciantes.

2.4 Definición del Contrato de trabajo en Colombia

El contrato de trabajo se define como un acuerdo de voluntades entre el empleador y el trabajador, en el cual se compromete a prestar sus servicios quien es denominado trabajador y la otra parte, es decir, el empleador a realizar un pago en retribución al servicio mediante un salario.

Así las cosas, el Código Sustantivo del Trabajo, en el artículo 23 ha definido 3 elementos esenciales del contrato laboral: el primero de ellos obedece al ejercicio de la actividad del trabajador de forma personal; en segundo plano se destaca la continua subordinación o la dependencia por parte del empleador hacia el trabajador, donde se entiende que se encuentra la facultad que tiene el empleador para hacer exigible órdenes relacionadas con la actividad laboral, cumplimiento de horarios, plazos y cantidades de trabajo, reglamentos, etc. Durante la ejecución del contrato, siempre y cuando sean hechas de forma tal que no atente contra sus derechos mínimos, su dignidad y cumpla con la normatividad laboral vigente, tanto nacional como internacional, y en tercer lugar hace alusión al pago de un salario como retribución o contraprestación por el servicio realizado; así mismo, se establece que una vez se reúnan estos tres elementos, sin importar la forma, condición, modalidad o nombre que se le dé, existe contrato de trabajo y por ende se configura la relación laboral.

De igual modo, la legislación laboral colombiana ha determinado que el contrato laboral puede ser verbal o escrito, prefiriendo este último por el tema probatorio; sin embargo, cualquiera de las dos formas de contratación está regulada por el ordenamiento jurídico colombiano y tienen las mismas obligaciones y derechos. (Código sustantivo del trabajo, 1950)

El legislador colombiano frente a la regulación del contrato, ha establecido cuatro modalidades del contrato de trabajo en lo que respecta al tiempo por el que puede suscribirse, denominándose: 1) para ejecutar un trabajo ocasional, accidental o transitorio, 2) por el tiempo que dure la realización de una obra o labor determinada, 3) por tiempo indefinido, o 4) por un tiempo determinado. (Código Sustantivo del Trabajo, 1950, Art. 45)

Tenemos en consecuencia, que la actividad laboral está regulada por medio de un contrato de trabajo, que deben existir las tres características para que formalmente se configure y garantice el derecho, y que produce un beneficio, tanto para quien lo presta, como para quien se beneficia de ella. Sin embargo, no se debe perder de vista que en el desarrollo de la actividad se pueden menoscabar derechos o presentar situaciones irregulares que demandan reclamaciones o impartición de justicia, y que sin estar reguladas u organizadas dificultan precisamente su reclamación y el restablecimiento de tales derechos, empero, en la realidad se muestra que se presentan labores que existen, pero que no se tienen en cuenta como trabajo por falta de formalidades y organización, por no estar sustentadas en un contrato o vínculo laboral de acuerdo a la normatividad vigente; sin embargo, la norma deja claro que si coexisten tales requisitos se habla de un contrato laboral indistintamente.

Así mismo, se ha determinado en la legislación laboral colombiana que el tipo de vinculación laboral está estrechamente ligado al alcance de la protección social que los ciudadanos reciben. Pues quienes gozan de un contrato de trabajo tienen acceso a un plan de salud con mayores beneficios (POS-contributivo), a que el empleador tenga que realizar parte de los aportes para la afiliación al sistema de riesgos profesionales, a una caja de compensación familiar y a que concurra en los aportes pensionales. Los trabajadores que gozan de la vinculación mediante contrato de trabajo, cualquiera que sea su modalidad, también tienen derecho al pago de primas, cesantías, vacaciones remuneradas y están cubiertos por un régimen laboral protector que les garantiza una mayor estabilidad laboral.

2.5 reflexiones

El trabajo como concepción jurídica, es una actividad que goza de especial protección del Estado, tiene un carácter de derecho – deber, se encuentra en nuestro ordenamiento jurídico intrínsecamente ligado al concepto de la dignidad humana, y comprende modalidades formales de contratación laboral como empleos en condiciones informales.

La normatividad colombiana en marco de la importancia que tiene el derecho fundamental al trabajo, establece un mínimo de regulaciones amparadas por la constitución política y la regulación internacional, a fin de garantizar a los ciudadanos los fines esenciales como el Estado social de derecho que somos y de esta forma evitar que los intereses del capitalismo pasen por encima de los interés del trabajo humano.

Sin embargo, y aún a sabiendas de la importancia de este derecho en Colombia, las violaciones al derecho al trabajo son latentes y es un tema que se presenta a menudo en el diario vivir de los ciudadanos colombianos, debido a las pocas posibilidades de empleo de calidad que se generan, por lo cual se observa que se requieren políticas públicas que abarquen solución a la problemática que se vive en cuanto a bajar índices de desempleo e informalidad del trabajo.

3. CAPÍTULO III – PLANTEAMIENTO DEL CASO “BICITAXISMO” EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ

En el contexto de este capítulo se pretende identificar y poner en conocimiento de manera práctica y sencilla la problemática que surge en el país frente a la generación de un hecho social que se viene presentando en la ciudad de Bogotá, ciudad de estudio desde hace varios años, al originarse nuevos sistemas de transporte público sin cumplir con la normatividad reguladora para ello y sin control alguno por parte de las autoridades administrativas, generando expectativas para quienes ejercen dicha actividad de un medio de subsistencia catalogado como un trabajo informal, dicho objetivo se logró realizando un trabajo de campo mediante entrevistas a los diferentes actores, visitas de campo a los sitios referenciados en ejecución de esta actividad, y solicitud de información a las entidades involucradas.

De igual forma se reseña el marco jurídico realizado desde el surgimiento de la actividad hasta la fecha y las implicaciones legales que se presentan frente a la aceptación de la ejecución de esta actividad informal por parte del Estado estudiando el principio de confianza legítima, sus antecedentes, y el análisis de la jurisprudencia colombiana en la aplicación del principio a casos similares con el objetivo de brindar una solución a la formalización de la actividad reconociendo el derecho al trabajo.

3.1 Contextualización del servicio de bicitaxismo

El bicitaxismo en Bogotá surge como una opción de transporte público de pasajeros realizando un desplazamiento desde el interior de varios barrios de la ciudad hacia las estaciones de Transmilenio, debido a que el recorrido entre estación es demasiado extenso, además de ello, debido a la necesidad y falta de transporte público en determinados sectores de Bogotá; es así como aproximadamente llevan 15 años funcionando y aún no tienen regulación por parte de las autoridades competentes; los conductores de este tipo de vehículos no cuentan con un empleo formal, seguridad social, y prestaciones sociales en general.

El servicio de bicitaxi es conocido en varios puntos de la ciudad de Bogotá, con particular concentración en el occidente en las localidades de Suba, Bosa y Kennedy, actualmente con presencia en sectores exclusivos de la ciudad como la UPZ Chicó-Lago en Chapinero, por lo general en las cercanías de las estaciones de Transmilenio, que es donde se cuenta la mayor cobertura del transporte público; es una actividad informal generada a raíz del problema social de desempleo, donde se encuentra involucrada un tipo de población vulnerable³, la cual percibe un sustento diario con el fin de mantener su familia.

³ La vulnerabilidad entendida como el proceso multidimensional que confluye en el riesgo o probabilidad del individuo, hogar o comunidad de ser herido, lesionado o dañado ante cambios o permanencia de situaciones externas o internas. La vulnerabilidad social de sujetos y colectivos de población se expresa de varias formas, ya sea como fragilidad e indefensión ante cambios originados en el entorno, como desamparo institucional desde el Estado que no contribuye a fortalecer ni cuida sistemáticamente de sus ciudadanos... Desde esta perspectiva, el estado de vulnerabilidad está relacionado con circunstancias que le impiden al individuo (i) procurarse su propia subsistencia; y (ii) lograr niveles más altos de bienestar, debido al riesgo al que está expuesto por situaciones que

Dicho fenómeno comienza a surgir aproximadamente desde el año 1997, incursionando fuertemente como consecuencia de la prestación del servicio de transporte público mínimo, deficiente o nulo en ciertas zonas de la ciudad de Bogotá, con el fin de atender la demanda y cantidad de los usuarios del Transmilenio de forma mancomunada y complementaria con este sistema, así como de brindar una opción de transporte para quienes no cuentan económicamente con el valor de un pasaje que cobra un medio de transporte en la actualidad denominado como legalizado.

Surge en medio de una necesidad que aún se encuentra en el mercado del transporte y bajo una problemática en cuanto a la desorganización por la falta de regulación del estado al no tener un adecuado y oportuno sistema de transporte público, generando que el ciudadano acuda a este sistema sin importar los riesgos y peligros que puedan presentarse.

Es así como los bicitaxis se han especializado en hacer recorridos que pueden ir desde las 5 hasta las 20 cuadras, y se han convertido en una suerte de “alimentadores” del sistema de transporte público de Bogotá; es utilizado para hacer desplazamientos dentro del mismo barrio

lo ponen en desventaja en sus activos. De acuerdo con lo anterior, una de las situaciones que pueden ubicar a las personas en situación de vulnerabilidad es la precariedad laboral, la cual es determinada por factores como los trabajos mal remunerados, la inexistencia de contratos laborales, la no afiliación al sistema de seguridad social en salud, inestabilidad laboral, entre otros. (Sentencia T-244 /2012).

o para acercarse a un punto con acceso al transporte público tradicional. (Concejo de Bogotá, 2012)

Actualmente, las personas dueñas de los vehículos, se encuentran agremiadas y han organizado la prestación de su servicio, en cuanto a la fabricación de triciclos o vehículos para que tengan condiciones de viaje seguros, cómodos, con carpas, cinturón de seguridad, utilización de casco y chaleco, asignación de un número de identificación del conductor y del triciclo, una organización en cuanto a rutas y turnos.

Atendiendo el panorama y la situación que describe la actividad del bicitaxismo se pretende con esta investigación explorar este hecho social, con un diagnóstico de la prestación del servicio de bicitaxi, de los conductores, así como con quienes utilizan su servicio –usuarios– con el fin de tener una visión cualitativa del fenómeno que se presenta, por lo tanto se escogió una muestra no probabilística⁴ con la cual se busca entender a mayor profundidad el bicitaxismo; se realizó en tres localidades: Kennedy, Suba y Usaquén a nivel de UPZ en Patio Bonito, Tintal, Banderas, Mandalay, Britalia, El Prado, Suba la cual comprende los barrios (La Campiña, Sector del portal, Almendros, Las Orquídeas) Toberín, y Cedritos, luego de realizar un estudio previo, en diferentes horarios y días donde se evidenció mayor concentración de

⁴ Tipo de muestreo en el que el investigador es el que selecciona la muestra que le parece más representativa, o aquella que se puede extraer con mayor comodidad y/o menor coste (pacientes que acuden a un servicio, clientes que compran un determinado producto, personas que cumplen con un determinado requisito de edad, sexo, etc.) y por lo tanto no se conoce previamente la probabilidad de pertenecer a la muestra de estos elementos. (Criterios de orientación para la realización de encuestas de satisfacción del ayuntamiento de Madrid, 2012).

bicitaxis en estos puntos, debido a la cercanía de los portales y estaciones de Transmilenio, diferenciación de estrato socioeconómico, y mayor cantidad de población involucrada directamente con dicha actividad.

Se realizaron 400 encuestas a usuarios y conductores, atendiendo la cantidad de bicitaxis según datos de la Secretaría de Movilidad y datos de encuestas realizados por medios de comunicación, de las cuales 100 se realizaron en la localidad de Suba, 100 en la localidad de Usaquén y 200 en la localidad de Kennedy; se hicieron en 5 días entre semana en horario de 6:00 a.m. a 8:00 p.m.; es de aclarar que no existen datos concretos y/o exactos acerca de la demanda de este tipo de vehículos; sin embargo, de acuerdo a datos estadísticos de varias fuentes se concluye que estas localidades son las de mayor afluencia; pero, es importante determinar que el tamaño de la muestra no es representativa, sin embargo la información obtenida arroja las características y el análisis cualitativo que se pretende analizar en esta investigación. (Secretaría de Movilidad Bogotá, 2016)

3.2 Caracterización de la población usuaria del servicio

Las entrevistas a los usuarios se realizaron con un determinado requisito de edad, sexo, etc., y por lo tanto no se conoce previamente la probabilidad de pertenecer a la muestra de estos elementos, según los Criterios de orientación para la realización de encuestas de satisfacción del ayuntamiento de Madrid (2012), definiendo los siguientes aspectos: 1. características socioeconómicas, 2. caracterización del viaje, y 3. percepción sobre el servicio, resultados que se describen así:

3.2.1. Caracterización socioeconómica

Con dicho aspecto se busca analizar las condiciones en las cuales se encuentran los usuarios del servicio de bicitaxi, con el fin de identificar una tendencia de género, estrato socioeconómico, edad, y por último nivel de estudio.

3.2.1.1 Características socioeconómicas Kennedy

En la localidad de Kennedy el 79% de usuarios del bicitaxi son mujeres; el 21% son hombres, cuyo porcentaje de edades oscila entre los 15 y 82 años de edad, predominando el grupo etario⁵ adultez con un 56%. Se ubican en un nivel de estratificación entre 1 a 3 y su nivel educativo, en cuanto se preguntó por las variables de primaria, primaria incompleta, bachillerato, bachillerato incompleto, técnico, universitario, posgrado, corresponde a un 44% de personas en grado de escolaridad bachillerato.

⁵ De acuerdo a la definición del Ministerio de Salud el ciclo de vida aborda la siguiente clasificación de etapas por edad: primera infancia (0-5), infancia (6-11), adolescencia (12-18), juventud (14-26), adultez (27-59), adulto mayor (60 en adelante).

Figura 1. Clasificación de etapas por edad usuarios de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 2. Clasificación por sexo usuarios de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 3. Clasificación por nivel socioeconómico usuarios de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 4. Clasificación por nivel educativo usuarios de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

3.2.1.2 Características socioeconómicas Suba

En la localidad de Suba el 56% de usuarios del servicio de bicitaxi son mujeres, el 44% restante son hombres, cuyas edades están entre los 14 y 75 años de edad, predominando el grupo etario adultez con un 27%. Se ubican en un nivel de estratificación entre 2 a 4 y su nivel educativo de acuerdo a las variables presentadas en la encuesta (primaria, primaria incompleta, bachillerato, bachillerato incompleto, técnico, universitario, posgrado) corresponde a personas en grado de escolaridad en un 29% a bachillerato; así mismo, se identificó en la muestra encuestada que no existe porcentaje en personas sin escolaridad.

Figura 5. Clasificación de etapas por edad usuarios de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 6. Clasificación por sexo usuarios de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 7. Clasificación por nivel socioeconómico usuarios de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 8. Clasificación por nivel educativo usuarios de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016

3.2.1.3 Características socioeconómicas Usaqué

En la localidad de Usaqué 72% de usuarios del servicio de bicitaxi son mujeres, 28% son hombres; el porcentaje de edades oscila entre los 19 y 80 años de edad, preponderando con un 32% el grupo etario adulto. Se ubican en un nivel de estratificación entre 1 a 4 y su nivel educativo corresponde a personas en grado de escolaridad universitario con un 26%, y al igual que en la localidad anterior se encontró un mínimo porcentaje en personas sin escolaridad.

Figura 9. Clasificación de etapas por edad usuarios de bicitaxi localidad de Usaquén.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 10. Clasificación por sexo usuarios de bicitaxi localidad de Usaquén.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 11. Clasificación nivel socioeconómico usuarios de bicitaxi localidad de Usaquén.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 12. Clasificación por nivel educativo usuarios de bicitaxi localidad de Usaquén.

Fuente: elaboración propia 2016.

3.2.2 Caracterización del viaje

En cuanto a la utilización del servicio se identificó qué días, horarios y con qué frecuencia utiliza el servicio, cuáles son las razones por las cuales se utiliza, con qué finalidad, cuál es el tiempo del recorrido y la tarifa cobrada por el servicio, arrojando los siguientes resultados:

3.2.2.1 Caracterización del viaje localidad Kennedy

En la localidad de Kennedy se pudo identificar que el 64% de usuarios toman el servicio entre semana y manifestaron utilizarlo varias veces a la semana; en cuanto al horario de utilización predomina el horario de la tarde con un 41%, sin embargo, se demuestra que los usuarios utilizan el servicio en dos jornadas; en cuanto al propósito o motivo del viaje se evidenció que el 26% toma el servicio para llegar al trabajo y el 21% para realizar compras.

Figura 13. Días en que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 14. Horario del día en el que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 15. Propósito del servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al preguntarse por tiempo en desplazarse, utilizando el servicio, se pudo identificar que depende de la distancia, por lo cual puede durar entre 5 y 20 minutos; en cuanto a la tarifa cobrada por el servicio, se encuentra que el promedio es de 800 a 3.000 pesos colombianos, el cual también depende de la distancia del recorrido.

Figura 16. Tiempo de desplazamiento del servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 17. Tarifas del servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al indagarse acerca de la utilización del servicio se pudo identificar que el 36% de los usuarios prefiere utilizar este servicio en relación al transporte público tradicional por el tiempo de traslado, ya que el servicio público se demora más tiempo en los recorridos que realiza además de los trancones que algunas veces debe soportar por el tráfico, de igual forma se manifestó según el 32% de los encuestados que debido a que el flujo de transporte público no es continuo se demora en pasar, incluso en varios puntos ni siquiera existe transporte público por lo cual es muy demorado, y en segundo lugar según la encuesta realizada un 21% de los usuarios utiliza el bicitaxi debido a la comodidad, ya que el transporte tradicional no tiene la cobertura para la demanda de usuarios en la zona lo que hace que pase lleno siendo incomodo.

Figura 18. Razón por la cual se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 19. No utilización del transporte público formal localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

3.2.2.2 Caracterización del viaje localidad de Suba

En la localidad de Suba se pudo identificar que el 25% de usuarios toman el servicio entre semana, sin embargo, manifestaron no utilizarlo muy frecuentemente; en cuanto al horario de utilización predomina la tarde con un 60%. En cuanto al propósito o motivo del viaje se evidenció que 32% de los usuarios utiliza el servicio para diligencias del hogar y 30% para realizar otras actividades, como por ejemplo le da pereza caminar, visitas cortas a sitios en la zona, por el clima cuando está lloviendo, por ser el medio más cercano de transporte.

Figura 20. Días en que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 21. Horario del día en el que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 22. Propósito del servicio de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al preguntarse por el tiempo del recorrido y la tarifa cobrada por el servicio se puede identificar que 52% de los usuarios encuestados indicaron que el viaje dura aproximadamente 10 minutos, y que la tarifa promedio es desde 2.000 a 3.000 pesos colombianos, la cual varía de acuerdo al recorrido y la distancia del mismo.

Figura 23. Tiempo de desplazamiento del servicio de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 24. Tarifas del servicio de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al indagarse acerca del servicio se pudo identificar que 39% de los usuarios utilizan este servicio por el tiempo, en relación al transporte público tradicional ya que no es muy frecuente en pasar o no hay en esta zona y en segundo lugar debido a la comodidad, pues pasa lleno.

Figura 25. Razón por la cual se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 26. No utilización del transporte público formal localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

3.2.2.3 Caracterización viaje localidad Usaqué

En la localidad de Usaqué se pudo identificar que los usuarios toman el servicio entre semana, con frecuencia varias veces en la semana, así lo manifestó el 37%; así mismo, se puede evidenciar que se hace en los horarios de la mañana y la tarde. Y el propósito del viaje atendiendo el 48% de los usuarios es con el fin de ir al trabajo.

Figura 27. Días en que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Usaqué.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 28. Horario del día en el que se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Usaqué.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 29. Propósito del servicio de bicitaxi localidad de Usaqué.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al preguntarse por el tiempo del recorrido y la tarifa cobrada por el servicio se puede identificar que 42% de los usuarios encuestados respondió que se demora 10 minutos y manifestó un 82% que la tarifa promedio es de 1.000 a 2.000 pesos colombianos.

Figura 30. Tiempo de desplazamiento del servicio de bicitaxi localidad de Usaqué.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 31. Tarifas del servicio de bicitaxi localidad de Usaquén.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al indagarse acerca de la finalidad del servicio se pudo identificar que los usuarios en un 50% toman este servicio por el tiempo, en relación al transporte público tradicional ya que es muy demorado en pasar y al no ser frecuente pasa lleno; en segundo lugar debido a la economía ya que el transporte convencional como el taxi es muy caro para trayectos tan cortos.

Figura 32. Razón por la cual se utiliza el servicio de bicitaxi localidad de Usaquén.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 33. No utilización del transporte público formal localidad de Usaquén.

Fuente: elaboración propia 2016.

3.2.3 Percepción sobre el servicio de bicitaxismo

Con este aspecto se buscó analizar cuál es la percepción que tienen los usuarios frente al servicio prestado, cómo es el trato y comportamiento de los conductores en las vías.

3.2.3.1 Percepción servicio localidad Kennedy

Respecto al comportamiento de los conductores se pudo identificar que al 60% de los usuarios del servicio le parece bueno el trato de los conductores; sin embargo, al indagarse por el comportamiento en las vías se indicó por un 75% de los encuestados que era malo, debido a la imprudencia y falta de conocimiento de la normatividad de tránsito; así mismo, al preguntarse si está de acuerdo con la prestación de este servicio el 84% indicó que sí y lo tomaría si

estuviera regulado; en cuanto a la tarifa el 71% dijo estar de acuerdo con lo que se cobra respecto al servicio recibido.

Figura 34. Calificación conductores localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 35. Comportamiento de los conductores en las vías localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 36. Opinión tarifa del servicio localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 37. Opinión sobre formalidad localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

3.2.3.2 Percepción servicio localidad Suba

Respecto al comportamiento de los conductores y el uso del servicio se pudo identificar que al 54% de los usuarios le parece bueno el trato de los conductores, sin embargo al indagarse por el comportamiento en las vías se indicó por el 64% de los encuestados que era malo; así mismo, al preguntarse si está de acuerdo con la prestación de este servicio el 74% indicó que sí y lo tomaría si estuviera regulado; en cuanto a la tarifa el 86% dijo estar de acuerdo con lo que se les cobra.

Figura 38. Calificación conductores localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 39. Comportamiento de los conductores en las vías localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 40. Opinión tarifa del servicio localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 41. Opinión sobre formalidad localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

3.2.3.3 Percepción Servicio localidad Usaqué

Respecto al comportamiento de los conductores y el uso del servicio se pudo identificar que al 70% de los usuarios le parece bueno el trato de los conductores, sin embargo al indagarse por el comportamiento en las vías indicó el 58% que era malo; así mismo, al preguntarse si está de acuerdo con la prestación de este servicio 82% indicó que sí y que lo tomaría si estuviera regulado y en cuanto a la tarifa 94% dijo estar de acuerdo con lo que se les cobra.

Figura 42. Calificación conductores localidad de Usaqué.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 43. Comportamiento de los conductores en las vías localidad de Usaqué.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 44. Opinión tarifa del servicio localidad de Usaqué.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 45. Opinión sobre formalidad localidad de Usaquén.

Fuente: elaboración propia 2016.

3.3 Aspectos de la operación actual servicio de bicitaxi

Las entrevistas de los conductores se realizaron atendiendo aspectos socioeconómicos como las condiciones laborales en las que se encuentran: edad, afiliación a EPS, jornada de trabajo, retribución económica, además de conocer aspectos técnicos del servicio como rutas, tarifas, costos de mantenimiento, accidentalidad y autoridades involucradas, etc. Resultados que se describen así:

En la localidad de Usaquén se pudo evidenciar que las edades de los conductores que prestan el servicio son desde los 16 hasta los 72 años; se ubican en un estrato socioeconómico de 1 a 3; en un 94% se identificó que la mayoría de conductores son hombres, su grado de escolaridad en un 44% es bachillerato incompleto, un 55% no se encuentra afiliado a un sistema

de salud y de las personas encuestadas la mayoría manifestó antes de dedicarse a ejercer dicha actividad tenían un empleo informal.

Figura 46. Clasificación de etapas por edad conductores de bicitaxi localidad de Usaquén.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 47. Clasificación por niveles socioeconómicos conductores de bicitaxi localidad de Usaquén.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 48. Clasificación por sexo de conductores de bicitaxi localidad de Usaqué.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 49. Clasificación por nivel educativo conductores de bicitaxi localidad de Usaqué.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 50. Afiliación sistema de salud conductores de bicitaxi localidad de Usaqué.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al momento de describir su operación se pudo establecer que el número de pasajeros promedio que transportan oscila entre los 15 y 200 lo cual indica que los ingresos van desde los 20 a 100 mil pesos diarios lo que corresponde de 200.000 a 2.500.000 pesos mensuales.

Figura 51. Cantidad de pasajeros

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 52. Ingresos diarios.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 53. Ingresos mensuales.

Fuente: elaboración propia 2016.

Los días y horarios a operar son de lunes a sábados según el 49% en un horario que varía iniciando desde las 5:00 a.m. hasta las 8:00 p.m. aproximadamente, teniendo horas de descanso durante el día; la tarifa promedio es de 1000 a 2000 mil pesos; las rutas que operan son las estaciones de Transmilenio Toberín, Cardio infantil, Mazurén, Calle 146, Calle 142, Portal Norte, hasta la Carrera 9, Carrera 13, Avenida 19, San Cipriano, Av. Boyacá.

Figura 54. Días que trabajan.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 55. Jornada laboral.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al momento de indagarse acerca de si es propietario del bicitaxi se encontró en un 94% que no son dueños del vehículo, por lo cual deben cancelar un valor por el alquiler del mismo, el cual oscila desde los 15.000 hasta los 52.000 pesos; así mismo, se estableció que el costo de

mantenimiento puede ser desde los 20.000 hasta los 250.000 pesos dependiendo del uso y los daños que se puedan ocasionar y es asumido por el propietario; de igual forma, se pudo indagar frente al valor del vehículo, encontrando que existen diferentes precios dependiendo el tipo de vehículo, es decir, si es de pedal o con motor y si éste tiene cupo o no para trabajar en la zona, toda vez que los propietarios tienen afiliaciones a diferentes asociaciones y cooperativas donde se encuentran organizadas las rutas o zonas en las cuales pueden transitar y se cobra un determinado valor por hacer parte de ellas, identificando que los conductores no pertenecen a ningún tipo de asociación o cooperativa, los dueños son quienes pertenecen y afilian el vehículo; algunas de las entidades que se encontraron en este sector fueron Bogotana de Tricimóviles, Ecotrans Capital SAS, Asoprobisuba, Asotrici, Tricimóviles del norte.

Figura 56. Propiedad del vehículo.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 57. Valor bicitaxi.

Fuente: elaboración propia 2016.

En cuanto al examinar el tema de accidentalidad se encontró que 40 de los encuestados dice no haber tenido accidentes, sin embargo indican haber presenciado en el sector choques con otros tipos de transporte como buses del SITP, colectivos, taxis, así como vehículos particulares, pero que no han sido graves y han ocurrido debido a imprudencias de las dos partes donde varias veces ha tenido que intervenir la policía.

En la localidad de Suba se pudo evidenciar que las edades de los conductores que prestan el servicio son desde los 16 hasta los 75 años y se ubican en un estrato socioeconómico de 1 a 4; en un 86% se identificó que la mayoría de conductores son hombres, su grado de escolaridad en un 36% es bachillerato, un 54% se encuentra afiliado a un sistema de salud y la mayoría antes de dedicarse a ejercer dicha actividad tenían un empleo formal.

Figura 58. Clasificación de etapas por edad conductores de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 59. Clasificación por nivel socioeconómico conductores de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 60. Clasificación por sexo conductor de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 61. Clasificación por nivel educativo conductores de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 62. Afiliación sistema de salud conductores de bicitaxi localidad de Suba.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al momento de describir su operación se pudo establecer que la cantidad promedio de pasajeros transportados oscila entre 20 y 150 lo cual indica que los ingresos son entre 20 a 100 mil pesos diarios lo que corresponde de 500.000 a 2.000.000 de pesos mensuales.

Figura 63. Cantidad de pasajeros.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 64. Ingresos diarios.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 65. Ingresos mensuales.

Fuente: elaboración propia 2016.

Los días y horarios a operar son entre semana y algunos todos los días, incluyendo fines de semana y festivos, ya que no les cobran el alquiler por los domingos o festivos, en una jornada desde las 4 a.m. hasta las 11:00 p.m.; la tarifa promedio es de 500 a 2000 mil pesos, las rutas que operan son las estaciones de Portal Suba, La Campiña, Centro Comercial Plaza Imperial y hacen recorridos hasta Centro Suba, Pinar, Hospital, Almendros, Subazar.

Figura 66. Días que trabajan.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 67. Jornada laboral.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al momento de indagarse acerca de si es propietario del bicitaxi se encontró en un 66% no ser dueños del vehículo, por lo cual deben cancelar un valor por el alquiler el cual oscila entre los 15 mil y los 40 mil pesos; el costo de mantenimiento puede ser desde los 12 mil hasta los 150 mil pesos para los preventivos el cual es asumido por el propietario y de 200 a 400 mil pesos los mantenimientos correctivos y es asumido por el dueño; así mismo, se pudo indagar frente al valor del vehículo, encontrando que existen diferentes precios, dependiendo el tipo de vehículo, es decir si es de pedal, motor de gasolina o motor eléctrico y si éste tiene cupo o no para trabajar en la zona; otro punto de estudio que se pudo identificar es acerca de la vinculación, encontrando que 23 de los conductores encuestados pertenecen a algún tipo de asociación o cooperativa; algunas de estas entidades que se encontraron en este sector fueron Asonabic, Asoprobisuba, Campiña.

Figura 68. Propiedad del vehículo.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 69. Valor bicitaxi.

Fuente: elaboración propia 2016.

En cuanto al examinar el tema de accidentalidad manifestaron 38 de los conductores encuestados no haber tenido accidentes graves, sin embargo indican haber presenciado en el sector choques con otro tipo de transporte como buses del SITP, colectivos, taxis, así como vehículos particulares, debido a imprudencias de las dos partes donde varias veces ha tenido

que intervenir la policía; así mismo, se indicó que existía exceso de velocidad e imprudencia por parte de bicitaxistas que tienen vehículos con motor de gasolina.

En la localidad de Kennedy se pudo evidenciar que las edades de los conductores que prestan el servicio van desde los 14 hasta los 66 años y se ubican en un estrato socioeconómico de 1 a 3; en un 84% se identificó que la mayoría de conductores son hombres, el grado de escolaridad que tienen es bachillerato incompleto en un 38%; así mismo, se evidencia que el 45% se encuentra afiliado al sistema de salud y antes de dedicarse a ejercer dicha actividad tenían un empleo informal.

Figura 70. Clasificación de etapas por edad conductores de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 71. Clasificación por nivel socioeconómico conductores de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 72. Clasificación por sexo de conductores de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 73. Clasificación por nivel educativo conductores de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 74. Afiliación sistema de salud conductores de bicitaxi localidad de Kennedy.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al momento de describir su operación se pudo establecer que el promedio de pasajeros oscila entre los 18 y 100 diarios, lo cual indica que los ingresos fluctúan entre 15 y 80 mil pesos diarios, lo que corresponde de 200.000 a 2.000.000 de pesos mensuales, encontrando que

muchos de los jóvenes que trabajan manifestaron no tener ingresos mensuales ya que se gastan a diario lo que reciben de ingreso en el día.

Figura 75. Cantidad de pasajeros.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 76. Ingresos diarios.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 77. Ingresos mensuales.

Fuente: elaboración propia 2016.

En cuanto a los días de trabajo se evidencia que un 41% lo realiza de lunes a sábado y un 51% todos los días, incluyendo domingos y festivos; los horarios en los que se presta el servicio son en diferentes turnos y oscilan entre las 4 a.m. y las 11:00 p.m., pero con horas de descanso durante el día; la tarifa promedio es de 800 a 2000 pesos el recorrido normal; sin embargo hay rutas en donde se pueden cobrar hasta 6.000 pesos, dependiendo del recorrido; en este sector se evidenció que existen contratos con los usuarios donde se paga un valor mensual por realizar la ruta diaria hacia los colegios, llevando los niños y los docentes; las rutas que operan son las estaciones de Transmilenio Tintal, Patio Bonito, Portal del Sur, Kennedy, Portal Américas, hasta La Rivera, La 42, Tierra Nueva, Abastos, Av. Cali, Primavera, Fontibón.

Figura 78. Días que trabajan.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 79. Jornada laboral.

Fuente: elaboración propia 2016.

Al momento de indagarse acerca de si es propietario del bicitaxi se encontró en un 63% no ser dueños del vehículo, por lo cual deben cancelar un valor en promedio por el alquiler de

12.000 a 30.000 pesos; el costo de mantenimiento puede ser desde los 10.000 hasta los 300.000 pesos y es asumido el mantenimiento correctivo por el propietario; así mismo, se pudo indagar frente al valor del vehículo, encontrando que existen diferentes precios, dependiendo el tipo de vehículo y si éste tiene cupo o no para trabajar en la zona; otro aspecto que se pudo identificar es si los conductores se encuentran afiliados a una asociación o cooperativa, encontrando que 48 de los conductores encuestados manifestaron no pertenecen a ningún tipo de asociación o cooperativa, los dueños son quienes pertenecen y afilian el vehículo; al realizarse la encuesta algunas de las asociaciones que se encontraron en este sector fueron Asotransprimavera, Asotradecol, Asotricom Tricimóviles jam SAS, Ecotrapaz, Transecol SAS, Asobicitaxi, Cotranskennedy, Biecosur.

Figura 80. Propiedad del vehículo.

Fuente: elaboración propia 2016.

Figura 81. Valor bicitaxi.

Fuente: elaboración propia 2016.

En cuanto al examinar el tema de accidentalidad se encontró que 63 de los encuestados dice no haber tenido accidentes graves, sin embargo al preguntarse acerca de la intervención en otros casos vistos de accidentes, indicaron haber presenciado en el sector choques con otro tipo de transporte como buses del SITP, colectivos, taxis, así como vehículos particulares, y que en su mayoría han sido ocasionados debido a las imprudencias de los conductores de los bicitaxis, en especial aquellos que son menores de edad y los que funcionan con motor, en los cuales varias veces ha tenido que intervenir la policía.

Tras el análisis de la caracterización de la población involucrada podemos evidenciar que existen diferentes aspectos tanto positivos como negativos frente a la implementación de este fenómeno, a continuación se mencionan algunos de esos aspectos:

- Es un servicio de transporte público que se presta debido a la no disponibilidad del transporte común, o el difícil acceso debido a las condiciones de saturación de los

medios existentes, el cual sirve para alimentar el sistema de transporte masivo de la ciudad.

- Desde la primera aparición de este tipo de vehículos hasta la fecha, según los datos de las autoridades y del mismo gremio, su auge es evidente en cuanto a un crecimiento desmesurado y desorganizado debido precisamente a la informalidad del sector.
- Es un medio de transporte de bajo costo o que económicamente es más fácil de acceder en comparación con las tarifas del servicio individual de taxi, atendiendo que los recorridos que se realizan son cortos.
- De igual forma es un medio de transporte cómodo ya que al ser diseñado para un número máximo de pasajeros se garantiza el que deban ir sentados, así mismo al ser un vehículo flexible pueden ser transportados casi que puerta a puerta.
- Siendo o no legalizado es considerado como una actividad informal de empleo de la cual se obtienen ingresos incluso superiores a los establecidos por el salario mínimo siendo una opción muy buena para quienes se encuentran desempleados.
- Desde el punto de vista de la movilidad atendiendo la infraestructura de la malla vehicular con la que cuenta la ciudad, es común que los bicitaxis transiten con otros vehículos por vías alternas dificultando la movilidad o sobre ciclo rutas y andenes muchas veces sin respetar las normas de tránsito, lo que ha generado que se conviertan en elementos de alto riesgo.
- Debido al desinterés de parte de las autoridades en cuanto a organizar el gremio se tiene como consecuencia que el personal conductor no cuenta con los conocimientos

y requisitos necesarios para ejercer esta actividad, lo que conlleva a percibir un elevado incumplimiento de las normas de tránsito.

- Es una actividad que por su categoría de informalidad no cuenta con las garantías legales de protección (SOAT, pólizas de responsabilidad extra contractual) necesarias para la seguridad de los usuarios y de los conductores.
- El gremio se encuentra incorporado al sistema de la ciudad planteado como un transporte amigable con el medio ambiente y efectivamente al ser un vehículo a pedal no es contaminantes.
- Existe un alto riesgo de accidentalidad puesto que no hay control por parte de las autoridades donde se determine si se cumplen con las normas técnicas de calidad contempladas para este tipo de vehículos.
- Se denota que existen mafias al interior del gremio, esto se debe a que solo unos pocos son dueños de los vehículos y se han apoderado del espacio público estableciendo rutas por las cuales pueden o no transitar, cobrando por cupos, aprovechando el amparo constitucional que tienen para brindar este servicio, así como la necesidad que surge para los usuarios de utilizarlo, y de los conductores al encontrar un sustento pero sin obtención de las garantías laborales a la que tienen derecho por su empleador.

3.4 Marco jurídico del bicitaxismo

Se puede establecer que el marco regulatorio en materia de transporte y que se aplica de acuerdo al análisis del estudio de esta investigación, obedece en principio a la constitución

política, artículo 25 el cual como ya se mencionó en el capítulo anterior, consagra el derecho al trabajo, así mismo se encuentra el artículo 26 que consagra la libertad de escoger profesión u oficio, el artículo 82 que establece el deber del Estado de velar por la integridad del espacio público y por su destinación al uso común prevaleciendo el interés particular, artículo 333 en cuanto nos indica la libertad en la iniciativa privada pero a su vez supone las responsabilidades que se tiene, el artículo 334 en cuanto expone la intervención que tiene el Estado en los servicios públicos con el fin de conseguir mejorar la calidad de vida de los habitantes, el artículo 365 que establece el deber del Estado de garantizar la prestación de los servicios públicos de manera eficiente.

La ley 336 de 1996 Estatuto Nacional de Transporte, establece como sanción en el artículo 49, literal e) “la inmovilización del equipo que no reúna las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado”.

Luego con la expedición de la ley 1383 de 2010, que reformó el Código Nacional de Tránsito ley 769 de 2002, en el artículo 21 en lo referente a las multas imponibles a los infractores de tránsito, establece que “se impondrá multa a los conductores de vehículos no automotores que presten el servicio público con este tipo de vehículos y se inmovilizara el mismo”.

En la normatividad colombiana se ha determinado respecto al transporte público, que se encuentra un vacío jurídico, en cuanto al funcionamiento y puesta en marcha de la actividad del bicitaxismo como servicio de transporte público de pasajeros, pues la normatividad vigente en

Colombia no contempla la prestación de este servicio en este tipo de vehículos de tracción humana es decir en triciclos, bicitaxis a pedal.

Pero de igual forma, es evidente que tampoco existe un fundamento legal que establezca que debe decomisarse o sancionarse a quien ejerce dicha actividad, generando la polémica o disputa frente a la informalidad de la actividad, pues la policía de tránsito interpreta el vacío jurídico, como una imposibilidad de proveer el servicio público de transporte mediante bicicletas y triciclos ya que no cuenta con el debido permiso, pues se establece en el código de tránsito y en la ley 1383 de 2010 que la reforma, que la prestación del servicio público de transporte de pasajeros no puede ejercerse en medios no motorizados.

Encontrando de esta forma una evidente vulneración de derechos fundamentales como son el preámbulo, los artículos 13, 25, 53, 58, 333 de la Constitución Política, al restringirse derechos como el libre desarrollo de la personalidad, la igualdad al trabajo, en conexión con el mínimo vital, a la libertad de escoger profesión u oficio de quienes desempeñan dicha actividad, entre otros; así mismo, el desconocimiento del principio de confianza legítima.

Con la sentencia C-981 de 2010 la Corte Constitucional se pronuncia sobre la constitucionalidad de los artículos arriba mencionados; indicando luego de hacer un juicio de proporcionalidad frente a las normas demandadas y los derechos fundamentales en protección, que es posible prestar el servicio público en este tipo de vehículos, siempre y cuando sean definidas las condiciones y los parámetros por las autoridades competentes para su implementación; el tránsito es una actividad que juega un papel trascendental en la realización

de los derechos fundamentales y los principios sociales y económicos contenidos en la Carta política, y que a dicha actividad se encuentran ligados asuntos tan importantes como la libertad de movimiento y circulación (C.P. art. 24) y el desarrollo económico.

Así mismo, señaló la Corte que la actividad transportadora implica también riesgos importantes para las personas y las cosas, razón por la cual, es indispensable potencializar la eficiencia de los diferentes modos de transporte público, además de garantizar su seguridad, lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor; la importancia y el carácter riesgoso del tránsito justifican que esta actividad sea regulada de manera intensa por el legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes, resaltando que el tránsito es una actividad considerada legítima y tiene una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas.

La Corte Constitucional reconoce en dicha decisión que el transporte en un vehículo no automotor es un servicio público y que es legal, pero se presta de manera informal, porque no se ha reglamentado y lo hace argumentando lo siguiente:

La falta de previsión legal de determinadas modalidades de transporte que puedan encuadrarse dentro de las características propias del transporte público, como podría ser, por ejemplo, el transporte que se presta en vehículos de tracción animal, no quiere decir que ese fenómeno no se dé en la realidad, sino que el mismo existe, en muchos casos, de manera informal, y, de hecho, en otros, ha sido objeto de regulación en el nivel territorial en el que opera. (Corte Constitucional, 2010, p. 21)

Por lo cual concluye en esta jurisprudencia que los servicios prestado por vehículos no motorizados, no pueden ser restringidos arbitrariamente, y que de hacerlo deben ser proporcionales, razonables y admisibles, fallando la exequibilidad del artículo 21 de la ley 1383 de 2010 – referente a las multas y sanciones de las normas de transito, bajo el entendido que la sanción allí prevista sólo será aplicable a los vehículos no automotores que prestan un servicio público previa reglamentación por las autoridades territoriales competentes, ya que el código nacional de transito no establece para esta clasificación de vehículos sanciones , y se debe realizar señalando las condiciones de tiempo, de modo y de lugar en las que se aplicaría la restricción allí consagrada.

En jurisprudencia reciente en la sentencia T-442 - 2013 la Corte constitucional igualmente determinó dentro del ámbito de sus competencias, la necesidad de promover una regulación por parte de la entidades encargadas de ello para definir si esta clase de vehículos son aptos para prestar el servicio de transporte público, siempre y cuando sean tenidos en cuenta los principios orientadores en la materia, como lo son la prevalencia del interés general sobre el particular, libertad de acceso, calidad y seguridad de los beneficiarios; sin embargo, se hizo esta vez bajo la luz del respeto frente al principio de confianza legítima, el derecho al trabajo y el principio democrático, para lo cual indicó que no podía dejarse de lado el hecho de que el bicitaxismo es una actividad que ha venido siendo ejercida desde hace más de diez años en la ciudad, lo cual, como es de esperarse, generó en quienes la ejercen la sensación de estar actuando con anuencia de la Administración y, por lo tanto, está obligada a tomar medidas que mitiguen el impacto en sus derechos fundamentales, especialmente el derecho al trabajo y el mínimo vital.

Razón por la cual en su fallo exhortó al Ministerio de Transporte para que dentro del marco de sus competencias defina sobre la posibilidad de que los vehículos no automotores puedan o no prestar el servicio público de transporte; y a la Alcaldía Mayor de Bogotá para que, con fundamento en las directrices del Ministerio, cualquier medida que tome en relación con la permisión o proscripción del bicitaxismo, la haga teniendo en cuenta que la actividad no puede ser eliminada súbitamente, sino que, en caso de que ello suceda de esta forma, debe otorgarse un plazo o diseñarse un plan que les permita ejercer otra actividad con la cual puedan garantizar su derecho al trabajo, observando siempre el principio de confianza legítima y las condiciones para una adecuada implementación de la política pública en la materia.

Por otra parte, con esta investigación se pudo constatar que el Concejo de Bogotá en distintas ocasiones ha presentado diferentes proyectos donde se contemplaba la regulación de estos vehículos en cuanto a la circulación en la ciudad, implementación de una tarifa, indicar las multas, sanciones y amonestaciones a que haya lugar, afiliaciones a seguridad social de los conductores y afiliación de los vehículos a las empresas habilitadas por el ministerio de transporte, así como las rutas por las cuales pueden transitar, entre otros aspectos, dichos proyectos de acuerdo son: el proyecto de acuerdo 64 de 2004, proyecto de acuerdo 136 de 2004, proyecto de acuerdo 152 de 2004, proyecto de acuerdo 215 de 2004, proyectos de acuerdo 141 y 143 de 2007 acumulados por unidad de materia, proyectos de acuerdo 086 de 2011 y 244 de 2011, proyecto de acuerdo 260 de 2012, proyectos de acuerdo 024, 122, 180 y 261 de 2013. Pero encontrando que todos han sido archivados por la Comisión respectiva en primer debate. (Concejo Bogotá, 2014)

Al indagarse acerca de la falta de regulación por parte de dicha corporación se obtuvo en la repuesta emitida con radicado N° SDQS 1198390, que la Superintendencia de Puertos y Transporte expidió la circular 9 de 2007 en la cual reglamenta las disposiciones tendientes al cumplimiento de la ley 769 de 2002 y al Decreto Reglamentario 2961 del 4 de septiembre de 2006, de carácter nacional, donde determina que le corresponde a los alcaldes dentro de su jurisdicción expedir las normas y tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de este tipo de vehículos para el transporte público ilegal de pasajeros, razón por la cual se abstiene el Concejo de Bogotá de realizar un acuerdo con ese mismo tema.

Así mismo, ante el Congreso de la República se han presentado los siguientes proyectos de ley con el fin de crear una nueva modalidad de transporte para la prestación del servicio Público mediante bicitaxis, tricimóviles y vehículos no automotores en el entendido de regular el ámbito de aplicación, requisitos para funcionamiento, creación de las empresas para la prestación del servicio, sanciones y procedimientos entre otros aspectos, dichos proyectos de ley son: 054 de 2003 a iniciativa de los representantes de la Cámara Jorge Enrique Ramírez Urbina y Elías Raad Hernández, el cual llegó hacer aprobado en segundo debate, pero fue archivado por vencimiento de términos, el 218 de 2004 a iniciativa de Carlos Moreno de Caro el cual fue archivado por tránsito de legislatura, el 276 de 2004 a iniciativa de Carlos Moreno de Caro, igualmente archivado por tránsito de legislatura, el 25 de 2004 a iniciativa de Carlos Moreno de Caro archivado en debate, el 18 de 2005 a iniciativa de Carolina de los Ángeles Rodríguez archivado por tránsito de legislatura, 229 de 2007 a iniciativa de Néstor Iván Moreno Rojas retirado por el autor, 95 de 2007 a iniciativa de Néstor Iván Moreno Rojas archivado por tránsito de legislatura, 248 de 2008 a iniciativa del ministro de Transporte Andrés Uriel Gallego

archivado por vencimiento de términos, el 69 y 104 de 2006 a iniciativa de Oscar de Jesús Suárez Mira, Miguel Ángel Rangel Sosa, y Pedro Nelson Pardo los dos retirados por el autor, el 239 de 2009 a iniciativa de Clara Isabel Pinillos el cual fue acumulado, 039 de 2011 a iniciativa de Miguel Gómez Martínez el cual fue retirado por el autor, 110 de 2012 a iniciativa de Miguel Gómez Martínez el cual se aprobó en primer debate y se archivó por tránsito de legislatura, 158 de 2013 a iniciativa del senador Roy Barreras el cual fue retirado por el autor. (Universidad de los Andes, 2016)

Para el año 2014 el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, ICONTEC elabora la norma técnica colombiana NTC 5286 de 2014, donde indica los requisitos generales para triciclos destinados a la movilización de personas, y define el triciclo como cualquier vehículo de chasis monoestructural de tres ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor mediante el uso de pedales y que es destinado para transportar personas.

Estableciendo como requisitos mínimos para su elaboración, que en la parte estructural del vehículo la construcción debe ser en acero, que el asiento debe tener capacidad para 2 personas, debe tener una estructura rígida, acolchada y las medidas de ancho máximo debe ser de 1.00 m, y mínimo 0.90 m; respecto a las medidas del bicitaxi se ha indicado que de ancho debe tener el vehículo máximo 1.30 m, y mínimo 1.20 m, el piso debe ser de una superficie resistente antideslizante y de fácil mantenimiento, debe tener un elemento para proteger del agua y del sol, tanto al pasajero como al conductor, pero debe ser de buena visibilidad, debe tener retrovisores en la parte superior del manubrio, debe contar con un sistema de tracción como mínimo con 2 velocidades, y debe equiparse con 2 sistemas independientes de freno, uno

para la llanta delantera y otro para las llantas traseras, el manubrio debe tener un ancho total comprendido entre 900 mm y 800 mm y debe poder girar libremente al menos 60° a ambos lados. (ICONTEC, 2014)

De igual forma, el ICONTEC indica que el vehículo debe tener sistema de iluminación obligatoriamente para los triciclos que operan de 6 de la tarde a 6 de la mañana y debe cumplir con los requisitos exigidos para los demás vehículos en la ISO 6742-1; así mismo, el vehículo debe contar con reflectores laterales y traseros, las 3 ruedas también deben llevar reflectores, estos deben ser del mismo color bien sea blancos o amarillos, los pedales deben tener reflectores ubicados en la parte delantera y trasera del pedal, el triciclo debe tener cinturón de seguridad de dos puntos y debe cumplir con la norma de cinturón de seguridad NTC 1570; deben estar anclados o fijados al chasis del triciclo; de igual forma, establece la norma que es obligatorio tener un dispositivo de advertencia timbre u otro tipo de dispositivo audible.

Finalmente, en el plan nacional de desarrollo 2014 -2018 aprobado por la ley 1753 de 2015, se encuentra plasmado dentro de las metas del gobierno actual, el artículo 204 el cual hace un reconocimiento al uso de los tricimoviles y obliga al ministerio a tomar las medidas correspondientes, norma que se establece de la siguiente manera:

ARTÍCULO 204. Estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional. **PARÁGRAFO PRIMERO.** En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte reglamentará la prestación del servicio de transporte público en tricimóviles no motorizados y la posibilidad de alimentación de los mismos a los SITM, SETP, SITP y SITR de acuerdo con las necesidades

propias de cada sistema. PARÁGRAFO SEGUNDO. En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte diseñará una metodología para incluir en los futuros proyectos de interconexión vial las condiciones en las que debe incluirse infraestructura segregada (ciclo rutas o carril-bici) en zonas de alto flujo de ciclistas en entornos intermunicipales, ingresos a grandes ciudades, contornos o variantes urbanas, zonas de alta velocidad o de alto volumen de tráfico. (Congreso de la República, 2015, Art 204)

Por lo cual para el año 2017 se expide por el Ministerio de transporte la resolución 0000160 de 2 de febrero de 2017, *“por medio de la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclo motor, tricimoto, y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones”* donde se indica que este tipo de vehículos deben registrarse en el sistema RUNT registro único nacional de tránsito, contar con licencia de conducción, así mismo establece las condiciones para su circulación en el territorio y prohíbe en su artículo 17 la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en este tipo de vehículos (automotores tipo ciclo motor, tricimoto, y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía).

Tal disposición es importante, ya que actualmente en el gremio de los bicitaxis, se encuentran funcionando vehículos con este tipo de mecanismos (motor de gasolina o eléctrico), perdiendo la esencia que los caracterizaba, en cuanto a ser un medio de transporte público no contaminante por funcionar a pedal, que han generado un incremento en la cifra de accidentalidad en el ejercicio de su actividad, pues de acuerdo al análisis del trabajo de campo realizado, los índices de velocidad que manejan no son los adecuados teniendo en cuenta que los sitios por los cuales transitan son ciclo rutas donde existen senderos peatonales.

Con esta nueva reglamentación que prohíbe la prestación del servicio público de transporte con este tipo de vehículos, se están generando pautas por primera vez por las autoridades competentes para reglamentar el impacto negativo que se ha causado por el crecimiento desmesurado y desorganizado de la actividad en la ciudad de Bogotá, debido al cambio del sistema a pedal que se venía utilizando a la adaptación de estos vehículos a motor eléctricos y gasolina.

3.5 Principio de Confianza Legítima definición y origen

El principio de confianza legítima obedece a la situación de un sujeto dotado de una expectativa justificada de obtener de otro generalmente de la Administración, pero también puede ser uno privado, una prestación, una abstención o una declaración favorable a sus intereses, derivada de la conducta de este último, en el principio de protección. López Mesa en su artículo de nuevo sobre la confianza legítima como forma de declaración unilateral de voluntad (2013), establece la definición que Sylvia Calmes presenta sobre el principio así:

La idea de protección de la confianza legítima, que expresa el deseo de seguridad del ciudadano, actúa como contrapeso destinado a fortificar la posición amenazada del individuo frente al poder creciente de las personas públicas, en la medida en que el deseo individual de estabilidad y de previsibilidad de la acción pública causado por esta dependencia acrecentada, no puede ser saciado siempre por los medios de derechos conocidos por todos (p. 9)

El origen del principio de confianza legítima, es ubicado, casi sin discusiones, en un espacio y tiempo definidos: la república de Alemania Federal, en el periodo de la posguerra. Por este motivo, la doctrina administrativa y las resoluciones judiciales alemanas (Corte Constitucional

de Karlsruhe y Corte Administrativa Federal) fueron por muchos años fuentes exclusivas de obligada consulta en esta materia. Dicho origen obedece al precedente fallado por el Tribunal Superior Administrativo de Berlín, con fecha de 14 noviembre de 1956, en el que se aplicó por primera vez este principio de confianza legítima ante la denegación de una pensión que se había prometido a la viuda de un funcionario alemán, a quien se le había asegurado que se le acordaría una pensión, si se mudaba del territorio de la Alemania controlada por los rusos a Berlín Occidental; mudada la viuda, con los gastos consiguientes, se pretendió denegarle el beneficio, mereciendo tal situación la aplicación de esta doctrina, para amparar la confianza legítima que se le había creado a la accionante. (López Mesa, 2013)

El autor valbuena Hernández (2007), hace un análisis desde el significado de las palabras, indicando que la articulación de los dos vocablos *confianza* y *legítima* evoca la idea de una “esperanza” “espera” la cual es de manera razonable, honesta, debidamente justificada con firmeza y seguridad. Por lo cual explica que debe entenderse el principio de la confianza legítima como:

Precepto para brindar protección jurídica a las expectativas razonables, ciertas y fundadas que pueden albergar los administrados con respecto a la estabilidad o proyección futura de determinadas situaciones jurídicas de carácter particular y concreto, cuando ellas han sido promovidas, permitidas, propiciadas o toleradas por el propio Estado. (P. 152)

Para la legislación colombiana dicho principio se enmarca según los artículos 1,4 y 83 de la constitución política como fundamento del Estado social de derecho, el cual se ha conformado doctrinaria y jurisprudencialmente por los principios de la buena fe y la seguridad jurídica, ha

sido aceptado por la doctrina jurídica colombiana, pretendiendo proteger al administrado y al ciudadano frente a cambios bruscos e intempestivos efectuados por las autoridades. Ha indicado la corte constitucional en las sentencias C-425 de 2005 y T-173 de 2008, que se trata entonces de situaciones en las cuales el administrado no tiene realmente un derecho adquirido, en consecuencia, su posición jurídica es modificable por las autoridades. Sin embargo, si la persona tiene razones objetivas para confiar en la durabilidad de la regulación, y el cambio súbito de la misma altera de manera sensible su situación, entonces el principio de la confianza legítima los protege de los cambios notables que puede generar la Administración al hacer efectiva una política de su gobierno.

En tales casos, en función de la buena fe, el Estado debe proporcionar al afectado tiempo y medios que le permitan adaptarse a la nueva situación. Eso sucede, por ejemplo, cuando una autoridad decide súbitamente prohibir una actividad que antes se encontraba permitida, por cuanto en ese evento, es deber del Estado permitir que el afectado pueda enfrentar ese cambio de política. (Constitución Política, Artículo 83).

Lo anterior significa, según la Corte Constitucional, que la Administración no puede crear cambios sorpresivos que afecten derechos particulares consolidados y fundamentados en la convicción objetiva, esto es fundada en hechos externos de la Administración suficientemente concluyentes, que dan una imagen de aparente legalidad de la conducta desarrollada por el particular. Ahora bien, debe aclararse que la confianza o la buena fe de los administrados no se protegen garantizando la estabilidad de actos u omisiones ilegales o inconstitucionales sino a través de la compensación, no necesariamente monetaria, del bien afectado. Igualmente, este

principio tampoco significa ni donación, ni reparación, ni resarcimiento, ni indemnización, como tampoco desconocimiento del principio de interés general.

Luego de analizar el precepto conceptual es importante establecer que este principio se enmarca bajo unos determinados preceptos o condiciones a fin de determinar una situación protegible ante este, según valbuena Hernández (2007), deben existir estas seis condiciones al momento de calificar la situación bajo el amparo de la confianza legítima, la existencia de una base objetiva de confianza, legitimidad de la confianza, toma de decisiones o posiciones jurídicas cimentadas en la confianza, defraudación de la confianza legítima, la no adopción de medidas de transición o adaptación, y la prevalencia de la confianza legítima frente a otros principios, valores, derechos e intereses de rango constitucional. Los cuales se proceden brevemente a desarrollar a la luz de los criterios del autor:

- Establece valbuena Hernández (2007), cuando hace la apreciación frente al requisito de la existencia de una base objetiva de confianza, que la confianza está construida bajo señales o actos de comunicación donde el operador jurídico debe estudiar cada caso concreto dando respuesta afirmativa a la pregunta ¿cualquier persona normal, sometida a las mismas circunstancias, crearía la expectativa afirmada por el sujeto?
- Para el segundo elemento, la legitimidad ha indicado el autor que si bien bajo el concepto semántico de la palabra se encuentra que determinada situación es legítima cuando es conforme a la ley, hay una mayoría de posturas que consideran válida la

confianza que se ha generado bajo un vicio o irregularidad, ya que en tal caso lo verdaderamente importante es que se haya causado la confianza por parte del estado de manera invencible, es así como indica que en la practica en Colombia la aplicación del principio se ha otorgado por ejemplo a vendedores ambulantes quienes a pesar de ser ocupantes ilegales del espacio público han recibido el amparo del derecho, teniendo en cuenta que el Estado ha tolerado y hasta propiciado la invasión del espacio por permitirles el ejercicio de sus actividades relacionadas con el comercio informal.

- La toma de decisiones o posiciones jurídicas cimentadas en la confianza legítima indica el autor valbuena que se establece cuando el administrado además de obrar bajo la confianza originada, sino que ha ejercido su conducta de manera honesta, diligente, cuidadosa y prudente, pues cuando hay ausencia de buena fe por parte de quien dice ostentar la confianza esta es viciada de ilegitimidad, razón por la cual la administración puede rechazar el amparo del principio.
- Otro de los elementos que indica el autor como esenciales al momento de determinar la aplicación de este precepto obedece a la defraudación de la confianza legítima, es decir debe indispensablemente existir el quebrantamiento de un ofrecimiento efectuado por la administración sin justificación alguna de tal modo que con esta actuación del Estado ya no se pueda seguir ejerciendo determinada situación, y que no exista para tal modificación sorpresiva una medida de transición.

- De lado del anterior elemento se establece la no adopción de medidas de transición, como se mencionó las modificaciones intempestivas por las autoridades pueden causar traumatismos para un determinado grupo y atendiendo el Estado social de derecho que divulga la constitución política de Colombia, las autoridades no tienen legitimidad para obrar de manera arbitraria o desconsiderada, por tal motivo al actuar sin proporcionar el tiempo y los medios necesarios para adaptarse a las nuevas situaciones de juego a quienes afectan con sus modificaciones, siempre y cuando dichas actuaciones sean verdaderamente aplicadas en la práctica y cumplan con su finalidad, la administración como representante del Estado estaría operando no solo ineficientemente sino que además contrariamente a la constitución política, generando la obligación de reparar por los daños causados.
- Finalmente expone valbuena Hernández (2007), que debe en determinadas situaciones ya que pueden ocasionarse contradicciones, analizar la prevalencia de la confianza legítima frente a otros principios, valores, derechos e intereses de rango constitucional, mediante el procedimiento de ponderación para encontrar solución razonable y adecuada según la situación de cada caso particular, exponiendo el pensamiento del autor Carlos Bernal Pulido sobre la ponderación así:

El ejercicio de ponderación supone el esfuerzo de construir, a partir de las circunstancias fácticas, del caso, una decisión de prevalencia entre los dos extremos del conflicto, previa atribución del peso o importancia que corresponde a cada uno de los principios, derechos, valores o intereses en juego. (P. 183)

3.5.1 Desarrollo jurisprudencial de la Corte Constitucional en Colombia sobre el concepto del principio de confianza legítima

Este principio ha sido desarrollado en Colombia por la jurisprudencia constitucional y la contencioso administrativa, a la luz de la corte constitucional se puede definir como un corolario de la buena fe, que consiste en que el Estado no puede súbitamente alterar unas reglas de juego que regulaban sus relaciones con los particulares, sin que se les otorgue a estos últimos un periodo de transición para que ajusten su comportamiento a una nueva situación jurídica. No se trata, de lesionar o vulnerar derechos adquiridos, sino tan sólo de amparar unas expectativas válidas que los particulares se han hecho con base en acciones u omisiones estatales prolongadas en el tiempo, bien que se trate de comportamientos activos o pasivos de la Administración Pública, regulaciones legales o interpretaciones de las normas jurídicas. (Corte Constitucional, 2013).

De esta forma lo expresa Cleves, (2007) cuando analiza la institucionalización de la buena fe y confianza legítima en el derecho colombiano con el artículo 83 de la constitución política, estableciendo que “*son principios constitucionales orientadores del ordenamiento jurídico que no pueden ser desconocidos por las autoridades públicas ni los particulares*”. Para ello determina la confianza legítima como especie del género de la buena fe, por lo tanto se entiende que si se vulnera la confianza legítima se habrá simultáneamente vulnerado el principio de la buena fe, sin embargo al ser contrario no siempre habrá vulneración de la confianza

En la sentencia T-220/ 2000 la Corte Constitucional indicó que el principio de confianza legítima es un mecanismo para conciliar los posibles conflictos que surjan entre los intereses públicos y los intereses privados, cuando la Administración ha creado expectativas favorables para el administrado y súbitamente elimina dichas condiciones. Así pues, la confianza que el administrado deposita en la estabilidad de la actuación de la Administración, es digna de protección y debe respetarse.

De otro lado, se ha indicado en reiterada jurisprudencia de la Corte Constitucional sentencias T-173/2008, T-207/2010, T-698/2010, T-675/2011, que el principio de confianza legítima en Colombia, se deriva del artículo 83 de la constitución política, y ha determinado que las actuaciones deben ceñirse y se presumen que todas las gestiones que realicen los particulares y las autoridades públicas son de buena fe.

Tal norma constitucional ha sido desarrollada por la Corte Constitucional sentencia T-097 de 2011, indicando que las relaciones con la comunidad han de ceñirse a ese principio, lo que implica, de una parte, el deber de proceder con lealtad en las relaciones jurídicas y, de otra, el derecho a esperar que los demás obren de la misma forma. Ello se predica de todas las relaciones comunitarias y asume especial relevancia cuando participa la Administración Pública, en cualquiera de sus formas, dado el poder del que se encuentra investida. De tal manera, toda la actividad del Estado se ha de desarrollar dentro del respeto al acto propio y la confianza legítima.

Así las cosas, se ha establecido que el principio de confianza legítima tiene tres presupuestos. En primer lugar, la necesidad de preservar de manera perentoria el interés público; Huerta Ochoa (2010), indica en su artículo sobre el interés público que García De Enterría afirmó que como concepto jurídico “se trata de conceptos con los que las leyes definen supuestos de hecho o áreas de intereses o actuaciones perfectamente identificables, aunque lo hagan en términos indeterminados, que luego tendrán que concretarse en el momento de su aplicación” (p. 132). En esta medida, corresponde al funcionario administrativo, en cada caso concreto, señalar el contenido del concepto de interés público que justifica la actuación administrativa, pues su ausencia desvirtúa la legitimidad de la actuación de la Administración.

En segundo lugar, una desestabilización cierta, razonable y evidente en la relación entre la Administración y los administrados; este requisito se explica en la medida en la que, para que se configure el principio de confianza legítima, el particular debe verse sorprendido por el cambio de actitud de la Administración, pues si no se ve sorprendido, tampoco se ve perjudicado y, por lo tanto, en las hipótesis en las que no hay desestabilización de la relación entre particular y Administración, no existe ningún derecho que proteger.

En tercer lugar, la necesidad de adoptar medidas por un periodo transitorio que adecúen la actual situación a la nueva realidad; este requisito es la consecuencia lógica de los anteriores. En efecto, la protección de la confianza legítima se materializa en la obligación de la Administración de ofrecer medios y tiempo para que no se le genere un daño al particular como consecuencia de la nueva situación. En este contexto, la Corte Constitucional con la sentencia T-200 de 2009 ha manifestado que en virtud del concepto de Estado Social de Derecho, son las

autoridades competentes las facultadas y dentro de sus funciones debe llevar a cabo todas las diligencias para la recuperación del espacio público, pero no solo le corresponde avisar previamente a quien se ve afectado por la decisión de la Administración, sino que debe además ofrecer alternativas para proteger estas personas.

La Corte Constitucional ha indicado en la sentencia T-207 de 2010 que es deber de la Administración actuar en sus relaciones jurídicas con los particulares de manera consecuente con sus conductas precedentes, de manera que los administrados no se vean sorprendidos con conductas que resulten contrarias a sus expectativas legítimamente fundadas, basado como está el principio de confianza legítima en que las autoridades públicas no pueden alterar, en forma inopinada, las reglas que gobiernan las relaciones del Estado con los asociados. Sin embargo, de este principio no se puede derivar intangibilidad e inmutabilidad en las relaciones jurídicas que generan confianza para los administrados; respetando los derechos adquiridos y frente a situaciones susceptibles de modificación, el cambio de enfoques y entendidos no puede suceder de forma abrupta e intempestiva; la Administración debe asumir medidas para que la variación sea justa, indispensable, proporcional y lo menos traumática posible para los afectados.

La corte constitucional colombiana en su jurisprudencia, si bien ha tenido una posición clara frente a la no protección de derechos adquiridos por medio del principio de confianza legítima, ha considerado en casos particulares, que existe una vulneración al derecho aplicando tal disposición, a casos en su mayoría en materia de ocupación de espacio público versus derecho al trabajo, las cuales se analizan a continuación:

- Sentencia de tutela T-372 de 1993, en esta sentencia se estudia el caso de unos vendedores de la plaza de Neiva a quienes se les otorgó permiso por 1 año para ocupar el espacio público y ejercer como vendedores, se les vulneró el principio a la confianza legítima, toda vez que el alcalde antes del vencimiento del plazo ordenó expulsarlos para hacer la remodelación a la plaza alegando la primacía del derecho general sobre el particular. En dicha providencia el alto tribunal expresó que la conducta de la administración vulneró el principio de los vendedores, toda vez que no utilizó otro mecanismo como la renovación de la licencia y decidió desalojar la zona de inmediato, actitud que causó perjuicios en sus labores.
- Sentencia T - 202 de 2000, esta vez se estudió el caso frente al derecho a la educación de una persona a quien se le otorgó por comfenalco una beca del 70% del valor como reconocimiento a sus altas calificaciones en el colegio y el resultado del ICFES para que cursara en cualquier institución de educación superior estudios; sin embargo la entidad comfenalco suspende el pago de la beca atendiendo que la persona becada no era beneficiaria directa del subsidio familiar, razón por la cual la corte establece que dicha actuación corresponde a una vulneración del principio a la confianza legítima y de buena fe y que debió al igual que en el caso anterior utilizar otras soluciones para no lesionar el derecho de la beneficiaria.
- Sentencia T – 729 de 2006 la corte constitucional en este evento señaló que se debía tutelar el derecho al trabajo del accionante atendiendo la aplicación del principio de

confianza legítima, ordenando a la administración a reubicarlo en un lugar y que además sea acorde a su actividad comercial, toda vez que la medida tomada por la administración fue desproporcional, pues por más de 22 años esta persona de 61 años de edad llevaba ejerciendo el comercio informal (venta de buñuelos y avena) en el centro de la ciudad de Ibagué y la secretaría de gobierno en cumplimiento de un fallo del tribunal administrativo de Tolima solicitó el desalojo del espacio ocupado brindándole como reubicación de su actividad la asignación de un triciclo saltarín, actividad totalmente diferente a la que venía ejerciendo.

- Sentencia T – 773 de 2007 de igual forma se estudia el caso de una vendedora ambulante de más de 10 años en el municipio de la Dorada Caldas a quien la administración municipal le ha ultrajado en varias ocasiones decomisando los productos de venta (verduras, frutas) y les desaloja a la fuerza en virtud de un decreto expedido por el alcalde municipal mediante el cual se pretendía regular la venta ambulante, en dicha providencia la corte constitucional al igual que en el anterior caso tutela el derecho vulnerado y ordena a la administración a reubicar a la accionante bajo el fundamento que los derechos constitucionales fundamentales de tales personas no se pueden privar hasta soportar una carga pública desproporcionada y con mayor razón cuando los afectados se encuentran en situación de vulneración por la condición de precariedad económica, desconociendo el principio de la confianza legítima puesto que la autoridad administrativa no adoptó medidas encaminadas a mejorar las condiciones de vida de

esta población, sino que por el contrario realizó actuaciones tendientes a desmejorarla de manera injustificada.

- Con la sentencia T – 394 de 2008 se analiza un caso diferente en el cual se encuentra configurado el principio de confianza legítima, frente a una vendedora ambulante de dulces en la ciudad de Bogotá por más de 32 años, donde la administración distrital atendiendo el principio mediante un plan de organización de las ventas ambulantes en la ciudad de Bogotá, se compromete a reubicar a los vendedores ambulantes, capacitarlos, ofrecerles créditos a fin de desalojar el espacio público ocupado, la accionante es vinculada laboralmente de manera temporal como guía cívico de un programa de la ciudad, sin embargo al tener tal connotación la peticionaria indica que se vulnera su derecho al trabajo; en este orden de ideas la corte establece que no accede a las pretensiones indicando que si existe cumplimiento por parte de las autoridades administrativas de la obligación que tiene de ofrecerle alternativas económicas al administrado proporcionales y acorde con sus condiciones (sexo, edad, condición física) y que le permita asegurar unos ingresos similares a los recibidos con la actividad informal a la cual se dedicaba, se demuestra que se acataron los postulados exigidos por el principio.
- Con la sentencia T -1179 de 2008 se analizó el caso frente a la restitución de espacio público de unos lustradores de botas en una plazoleta de la ciudad de Ibagué, y la vulneración del derecho al mínimo vital y trabajo, en esta ocasión estableció la corte que ha sido enfática en afirmar que las personas que se dedican al comercio informal no

pueden ser desalojadas por la administración de manera sorpresiva o repentina, debe ofrecer una reubicación con el fin de asegurar los instrumentos necesarios para garantizar su mínimo vital. En esta jurisprudencia se indicó *“La corte ha insistido en que no puede privarse a quienes no cuentan con las oportunidades económicas en el sector formal, de los únicos medios lícitos de subsistencia que tienen a su disposición”*.

- La sentencia T – 200 de 2009 esta vez se concede la protección del derecho a la vida digna bajo el amparo de este principio, cuando un ciudadano que llevaba más de 6 años ocupando un lugar con su familia como vivienda sobre la vía férrea en el municipio de Santiago de Cali, en esta instancia la secretaría de infraestructura ordena el desalojo de la familia sin tener las medidas pertinentes de protección de la confianza legítima, para lo cual la corte constitucional indicó que la administración municipal no reconoció dicho principio ya que no solo se debe aplicar los presupuestos procesales para el desalojo sino que debe el estado buscar soluciones favorables a favor de la población en especial si cuenta con la condición de vulnerabilidad, reiterando nuevamente acerca de la proporcionalidad que se debe manejar frente a estas situaciones de configuración de la confianza legítima.
- Finalmente este principio ha sido reconocido recientemente (2013 y 2017) en jurisprudencia de la Corte Constitucional, amparando el derecho al trabajo bajo el análisis de dos situaciones particulares de una presunta ilegalidad como consecuencia de los problemas sociales que vive el país, una de ellas directamente relacionada con el caso en concreto en la sentencia T-412 de 2013, en la cual asociaciones y corporaciones

de bicitaxistas que operan en la ciudad de Bogotá presentaron acción de tutela contra la secretaría distrital de movilidad de Bogotá y la policía metropolitana, debido a que indican que existe una vulneración a su derecho al trabajo y mínimo vital, toda vez que son perseguidos por dichas entidades al operar como transporte de servicio público, aun existiendo un fallo de la corte constitucional donde se determinó que la prohibición expresa de la ley 1383 de 2010 fue declarada exequible bajo el entendido que en cada entidad territorial debía regularse el tema de la prestación de este servicio con vehículos no automotores, para esta revisión del caso la corte constitucional estableció que en atención al fallo anterior las entidades territoriales dentro del ámbito de sus competencias, tenían la necesidad de promover una regulación para definir si esta clase de vehículos (bicitaxis) son aptos para prestar el servicio de transporte público, siempre y cuando sean tenidos en cuenta los principios orientadores en la materia, como los son la prevalencia del interés general sobre el particular, libertad de acceso, calidad y seguridad de los beneficiarios, y el principio de confianza legítima; para lo cual se indicó que no podía dejarse de lado lo que a nivel jurisprudencial se ha dicho en cuanto a regular situaciones por tiempo prolongado bajo anuencia de la administración que afectan un número de personas, hechos que suceden con el bicitaxismo, pues es una actividad que ha venido siendo ejercida desde hace más de diez años en la ciudad, sin controversia alguna por la administración, generando expectativas a los administrados de estar actuando conforme a la norma y, por lo tanto, la administración está obligada a tomar medidas que mitiguen el impacto en sus derechos fundamentales, especialmente el derecho al trabajo y el mínimo vital, por ende reconoció los derechos.

El otro caso analizado es en la sentencia T-073 de 2017, donde la accionante quien es dueña de un establecimiento de comercio, cuyo objeto obedece a la venta de bebidas frías y la prestación de servicios sexuales por parte de mujeres mayores de edad, que viene ejerciendo desde más de 80 años, interpone tutela para que se ampare el derecho al trabajo a favor de ella y sus empleadas las trabajadoras sexuales, toda vez que la alcaldía de chinácota ordenó la suspensión del establecimiento durante (2) meses por no tener la documentación requerida, pues primero ordeno el desalojo del establecimiento a otro lugar, ya que donde inicialmente funcionaba estaba en condiciones de amenaza de ruina, por lo cual se traslado el establecimiento informándole a las autoridades quienes concedieron el permiso para funcionamiento dos cuadras más adelante, sin embargo la administración luego de la reubicación en visita realizada por la policía en el año 2015, le indicó a la dueña que el nuevo lugar no cumplía con el uso de suelos según el EOT por ser zona residencial; para este caso la corte establece que existe una omisión por parte de la administración en cuanto expidió un esquema de ordenamiento territorial en el año 2003 modificado en el 2007, al incluir como prohibición en cualquier zona del municipio el ejercicio de actividades comerciales de alto impacto como es el caso de la prestación de servicios sexuales desconociendo que existían estos sitios en el municipio, de igual forma indicó que por principio de confianza legítima estos ordenamientos no le son aplicables a este establecimiento ya que ejerce en el municipio de tiempo atrás, razón por la cual ordeno la protección del derecho al trabajo para las personas afectadas.

De esta forma con este precedente jurisprudencial la corte constitucional ha reiterado el amparo del derecho al trabajo bajo el principio de la confianza legítima, cuando ha indicado que

es desproporcional para el individuo, privar a quien trata de escapar de la pobreza mediante ciertos medios de trabajo que tiene a su disposición, frente a un interés general formulado en términos abstractos e ideales; encontrando de esta manera, que se configura el principio de la confianza legítima cuando existen los elementos constitutivos para ello y es deber de la administración a luz de este principio proteger los derechos fundamentales en las situaciones que verse su desconocimiento.

A su vez Cleves, (2007) ha analizado la postura de la jurisprudencia constitucional cuando existe colisión entre el principio de la buena fe, en el cual se encuentra inmerso la confianza legítima y otros principios como por ejemplo el de legalidad, encontrando que se ha avalado la protección del principio de la confianza legítima en condiciones de ilegalidad, la mayoría de sus doctrina aplicada a casos de vendedores ambulantes como los que se expusieron anteriormente. Al respecto indicó que dicha postura se evidencia claramente en la sentencia SU 601 A de 1997, donde la corte constitucional recordó: *“el principio de la confianza legítima se fundamenta en la buena fe, y cuando la administración pública ha autorizado el ejercicio del comercio informal mediante actos jurídicos o por cualquier otro tipo de actuación externa de la misma, dicha actividad pasa de ser ilícita a lícita”*.

Para el caso de estudio, los bicitaxistas en aras de buscar una legalidad a su actuación se agremiaron en sociedades las cuales fueron registradas ante la cámara de comercio reconociendo dicha actividad como comercial, además de ello bajo la sentencia C – 981 de 2010 se estudia por la corte constitucional la exequibilidad de la ley 1383 de 2010, toda vez que el legislador en la reforma que hace al código nacional de tránsito solo hasta este año, prohíbe

la prestación del servicio público de pasajeros con este tipo de vehículos los cuales venían ejerciendo desde 1997, para lo cual indica el tribunal constitucional en su parte resolutive, que tal prohibición debía ser regulada atendiendo las condiciones de tiempo, modo, y lugar por cada una de las autoridades territoriales competentes, al ser evidente que existen otras modalidades de transporte que no fueron tenidas en cuenta por el legislador al momento de la modificación de la norma, sin embargo en el plan maestro de movilidad para la ciudad de Bogotá (decreto 319 de 2006) expedido por la secretaría distrital de movilidad, en el título II capítulo III se regula y establece las disposiciones del transporte no motorizado, denotando que ya existía un reconocimiento por las autoridades locales a la inclusión de este tipo de transporte en el sistema de movilidad de la ciudad, finalmente se encuentra el plan nacional de desarrollo del actual gobierno (ley 1753 de 2015), donde se indica la exigencia al ministerio de transporte para que regule tanto el servicio que se presta con los vehículos no automotores, como la implementación del vehículo bajo las normas nacionales.

Así las cosas, podemos concluir que el principio de la confianza legítima es aplicable al caso de estudio en cuanto existen varias disposiciones por parte de la administración que han permitido generar conforme al principio de la buena fe ejercen esta actividad, que el principio de la confianza legítima se ha desarrollado como una herramienta jurídica de gran utilidad, la cual ha servido como límite para las autoridades administrativas de abstenerse de tomar decisiones frente a situaciones jurídicas o expectativas generadas por ella misma y para los administrados que han actuado de buena fe, como mecanismo para defenderse reclamando la protección a la confianza que les ha generado las decisiones de esas autoridades, y en palabras del alto tribunal constitucional que si bien es cierto que prima el interés general sobre el

particular, no se pueden desconocer los derechos constitucionales fundamentales, en especial de aquellas personas quienes se encuentran en una situación de vulnerabilidad, argumentando por ejemplo la protección del espacio público.

3.6 Eficiencia del contrato de trabajo en el bicitaxismo

La Corte Constitucional nos ha manifestado en la sentencia SU-360 de 1999, que existe justicia cuando hay una política activa frente a las personas que ejercen una actividad informal de trabajo, se indica que la lucha contra el desempleo responde a políticas concertadas con programas públicos de contenido macroeconómico y que cualquier programación y planificación es deber de los gobiernos.

A su vez, identificó Orjuela et al. (2011) que es objetivo del Estado adoptar una política de empleo positiva y preventiva, donde existan puestos de trabajo decentes con salarios justos, democratizando desde la base y ayudando a los pobres a organizarse mediante programas creativos, en muchas ocasiones de negociación colectiva.

Bajo dicho fundamento, es claro que no se pueden desconocer las funciones pública y administrativa en las cuales se funda constitucionalmente el Estado colombiano, salvaguardando y garantizando que los ciudadanos gocen de sus derechos, para el caso específico, brinde las herramientas necesarias para tener un trabajo digno, poder satisfacer las necesidades de cada individuo y trabajar en las mejores condiciones.

Así lo ha planteado el alto tribunal constitucional en la sentencia T-442 de 2013, puesto que al regularse la actividad del bicitaxismo, bajo el fundamento más importante, en cuanto hablamos del amparo de un derecho constitucional fundamental, el derecho al trabajo, el cual garantiza el Estado Social de Derecho al que pertenecemos, y al analizarse la implementación que ha tenido este hecho social, su aceptación social y la permanencia en el tiempo prolongado por parte de la Administración sin tomar medidas en cuanto a su actuar ilegal se puede concluir que es más costoso la prohibición para quienes actualmente ejercen esta actividad, que seguir permitiendo su ejecución, pues atendiendo el principio de confianza legítima habría que reubicar a los actores de dicha actividad, en otra que le brinde condiciones iguales a fin de proteger y respetar el derecho al trabajo que les asiste.

Por lo tanto permitir la ejecución de la actividad del bicitaxismo en el sistema de transporte público, pero fomentando y ejecutando políticas dirigidas a la formalización de dicha actividad, regulando medidas que generen posibilidades de empleo como una vinculación laboral mediante una empresa formalmente constituida, capacitación en el manejo de los vehículos, control de pólizas en caso de accidentes, comodidad y calidad de los vehículos, control de las vías a utilizar para la prestación del servicio, entre otros aspectos formales, según el esquema que se trabaja actualmente bajo la normatividad de transporte público en Colombia, sería más eficiente para la Administración.

Además de lo anterior, se entiende que mediante la vinculación laboral de los conductores del bicitaxismo, mediante contrato de trabajo bajo condiciones dignas y decentes como se

explicó a lo largo del capítulo segundo, se lograría proteger el derecho fundamental constitucional al trabajo, ya que tendrían todas las garantías laborales que consagra la ley en Colombia (jornada y horario de trabajo, prestaciones sociales, salario, horas extras, dominicales, festivos, acceso al sistema de seguridad social), además de contar con un contrato de trabajo que exige, al propietario del vehículo, o a quien haga sus veces de empleador, el deber de cancelar un salario que le asegure una vida digna al trabajador y de gozar de una estabilidad laboral; las ventajas que representaría la reglamentación de este medio de transporte, sin duda estarían dadas por mayores garantías para los conductores, igualmente, permitiría un aumento del erario, a través de tributos que tendría esta actividad, por ejemplo el uso de la malla vial, así como una alternativa de solución al problema de la movilidad en la ciudad de Bogotá al funcionar como medio complementario del sistema de transporte público.

3.7 Reflexiones

El servicio de bicitaxismo de acuerdo al trabajo de campo realizado en la mayoría de porcentaje es utilizado por el género femenino, personas de estratos 2 – 3 y de escolaridad mínima de bachillerato, asimismo la mayoría de los servicios son entre semana y las razones de utilización obedecen al trabajo, estudio, y diligencias del hogar. El tiempo de recorrido de acuerdo a las encuestas realizadas establece que es de 5 a 15 minutos, sin lugar a duda es una de las razones por la cual los usuarios de este servicio han optado por utilizarlo, además de indicar que cuenta con una tarifa mucho más barata que la de un transporte público convencional.

De acuerdo a los datos analizados en las encuestas, no obstante se presta un servicio de calidad en cuanto a las variables del (tiempo – tarifa – comodidad) en relación al sistema de transporte tradicional, el ejercer el bicitaxismo como una actividad informal, genera que el comportamiento vial de los conductores no sea el apropiado, existe imprudencia y poca experticia en algunos conductores, teniendo un alto índice de accidentalidad entre ellos mismos, o con otros actores viales puesto que no tiene un lugar específico para circular.

Así mismo, se puede evidenciar que en su mayoría, quien ejerce esta actividad obedece a personas de niveles en educación y de estratificación social bajo, en cuanto a la relación laboral de informalidad que se ejecuta se puede observar que si bien se perciben buenos ingresos por los operadores de los vehículos, éstos no se encuentran afiliados a un sistema de seguridad social, no tienen pólizas, o seguros que garanticen una seguridad en cuanto a la responsabilidad en caso de un accidente, igualmente se establecen tipos de subordinación entre dueño y conductor que aquejan largas jornadas de trabajo sin una remuneración digna y acorde a la ley colombiana.

4 CAPÍTULO IV - REGULACIÓN A NIVEL INTERNACIONAL DEL BICITAXISMO

Para finalizar el trabajo de investigación, se revisó los distintos casos de este tipo de transporte en otros sitios diferentes a Colombia, es así como en este capítulo a fin de contextualizar la situación en ámbitos internacionales, se determina cómo esta actividad es ejercida y cómo se encuentra organizada o regulada por las autoridades competentes, cuales son los requisitos exigidos para transitar, que rutas, tarifas, y condiciones específicas debe cumplir el vehículo entre otros aspectos.

Para ello en el siguiente estudio se reseñaron las experiencias internacionales de seis (6) ciudades México DF, Morelos, Nueva York, Londres, Berlín, Barcelona, se escogieron dichas ciudades atendiendo que tienen normatividad aplicable en materia de transporte o es considerada esta actividad como una fuente de empleo, una forma económica de sustento para quien la realiza mediante la operación de empresas legalmente constituidas, así mismo se analiza en el continente asiático dos (2) países india y china, lugares en los cuales encontramos que si bien no está legalizado el ejercicio de la actividad por las entidades estatales, como es el caso de Colombia, tienen una reglamentación o deben cumplir con una serie de requisitos para ser ejercida como transporte bien sea público o turístico, con esta información se busca determinar cómo se pueden adecuar las medidas de regulación para este tipo de vehículos y que metodologías se pueden aplicar en Colombia específicamente en la ciudad de Bogotá.

Transporte.

4.1 Historia

La actividad del bicitaxismo no tiene su origen remontado a un inventor específico, su nombre aún es algo incierto; algunas fuentes americanas le han dado crédito al herrero estadounidense Albert Tolman, cuando inventó el vehículo en 1848 Worcester, Massachusetts para un misionero. Otros afirman que fue Jonathan Scobie, un misionero estadounidense en Japón quien inventó el rickshaw (bicitaxi en inglés) hacia 1869 para transportar a su esposa inválida por las calles de Yokohama. Así mismo, en Nueva Jersey, la sociedad histórica del condado de Burlintong, reclama una invención en 1867 por el fabricante de carros James Birch, que es exhibido en su museo. (Muñoz, Manrique, Uribe, 2014).

De acuerdo al estudio realizado por Muñoz et al. (2014) en Japón se establece por los historiadores la creación a Izumi Yosuke, Tokujiro Susuki y Kosuke Takayama como los inventores del rickshaw en 1868, quienes se inspiraron en los coches de los caballos que se habían introducido en las calles de Tokio, usados anteriormente, y es a partir de 1870, cuando el gobierno de Tokio emite un permiso para construir y vender los rickshaws a estos tres hombres; el sello de uno de estos inventores se requería que fuera impreso en cada licencia para poder operar un rickshaw.

Así mismo, se indicó que para 1880 hacen su aparición los rickshaws por primera vez en la India, en Simla y 20 años después en Calcuta, siendo utilizados por comerciantes chinos para el transporte de mercancías. En 1914, solicitan permisos los chinos para utilizar estos vehículos

para el transporte de pasajeros y poco después se populariza su uso en las grandes ciudades del sureste asiático.

En países como Indonesia, es común que las autoridades de tránsito no regulen esta actividad sino que simplemente se limitan a prohibir la entrada a la capital Dhaka de los becaks como son llamados allí, debido a que no circulan a gran velocidad y forman trancones en las principales avenidas de la ciudad. Por lo tanto, solo tienen permiso para circular por las carreteras que conducen a las aldeas cercanas.

En Alemania el archivo alemán “Bundesarchiv”, muestra varias fotografías en blanco y negro de 1941, en el Gueto judío de Varsovia (Polonia), donde este medio de transporte era muy común entre los más pudientes y entre los militares de las SS. Consistía en un triciclo con una silla reclinable de dos asientos en la parte delantera. (Martín, 2016)

Hoy en día ha incrementado y es normal ver este tipo de transporte en varias ciudades del mundo, como una alternativa más que se suma a los medios tradicionales de transporte público, que genera ingresos y se ha convertido en una fuente de empleo; éste medio de transporte se ha conocido también en otros sitios como rickshaws, trixitaxis, pedicaps, becak, ecobas, pedapods, cycle rickshaws, becaps, trishaws, y al referenciarse dicho nombre se entiende por tal aquel que consisten básicamente en un vehículo de tres ruedas diseñado para transportar pasajeros y a su conductor, el cual es operado por el mismo, es decir, es de tracción humana.

4.2 BICITAXISMO EN AMÉRICA

4.2.1 CIUDAD DE MÉXICO Y MORELOS

En ciudad de México Distrito Federal, el servicio de transporte público se encuentra dividido según la ley de transporte y viabilidad del Distrito Federal en: masivo, colectivo, individual y bicicletas adaptadas. En el Distrito Federal los bicitaxis son una de las opciones para trasladarse en el centro histórico de la ciudad, se encuentran de todo tipo de diseño y modelo eléctricos, armados, de colores, con techo plástico o de tela, adornados al gusto del conductor. Su uso en el Distrito Federal es dual, sirven como un sistema de transporte público y como vehículos de turismo. Muñoz et al. (2014)

De acuerdo al estudio realizado por Muñoz et al. (2014), el gobierno del D.F. y la asamblea legislativa publicó un decreto con el cual se faculta a la Secretaría de Transporte y Vialidad con el fin de regular el servicio de bicitaxi, mediante la expedición de un manual técnico, siendo el servicio reglamentado desde el 2003, con tarifas determinadas, las cuales oscilan entre los 28 y 80 pesos mexicanos, dependiendo de la distancia del viaje.

En el Distrito Federal de México, establece que los vehículos que presten el servicio de bicitaxis deben portar los colores y corte de pintura que establezca la normatividad correspondiente; de igual forma, indica que se debe exhibir en lugar visible la identificación autorizada y debe tener las siguientes características: 3 metros de largo, 1.10 de ancho y 1.70 de alto, cuenta con una batería de 12V/20 A., que lo define como un sistema híbrido mecánico-eléctrico, que no reemplaza el pedaleo, pero ayuda al conductor en zonas de pendiente, puede

alcanzar velocidades de 30 kilómetros por hora y tiene capacidad para 3 personas. (Mercado Velandia, 2012)

Actualmente, se encuentra regulado el servicio en el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal expedido el 17 de agosto de 2015; el vehículo es denominado como ciclotaxi y su modalidad es vehículo no motorizado; tienen vías y zonas autorizadas exclusivas para transitar; en caso de incumplir la norma tienen multa y como sanción el vehículo se remite al depósito (art. 22); dentro de las características de los vehículos se encuentra que deben cumplir con tener luces rojas en la parte trasera y blancas en la parte delantera (art. 40); como requisitos legales para conducir se contemplan portar permiso de la autoridad competente, tener la cromática autorizada y portar el número económico que identifique la unidad. (Art. 44).

En ciudades como Morelos en México, se adoptó mediante el Reglamento de Tránsito de bicitaxis para el municipio de Emiliano Zapata, el cual fue expedido por el ayuntamiento y entró en vigencia a partir del 1 de febrero de 2001 la reglamentación para este tipo de vehículo y sus conductores, regularizando tanto las características del mismo como una licencia de conducción obligatoria para cada una de las personas que se dedican al trabajo de bicitaxistas, permitiendo un mayor control sobre los mismos; así mismo, se establece que solo podrán transitar por vía pública aquellos bicitaxis inscritos en la autoridad de tránsito municipal y que tengan placas y permiso vigente.

Se ha indicado bajo dicho reglamento que los propietarios del vehículo deben registrarlos ante la autoridad de tránsito, quien se encuentra facultada para expedir las placas de

matriculación; en cuanto al registro se debe cumplir con requisitos como: radicar solicitud por escrito, manifestación por escrito del propietario donde se obligue a responder solidariamente por el pago de las multas que se impongan a los conductores, cubrir el costo de sus derechos de prestación del servicio. (Arts. 9 y 10)

El reglamento también establece que para conducir el vehículo se requiere tener un permiso vigente o credencial expedida por la Dirección de Tránsito (Art.16), además debe cumplir con 3 requisitos: tener mínimo 16 años de edad, presentar el acta de nacimiento, aprobar el examen de normas de vialidad (Art. 17). Así mismo, determina que los permisos tienen una vigencia de 1 año, los cuales en caso de ser encontrado el conductor en estado de embriaguez, de la ocurrencia de accidente provocado por descuido, negligencia o falta de pericia para conducir, es cancelado. (Art.18)

El artículo 22 del reglamento establece que los conductores de los bicitaxis están obligados a llevar el permiso de manejo vigente, acatar y respetar las señales de tránsito como circular siempre por la derecha, sobre las áreas señaladas, disminuir la velocidad ante la presencia de peatones, llevar la cantidad de pasajeros que ocupen los asientos, no pueden transitar por vías rápidas y/o viajar a velocidades de más de 30 km/h , arrojar basura y cuidar que el pasajero tampoco lo haga; está prohibido transitar en forma paralela en un mismo carril con uno o más bicitaxis o bicicletas, llevar carga que dificulte su visibilidad, equilibrio o la adecuada operación que constituya peligro.

La revisión de las condiciones mecánicas generales de los bicitaxis se realiza una sola vez al año, con el fin de verificar su funcionamiento y equipos de seguridad, esto se hace por parte de las autoridades de tránsito; para otorgar el aval en la revisión del vehículo, deberá contar con complementos como: espejo retrovisor colocado al lado izquierdo del conductor; una bocina, timbre o claxon; y frenos que accionen en forma mecánica sobre las ruedas traseras. (Arts. 24 y 26).

Dentro de las sanciones que se pueden imponer por infracciones a los bicitaxistas están: amonestación, multa que se fija con base en días de salario base mínimo general en el estado, suspensión del permiso o credencial para conducir, cancelación definitiva, retiro de la circulación y remisión del vehículo al depósito; como garantía del pago de la multa las autoridades de tránsito pueden retener la placa del bicitaxi; si es encontrado en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias psicotrópicas tiene suspensión, arresto y hasta cancelación definitiva del registro; así mismo, no se permite realizar ningún trámite administrativo cuando el conductor o el propietario tengan pendientes pagos de multas por infracciones (Reglamento de Tránsito, 2001, Capítulo IX)

4.2.2 NUEVA YORK

En esta ciudad este tipo de vehículo es denominado bicitaxis o pedicabs; se origina como una opción de transporte tomado por los turistas o habitantes de la ciudad, con el fin de recorrer la ciudad desde otra perspectiva en este tipo de coche o debido a la deficiencia del transporte público. Su esquema operacional obedece en mayoría a la prestación del servicio turístico y

cultural; a través de las rutas se dan a conocer los sitios de interés y la arquitectura de la ciudad; así mismo, se presta para el servicio de publicidad mediante anuncios que deben tener una medida de 30 x 30 cm; los conductores hacen las campañas de la información de los servicios de las empresas, productos o eventos. (Mercado Velandia, 2012)

Este sistema empieza en el año 1995, como alternativo de transporte sin tener regulación, sin embargo después de algunos años, se convierte en un negocio rentable, generando un considerable aumento en la oferta de bicitaxis, pero teniendo en cuenta el aumento y la alta accidentalidad que se presentaba, en el 2009 la ciudad expide una reglamentación estricta para las empresas y personas que prestan el servicio. Muñoz et al. (2014).

Con dicha reglamentación se indicó que debían seguir y cumplir requisitos como asegurar los vehículos, tener luces, tener parabrisas a prueba de agua, cinturones de seguridad, sistema de frenado hidráulico, así como mostrar claramente los precios del servicio al usuario; los conductores deben tener una licencia para poder transportar pasajeros expedida por el Departamento de Asuntos del Consumidor quien lleva un registro de las infracciones de los conductores, teniendo como sanciones advertencias, suspensiones, y en caso de reincidir la prohibición total del servicio. (Recuperado de http://www1.nyc.gov/assets/dca/downloads/pdf/businesses/DCAInspectionChecklist_PedicabBusinessesAndDrivers_Spanish.pdf el 17 julio de 2016)

El Alcalde de Nueva York, Michael Bloomberg el 13 de diciembre en 2012 firmó un proyecto de ley, buscando tomar medidas contra las prácticas tarifarias irregulares, y con el fin de proteger a los ciudadanos y a los visitantes que optan por viajar en bicitaxis, creando un sistema de tarifas razonables, donde se cobre sin importar el número de pasajeros, existan cronómetros visibles que muestren el precio por minuto, y se entregue al inicio de viaje la tarjeta de tarifas, debido a que el cobro del servicio no es claro, pues, algunas tarifas son arbitrarias y otras se cobran dependiendo del recorrido o las personas que utilizan el servicio. (Mercado Velandia, 2012)

En el Central Park se ofrece el servicio por parte de empresas de pedicabs donde los visitantes pueden recorrer toda la extensión del parque y apreciar su paisaje de manera tranquila mientras el conductor le suministra información de diferentes puntos; se puede alquilar por página web. (Recuperado de <https://www.centralparktours.net/tours/central-park-pedicab-tour> el 11 agosto de 2016)

4.3 BICITAXISMO EN EUROPA

4.3.1 LONDRES

De acuerdo a la investigación realizada por Velandia, (2012) en esta ciudad también son conocidos como rickshaws o pedicabs; son vehículos impulsados a pedal con capacidad para 3 personas y son operados en el centro de la ciudad como un transporte público y turístico amigable con el medio ambiente, principalmente por estudiantes extranjeros residentes en la ciudad. Adicionalmente, se usan como medio de publicidad económico, mediante la instalación

de vallas y avisos, así como para la realización de publicidad de productos, locales, ventas, eventos corporativos, matrimonios, fiestas, funerales, etc. El servicio turístico ofrece servicios por horas; dependiendo del recorrido se encuentran varios paquetes por sitios de interés o temáticas del turista; por ejemplo si le interesa la cerveza se hace el recorrido por los mejores bares, pubs, etc.

Aunque no están regulados, se han creado asociaciones alrededor de 5 a 10 compañías; la primera de ellas fue Bug Bugs en 1998. En el presente se contabilizan 1000 vehículos, y entre otras compañías están Chariots, London pedicabs, London pedicabs operator association. Asimismo según el estudio de la universidad nacional de Colombia se puede evidenciar que en la actualidad no cuentan con una política pública para su funcionamiento, pero las autoridades han trabajado para implementar un código de práctica, con el fin de tener un control en la cobertura total de los conductores de este tipo de vehículo mediante una licencia de conducción. Muñoz et al. (2014).

Los vehículos se encuentran equipados con cinturón de seguridad y sistema de luces; los que se encuentran afiliados a alguna asociación cuentan con seguro contra accidentes y no pueden exceder el cupo de pasajeros. Las grandes empresas realizan controles periódicos de seguridad y mantenimiento preventivo; ellos alquilan el bicitaxi, los conductores deben llevarlo después de cada turno a los patios. (Mercado Velandia, 2012)

La principal problemática de las autoridades de este país frente a esta actividad sin regulación, es que se encuentren inmigrantes indocumentados, puesto que las empresas están ofreciendo

trabajo a jóvenes no calificados que ellos mismos certifican y capacitan en la conducción de este tipo de vehículos, de los cuales la mayoría suelen ser estudiantes extranjeros e inmigrantes quienes trabajan en esta actividad como una alternativa para mantenerse; en Londres quien entra a la ciudad como estudiante tiene permiso de trabajo. Muñoz et al. (2014).

4.3.2 BERLÍN

El sistema funciona en 4 zonas de la ciudad, se utiliza como medio de transporte turístico y ambiental por la implementación de la bicicleta que ayuda a tener menos contaminación; algunos implementan el sistema de publicidad, sin embargo los clientes hacen preferencia a los bicis que no la llevan por lo cual son muy pocos los que prestan este servicio adicional. La única época en la que no se presta el servicio es en invierno. (Recuperado de <http://www.velotaxi.de/en/home/about-velotaxi/history.html> el 24 de junio de 2016)

Son vehículos con modelos futuristas donde se cobra por kilómetro de recorrido 2.5 euros y por los siguientes 1 euro por cada uno; una de las empresas creadoras de este sistema es Velotaxi que comenzó en 1997 como un nuevo sistema de transporte con un concepto innovador de publicidad. (Mercado Velandia, 2012)

En la capital alemana crearon la compañía Velotaxi, defendiendo sus beneficios ambientales en la ciudad y asociando al vehículo un sistema de publicidad. Veloform Media GmnH es hoy propietario de la marca, comercializadora internacional del sistema velotaxi y es productor de los vehículos del mismo. En la expo 2000 de Hannover la empresa Velotaxi se presentó como

un nuevo modelo de automóvil, el city cruiser, con cabina de Polietileno reciclado y una técnica mejorada para atender la demanda de pasajeros y conductores. (Recuperado de <http://www.velotaxi.de/en/home/about-velotaxi/history.html> el 24 de junio de 2016)

En Alemania ejercer este tipo de actividades se conocen como minijobs, pequeños trabajos que reúnen determinadas calidades. Se trabaja desde marzo hasta octubre los siete días a la semana desde las 10 hasta las 8; los conductores trabajan de forma independiente como autónomos; deben tener (3) documentos reisegewerbekasrte (licencia comercio ambulante), carné de conducir y carné de identidad los cuales deben ser vigentes, y debe presentar a la empresa, además de pagar por el alquiler del vehículo. (Recuperado de <http://www.velotaxi.de/en/home/about-velotaxi/history.html> el 24 de junio de 2016)

La principal fuente de facturación para la empresa Velotaxi no se deriva de los servicios prestados por los conductores, sino de los ingresos publicitarios a través de los anuncios en los vehículos. Los conductores trabajan por cuenta propia, sólo una pequeña parte de la tarifa de alquiler se cobra para el mantenimiento de los vehículos. (Mercado Velandia, 2012)

En noviembre del 2010 Carina Heinz, Ivo Staps y Peter Lorenz se hicieron cargo como fundadores y accionistas y representantes generales de Velotaxi Alemania y para esto fundaron la empresa Eco Next GmbH. La empresa comercializa en toda Alemania los espacios publicitarios sobre los velotaxis y son responsables de la organización en Berlín. Además apoyan desde Berlín asesorando a los fundadores de las nuevas empresas Velotaxi en toda

Alemania. (Recuperado de <http://www.velotaxi.de/en/home/about-velotaxi/history.html> el 24 de junio de 2016)

4.3.3 BARCELONA

Se conocen con el nombre comercial de trixis, funcionan desde el año 2002, son triciclos que operan como servicio de transporte urbano a pedales y con tres ruedas; están equipados con motor eléctrico, los catalogan como transporte ecológico que recorre las calles de la ciudad con pasajeros a bordo, lo pueden tomar en cualquier parte y hace recorridos por los sitios de más interés turístico; se utiliza también como un servicio para eventos, despedidas de soltero, bodas, cumpleaños, organizar salidas en grupo, etc., o se alquila al turista por todo el día, y hasta se ha convertido en una nueva alternativa de transporte en distancias cortas para los propios ciudadanos. Muñoz et al. (2014)

Dentro de las características técnicas del vehículo, según la ficha técnica homologada por el Ministerio de Ciencia y Tecnología se encuentra que cuentan con capacidad para un trixista – conductor– y dos pasajeros, peso total aproximado 140 kg, longitud total de 307 cm, ancho total de 110 cm, altura total de 179 cm, motor eléctrico de 250 w, 2 frenos de disco hidráulico, luces traseras y delanteras. No tienen límites de circulación, pero sólo funcionan durante nueve meses al año; su temporada es del 1 de marzo al 30 de noviembre. (Mercado Velandia, 2012)

No es considerado como un vehículo de motor por ello el Ministerio del Interior a través de la Dirección de Tránsito General de Tráfico dice que no necesitan matrícula. Se encuentran a su

vez homologados por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía que depende del Ministerio de Industria Turismo y Comercio. El servicio está avalado por permiso del Estado y debe ser renovado cada dos años y para ello se verifica que cumpla con las especificaciones técnicas. Muñoz et al. (2014)

Trixi.com, conocida por los vehículos bicitaxis (Trixis) que circulan por Barcelona, es una de las empresas con tiendas en Barcelona y Madrid que hace 15 años ofrece servicios “sobre ruedas”. (Recuperado de <http://www.trixi.com/barcelona/> el 16 de agosto de 2016).

4.4 BICITAXISMO EN ASIA

4.4.1 INDIA

Es un medio de transporte que apareció en la India –en Simla– alrededor del año 1880 denominado como rickshaws; luego de 20 años, más tarde en Calcuta. Se utilizaban principalmente por los comerciantes chinos para transporte de mercancía. En 1914, los chinos que residían en el país solicitaron el permiso con el fin de utilizar los vehículos para el transporte de pasajeros y se amplió a las grandes ciudades y se fue conociendo como el primer empleo para aquellos campesinos que emigraban a las ciudades. Muñoz et al. (2014)

Es un oficio de tiempo que se realiza en la India como opción para muchos hindúes con el cual se ganaban la vida; sin embargo esta forma de transporte de personas donde el conductor halaba el vehículo a pie, ha sido prohibida por el Gobierno, por considerarse un empleo que denigra en su práctica a los wallash, nombre con el que es conocido el conductor. El actual uso

es promovido por el Gobierno por tratarse de un vehículo de bajo impacto para el medio ambiente y por Organizaciones No Gubernamentales como medio para conseguir recursos sin afectar el medio ambiente para las personas de bajos recursos, en el sistema a pedal las tarifas no tienen una regulación los conductores acuerdan con los pasajeros. (Mercado Velandia, 2012)

En Nueva Delhi los modelos se han cambiado a un diseño ecoamigable denominado soleckshaw que es un vehículo con sistema solar eléctrico, tiene una batería solar de 36 voltios para una velocidad máxima de 9.3 km/h que soporta una carga de aproximadamente 440 libras, dura el recorrido de 48 a 67 km; una vez cumpla este ciclo la batería se puede recargar en una estación de energía solar; tienen asientos más cómodos, radio y cargador para móvil. Sin embargo y atendiendo el gran número de demanda que tiene el medio de transporte en 2009 se presenta al mercado un nuevo modelo de auto más barato denominado el Tata Nano como competencia directa del rickshaws por parte de la automotriz India Tata Motors, ya que entran a hacer parte de la oferta de transporte y prestar su servicio como taxi. Muñoz et al. (2014)

4.4.2 CHINA

Son denominados rickshaws y fueron utilizados por primera vez como vehículos manuales hacia el siglo XIX; en el siglo XX se convirtió en un elemento importante de desarrollo urbano, empezaron a ser producidos en masa y se convirtieron en la forma favorita de transporte para la élite colonial, como una manera de escapar del calor sofocante y de ostentar su riqueza. Los conductores cumplían su papel, como caballos humanos, cargaban personas y bienes hasta las

montañas, debían cumplir jornadas largas de trabajo por un salario escaso, pero la decadencia de los negocios de rickshaws empieza a finales de la Segunda Guerra Mundial cuando empiezan a aparecer otros medios de transporte público como los autobuses. Y es en 1949, cuando los rickshaws manuales son eliminados por Mao Tse Tung en la fundación de la República Popular China por considerarlos un símbolo de la opresión de la clase obrera. Muñoz et al. (2014)

Actualmente, por temas de derechos humanos, los rickshaws han quedado relegados a zonas y funciones netamente turísticas; sus tarifas son altas por lo cual no son utilizadas por el común de la sociedad, son utilizados en su mayoría por los turistas; los vehículos son impulsados a pedal y conservan el diseño antiguo de grandes ruedas traseras o clásico compuesto por una cabina montada sobre un par de ruedas, pero halado por una bicicleta, algunos son de color dorado o adornados con diseños pintorescos propios de la cultura china. Muñoz et al. (2014)

En los años 90 fueron usados como un medio de transporte para turistas, sin embargo en los últimos años se ha pretendido reducir su uso en las principales ciudades del país, debido a las congestiones que generan este tipo de vehículos. De acuerdo con su legislación el ancho de los bicitaxis debe ser tal que ocupe un carril entero de las vías y su velocidad máxima es de 10 km/h. En la mayoría de las grandes ciudades donde circulan rickshaws han sido desplazados por los policías hacia calles secundarias, vías peatonales o zonas turísticas donde no entorpezcan el tráfico. (Mercado Velandia, 2012)

Los conductores ofrecen paseos turísticos donde cuentan historia y cultura, se tienen guías turísticas profesionales que hablan diferentes idiomas, las tarifas son más caras que los taxis especialmente cuando es festivo, se encuentran organizados en diferentes partes de la ciudad en los denominados hutongs - callejones. Muñoz et al. (2014)

4.5 Reflexiones

En el presente capítulo se buscó demostrar los diferentes lugares del mundo en los cuales el servicio de transporte se presenta bajo una modalidad reglamentista o controlada por las autoridades, se observó a grandes rasgos aspectos sobre su forma de operar, los requisitos legales para su funcionamiento, restricciones, tarifas etc., a fin de comparar con los aspectos encontrados del ejercicio de la actividad en Colombia y determinar qué aspectos pueden ser validados para aplicar en la ciudad de Bogotá. Para ello se realizó el siguiente cuadro comparativo de los servicios de bicitaxi analizados:

CIUDAD	BOGOT	MEXIC	MORELO	NEW	LONDR	BERLI	BARCELON	INDIA	CHIN
ASPECTOS	A	O D.F.	S	YORK	ES	N	A		A
Fecha aparición	1997	2003	2001	1995	1998	1997	2002	1880	1990
Causa aparición	Deficiencia del servicio público Desempleo	Necesidad de transporte alternativo	Fuente de empleo	Fuente de empleo	Fuente de empleo para estudiantes extranjeros	Medio de transporte para turistas y por políticas medio ambientales	Medio de transporte para turistas ecológico	Fuente de empleo sin afectar el medio ambiente	Fuente de empleo
Tipo de servicio	Transporte público	Transporte público y	Transporte público	Turismo	Turismo	Turismo	Turismo	Transporte público	Turismo

Nombre del servicio	bicitaxis	turístico Ciclotaxi	Bicitaxi	bicitaxis o pedicabs	Pedicabs Rickshaws o Bicytaxis.	bicitaxi	Trixis	rickshaws	rickshaws
Características principales del vehículo	Existen vehículos de todo tipo con motor de gasolina, a pedal, motor eléctrico, que se utilizan en todos cuentan con carpa, espejos y frenos.	Son bicicletas adaptadas que cuentan con un motor eléctrico que se utiliza en pendiente; tiene sistema de luces, cinturón de seguridad, debe tener identificación en lugar visible, su capacidad es para 3 personas.	Bicicletas con remolque debe tener espejo retrovisor colocado al lado izquierdo del conductor; una bocina, timbre o claxon; y frenos que accionen en forma mecánica sobre las ruedas traseras.	Vehículo debe tener luces, parabrisas, cinturones de seguridad, frenos hidráulicos.	Triciclos a pedal con capacidad para 3 pasajeros con sistema de luces y frenos adicionales son usados como medios de publicidad	Vehículo con modelos futuristas cuenta con motor eléctrico freno hidráulico	Vehículos a pedal equipados con motor para ayudar en ciertos puntos al conductor, pero es accionado por él mismo.	Vehículos a pedal que han sido mejorados actualmente tienen un diseño ecológico amigable de motor que funciona con luz solar, asientos más cómodos radio y hasta cargador de teléfono.	Se conserva el modelo de bicicleta con una cabina montada sobre las ruedas traseras adornados de varios colores propios de la cultura, el reglamento establece que debe tener un ancho que no supere el carril entero de las vías y su circulación debe ser máximo a 10 km/h.
Regulación	NO	SI deben portar la identificación en lugar visible, tienen establecido	SI cuentan con un reglamento donde se exige credencial, placas y permisos para	SI deben tener licencia para transportar pasajeros	NO pero existen empresas legalmente constituidas dedicadas a	NO pero existen como empresas legalmente constituidas que	SI El vehículo se encuentra homologado por el ministerio de industria turismo y comercio	NO pero su uso es promovido por el estado al no ser	SI Tienen regulados los sitios de la ciudad en la cual

		dos colores que deben tener los vehículos y las calles por las cuales pueden transitar	circular y transportar pasajeros por parte de la dirección de policía y tránsito municipal.		eventos y transporte de pasajeros y los vehículos deben estar fabricados con una serie de especificaciones que han dado las autoridades	prestan el servicio turístico y de publicidad	debe renovar el permiso cada 2 años para ello debe cumplir con los requerimientos técnicos.	transporte contaminante	pueden transitar y las características que debe tener el vehículo
tarifas	\$800 a \$3000	25 - 80 pesos mexicanos	No se tiene dato	Entre 15 y 30 dólares por recorrido	La tarifa depende del tour que quiera realizar el turista oscilan entre los 50 y 150 libras	El 1 kilómetro de recorrido o 2.5 euros y por los siguientes es 1 euro por cada uno	Entre 25 y 150 euros en recorridos de 8 horas y 15 y 45 euros para recorridos de 1 hora.	No hay una tarifa específica el precio es negociado con los pasajeros	sus tarifas son altas por lo general son usados sólo por turistas

Fuente: elaboración propia 2017

6. PROPUESTA

A lo largo de la presente investigación, se explicó y contextualizó sobre el hecho social que vive actualmente la ciudad de Bogotá; mediante un análisis a esta problemática se estableció buscar una solución jurídica idónea para lograr controlar la ilegalidad e informalidad de la actividad como medio de transporte público en la ciudad de Bogotá, ya que se ha convertido en un problema social que no puede ser arbitrariamente prohibido o abolido al haber sido permitido por las autoridades administrativas el ejercicio de esta actividad por mucho tiempo, creando en los administrados –bicitaxistas– expectativas favorables puesto que se encuentran protegidas por el principio de la confianza legítima, razón por la cual se propone como instrumento para la solución del problema jurídico, en primer lugar se requiere integrar como medio de transporte público el bicitaxismo, bajo las políticas distritales que se tienen actualmente debe hacerse dentro del sistema integrado de transporte público SITP, para así controlar la ilegalidad de la cual goza a la luz de la normatividad del derecho al transporte y en segundo lugar se debe hacer la regulación de la actividad laboral informal mediante el contrato de trabajo.

Dicha legalización en primera instancia, corresponde al Congreso de la República, en cuanto debe modificar las leyes vigentes para incluir el vehículo bicitaxi, como vehículo de transporte público no automotor; así mismo el Ministerio de Transporte como máxima autoridad en el país frente a este tema debe implementar las políticas públicas a fin de homologar el vehículo

atendiendo los requerimientos y exigencias de la norma técnica de ICONTEC, habilitando a las empresas privadas creadas para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros mediante este tipo de vehículos; en segunda instancia, le corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad, actuando como la autoridad local en el tema de transporte público en la ciudad de Bogotá, la regulación de la actividad implementando como política para garantizar la vinculación de las empresas de los bicitaxis al sistema integrado de transporte público, mediante la contratación a través de la empresa de transporte del tercer milenio Transmilenio S.A., atendiendo la normatividad laboral vigente, para que presten el servicio como alimentadores del SITP; de esta forma, se propone solucionar la problemática que sigue aún sin remediarse, integrando un servicio rápido, económico, fácil de tomar, ecológico y seguro para la ciudad de Bogotá.

Lo anterior se encuentra fundamentado en que la entidad delegada para la función de regulación y control del transporte público, para el caso de Bogotá, corresponde a TRANSMILENIO S.A., así lo determina el artículo 15 del decreto 319 de 2006 y el decreto 486 de 2006:

El ente gestor del sistema de transporte público masivo de Bogotá, administra la infraestructura y ejerce el control sobre el cumplimiento de los contratos de concesión de las empresas privadas que prestan el servicio de transporte público masivo de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia. (Art.15)

Dicha vinculación sería mediante la figura de la concesión, empleando la misma contratación para la implementación del SITP y del sistema de Transmilenio; de acuerdo a la resolución 349 de 2014 establece la definición de Concesionario, indicando que es aquella persona que se desempeña como contratista de la entidad concedente, en este caso de TRANSMILENIO S.A., quien en virtud del contrato asume la explotación del servicio de transporte público terrestre automotor masivo urbano de pasajeros del Sistema Transmilenio, por su cuenta y riesgo, en las condiciones establecidas en el contrato de concesión y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, ente gestor TRANSMILENIO S.A., a cambio de una remuneración consistente en la participación en las rentas del Sistema Transmilenio, la participación en los ingresos del concesionario y el pago del derecho a la explotación de la concesión.

En conclusión, atendiendo la argumentación expuesta, los bicitaxistas deben conformar una sociedad de carácter privado y contratar los conductores con las garantías que la ley laboral exige, con el fin de licitar la concesión del servicio de alimentadores la cual se encuentra a cargo de la sociedad Transmilenio S.A. para ejercer legalmente y de manera regulada la actividad mediante el servicio de transporte público de pasajeros.

7. CONCLUSIONES

El mundo del trabajo en este país es actualmente uno de los principales ámbitos a través del cual se trasmite la desigualdad; en Colombia se establece bajo el contexto que analizamos que no puede hablarse de un nivel aceptable ni de trabajo digno, ni de trabajo decente, las características personales tales como género, etnia, edad, niveles de educación son determinantes para explicar las posibilidades de obtener acceso a un empleo en condiciones dignas y justas, y por esta misma razón la actividad del bicitaxismo, no busca exponer un estado que otorgue una solución o provea los medios suficientes para que todos tengan un sustento, sino que por medio de herramientas jurídicas se apliquen y adopten políticas públicas por parte de las administraciones, para que se puedan ejercer una opción de vida en igualdad de condiciones.

De igual forma no puede dejarse de lado que los costos de producción que deben enfrentar las empresas del sector formal y el sinnúmero de trámites y aprobaciones a los que deben someterse, desestimula la contratación formal; adicionalmente a esto se suma la política social que vive actualmente este país, donde se han generado una serie de incentivos asistenciales por parte del Gobierno, que llevan a que la gente prefiera renunciar a la posibilidad de ocupar un empleo formal con todas las garantías laborales que ha establecido el legislador para otorgar bienestar a los trabajadores, por no perder beneficios de programas de transferencias condicionadas, como por ejemplo, el caso de familias en acción o simplemente renunciar a un cupo en el SISBEN.

A la par con el desempleo no debe desconocerse la difícil situación socioeconómica que padece el país, la concentración del ingreso se ha acentuado, conduciendo a que familias de los estratos más bajos no tengan posibilidades de acceder a la educación, salud, vivienda, entre otros derechos, lo que ha hecho que se incremente la generación de actividades informales, entre las cuales se encuentra la que ejercen los bicitaxistas, convirtiéndose en una opción de empleo para varios ciudadanos, pues es la forma que encontraron de sobrevivir, de mantenerse y vivir dignamente junto con su núcleo familiar.

En razón a lo anterior, podemos concluir en primer lugar que con esta investigación se demostró, que el ejercicio de la actividad está efectivamente amparado por la Constitución Política de Colombia, siendo evidente que se está vulnerando directamente el derecho al trabajo, al mínimo vital y móvil, al medio ambiente sano, además de desconocer el principio de la confianza legítima que ampara para esta población, al no contemplarse por parte del Estado en cabeza de las entidades competentes, políticas que regulen su ejercicio y establezca un empleo formal.

Al prohibirse la actividad, se estaría perjudicando económicamente a los usuarios del servicio, al no poder acceder a este tipo de transporte que acorta distancias, de no más de 2 km a un bajo costo, hasta encontrar el medio de transporte más cercano, el cual en la mayoría de los casos es Transmilenio, de igual forma se afectaría la movilidad de la ciudad entre tanto nuevamente colapsaría el transporte pues la demanda de pasajeros es mucho más alta de lo que puede cubrir el transporte público, por lo tanto los usuarios seguirían sin tener el cubrimiento

eficiente del servicio de transporte público convencional y una protección por parte del Estado como garante del servicio público del transporte.

Como se pudo evidenciar con la presente investigación, el fenómeno del bicitaxismo que se viene presentando en la ciudad de Bogotá, se ha convertido en una alternativa de trabajo para quienes ejercen como conductores y solventan su familia con la ejecución de esta actividad, es una población denominada adulta de acuerdo a que la mayoría tienen entre los 27 y 59 años, lo cual indica que se encuentran en una edad laboral productiva; así como también, se ha convertido en una alternativa de servicio adicional, debido a la deficiencia en el transporte público, que ayuda en el desplazamiento y movilización de los ciudadanos en distancias cortas, creando familiarización del medio de transporte, existiendo una alta demanda de pasajeros de este servicio, pero sin ninguna regulación por parte de las entidades competentes, lo que ha ocasionado la proliferación de dichos vehículos y el descontrol en cuanto a la no protección de los usuarios, en aspectos tales como accidentes, multas, implementación de rutas, tarifas, niveles de calidad y eficiencia en el servicio y del vehículo, tal y como lo manifestaron los usuarios al momento de encuestarse.

Es pertinente y perentorio dar viabilidad a la regulación de los bicitaxistas por parte del Estado mediante la implementación del contrato de trabajo, ya que se pudo determinar que al no estar regulada la actividad se ha generado una explotación laboral en este medio; así mismo, con el fin de brindar organización, seguridad, y garantía a los derechos constitucionales para

todos los ciudadanos involucrados con la actividad, debido a que el ejercicio actual del bicitaxismo tiene como factores negativos la falta de protección frente a los usuarios, en cuanto no existe un responsable en caso de accidentes, lo cual se pudo demostrar son generados en su mayoría por la imprudencia de los conductores, la falta de pericia y desconocimiento de las normas de tránsito. Con la regulación se establece un equilibrio financiero tanto para el operador como para el usuario, con el fin de eliminar los monopolios existentes y el abuso por parte de los operadores en la tarifa.

En segundo lugar podemos concluir que la regulación por parte del Estado para la prestación del servicio público de transporte, busca proteger y mantener los intereses de los usuarios en aspectos como tarifa y nivel de servicio, por tanto al ser regulada esta actividad bajo el esquema que actualmente maneja la ciudad de Bogotá, se estaría controlando la prestación del servicio, a través de las empresas concesionarias con las cuales operaría, asegurando la sostenibilidad del sistema, y brindando una estabilidad financiera de las empresas, incentivando a mejorar la calidad y eficiencia del servicio público de transporte, a través de estas acciones afirmativas impartidas por la Administración Distrital dirigidas a mejorar las condiciones de competitividad y productividad, los bicitaxistas se convertirían progresivamente en empresarios del transporte garantizándoles el derecho al trabajo.

Si el instrumento jurídico propuesto en este trabajo de investigación es exitoso y se logra implementar la inclusión de los bicitaxistas, en el sistema integrado de transporte de Bogotá

SIPT, no solo se brindaría una opción de empleo formal a quienes ejerzan como conductores del vehículo, sino que se ayudaría a mejorar la movilidad en la ciudad en la descongestión vehicular al promoverse el uso de este servicio en recorridos cortos, así mismo, atendiendo el sistema de desplazamiento en bicicleta se mejoraría el impacto ambiental, al ser un medio de transporte no contaminante por lo cual se puede indicar que humanizaría la ciudad de Bogotá.

En razón a lo anterior, se propone con este trabajo reevaluar la forma de potencializar los medios de transporte público que actualmente existen en la ciudad de Bogotá, de modo que se incluya en las políticas establecidas en el plan maestro de movilidad el bicitaxismo, teniendo en cuenta los aspectos de costo, beneficio y eficiencia, cubriendo los deseos de viaje de los usuarios, siendo importante atender y analizar la implementación de metodologías internacionales en la regulación del bicitaxismo en Bogotá.

Ya que el bicitaxismo tiene Cobertura a las zonas donde el transporte público no puede llegar por las condiciones viales, lo que puede generar un incremento de la cobertura del sistema ya que se cautivara más demanda de usuarios a Transmilenio. Los costos de implementación en infraestructura de un servicio complementario en bicitaxi son bajos y puede utilizarse como medio de publicidad para cubrir parte de su sustento.

Por último, se pudo demostrar que el bicitaxi se ha catalogado en las diferentes regulaciones analizadas a nivel internacional, como un medio de transporte amigable con el medio ambiente, teniendo una acogida favorable, ya que no genera emisión de gases contaminantes, contaminación auditiva y ocupan poco espacio; igualmente, se encontró que se ha integrado la actividad de forma estratégica, permitiendo que las personas que la ejecutan, tengan una fuente de ingreso laborando a través de este medio, siguiendo una regulación mínima en normas de tránsito para contribuir con la movilidad en cada ciudad y sin perder la naturaleza de la prestación del transporte público el cual es garantizar un servicio de calidad a los usuarios.

Se da un doble beneficio, ya que se contribuye a reducir el desempleo en la zona y se da mayor cobertura de transporte público, por medio del cual los habitantes podrán participar en otras actividades al reducir la penalización por transbordo.

Los prestadores del servicio de bicitaxi, son dueños de los vehículos y mantienen un esquema afiliador, lo cual desaparece con la reglamentación del servicio, lo que puede llegar a reducir la tarifa del servicio.

Mejora la calidad del ambiente en la zona donde se implante el servicio bicitaxi, al no emitir sustancias contaminantes. Así mismo al ser la Entidad encargada de la reglamentación y control de dicho servicio será la encargada de evitar la sobreoferta en las zonas donde opere el bicitaxi. Evitando contaminación visual.

No es competencia para los buses del SITP puesto que este servicio no se encuentra diseñado para cubrir pequeños trayectos y zonas con muy bajas demandas y al estar incluido en intermodalidad la entidad competente tendrá control para eliminar justificadamente el bicitaxismo en zonas que no tienen infraestructura para ello ejemplo en vías principales, determinando que es viable para recorridos a nivel local.

REFERENCIAS

ACNUR (2008). Ley 74 de 1968. Recuperado de

<http://www.acnur.org/t3/fileadmin/Documentos/BDL/2008/6468.pdf>

Archivo Bogotá (1991). Empresa Distrital de Transporte Urbano. Recuperado de

<http://www.archivobogota.gov.co/sites/default/files/Gui%CC%81a%20Empresa%20Distrital%20de%20Transportes%20Urbanos.pdf>

Baquero Mora, Juan Ignacio (2009). Tranvía municipal de Bogotá, desarrollo y transición al sistema de buses municipal 1884-195. Tesis Universidad Nacional. Bogotá.

Campos Rivera, Domingo (1997). Derecho laboral colombiano, Temis, Bogotá.

Calmes Sylvia, “Du principe de protection de la confiancelégitime en droitsu allemand, communautaire et français”, Edit. Dalloz, París, 2001, p. 9. Por Mesa López, Marcelo J. (2013) Revista Internacional de Doctrina y Jurisprudencia, de nuevo sobre la confianza legítima como forma de declaración unilateral de voluntad. Almería. vol.2. ISSN 2255-1824.

Carrillo pinzón, J. (2012). Fundamentos Técnicos Teóricos para la formulación de una política de transporte masivo como servicio público. (Tesis posgrado). Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, D.C.

Castro Escudero, Silvio (2001). Curso del Derecho Colectivo del Trabajo. Tercera edición. Bogotá, Ediciones Librería del profesional.

Colombia (2004). Constitución Política de Colombia 1991, Bogotá. Leyer.

Colombia (2008). Código Sustantivo del Trabajo y Código Procesal del Trabajo y de la Seguridad Social. Bogotá. Legis Editores S.A.

Colombia, Corte Constitucional (1999, mayo). “Sentencia T-308” M.P. Alfredo Beltrán Sierra. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2002, octubre). “Sentencia T-881” M.P. Eduardo Montenegro Lynett. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1992, noviembre). “Sentencia T-014” M.P. Simón Rodríguez Rodríguez y Jaime Sanín Greiffenstein. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2002, febrero). “Sentencia C-107” M.P. Clara Inés Vargas Hernández. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1995, noviembre). “Sentencia C-521” M.P. Antonio Barrera Carbonell. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2006, noviembre). “Sentencia C-898” M.P. Manuel José Cepeda Espinosa. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1999, mayo). “Sentencia SU-360” M.P. Alejandro Martínez Caballero. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1998, octubre). “Sentencia T-584” M.P. Hernando Herrera Vergara. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1998, septiembre). “Sentencia T-461” M.P. Alfredo Beltrán Sierra. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1997, agosto). “Sentencia T-396” M.P. Antonio Barrera Carbonell. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2011, julio). “Sentencia T-581” M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2001, marzo). “Sentencia T-338” M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1999, diciembre). “Sentencia SU-995” M.P. Carlos Gaviria Díaz. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2002, marzo). “Sentencia T-148” M.P. Manuel José Cepeda Espinosa. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1996, abril). “Sentencia T-160” M.P. Fabio Morón Díaz. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1992, julio). “Sentencia T-475” M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1995, enero). “Sentencia T-015” M.P. Hernando Herrera Vergara. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2005, abril). “Sentencia C-425” M.P. Jaime Araújo Rentería. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2002, septiembre). “Sentencia T-729” M.P. Eduardo Montealegre Lynett. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2013, noviembre). “Sentencia T -820” M.P. Mauricio González Cuervo. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (1999, agosto). “Sentencia SU-601” M.P. Carlos Gaviria Díaz.
Bogotá.

Colombia Corte Constitucional (2005, octubre). “Sentencia T-1094” M.P. Jaime Araújo
Rentería. Bogotá.

Colombia Corte Constitucional (2008, febrero). “Sentencia T-173” M.P. Humberto Antonio
Sierra Porto. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2010, marzo). “Sentencia T-207” M.P. Nilson Pinilla Pinilla.
Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2010, septiembre). “Sentencia T-698” M.P. Juan Carlos
Henao Pérez. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2011, septiembre) “sentencia T-675” M.P. María Victoria
Calle Correa. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2011, febrero). “Sentencia T-097” M.P. Nilson Pinilla
Pinilla. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2010, diciembre). “Sentencia C-981” M.P. Gabriel Eduardo
Mendoza Martelo. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2013, julio). “Sentencia T-442” M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. Bogotá.

Colombia, Corte Constitucional (2012, marzo). “Sentencia T-244” M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. Bogotá.

Colombia corte constitucional (2003, junio) “sentencia T- 520” M.P. Rodrigo Escobar Gil. Bogotá.

Colombia corte constitucional (1995, octubre) “sentencia C- 450” M.P. Antonio Barrera Carbonell. Bogotá.

Colombia corte constitucional (2000, junio) “sentencia C- 663” M.P. Antonio Barrera Carbonell. Bogotá.

Colombia corte constitucional (1993, septiembre) “sentencia T- 372” M.P. Jorge Arango Mejía. Bogotá.

Colombia corte constitucional (2000, febrero) “sentencia T- 202” M.P. Fabio Morón Díaz. Bogotá.

Colombia corte constitucional (2006, Agosto) “sentencia T- 729” M.P. Jaime Córdoba Triviño. Bogotá.

Colombia corte constitucional (2007, septiembre) “sentencia T- 773” M.P. Humberto Antonio Sierra Porto. Bogotá.

Colombia corte constitucional (2008, abril) “sentencia T- 394” M.P. Humberto Antonio Sierra Porto. Bogotá.

Colombia corte constitucional (2008, diciembre) “sentencia T- 1179” M.P. Humberto Antonio Sierra Porto. Bogotá.

Colombia corte constitucional (2009, marzo) “sentencia T- 200” M.P. Jorge Iván Palacio Palacio. Bogotá.

Colombia corte constitucional (1999, agosto) “sentencia SU- 601 A” M.P. Vladimiro Naranjo Mesa. Bogotá.

Colombia, Corte Suprema de Justicia (2004, noviembre). Sala de Casación Civil, sentencia Expediente No. 0324 (0210) M.P. Jaime Alberto Arrubla Paucar. Bogotá.

Colombia, Consejo de Estado (2002, septiembre). Concepto Sala de Consulta y Servicio Civil C.P. César Hoyos Salazar. Bogotá.

Colombia, Ministerio de Justicia (1971, 27 de marzo). Decreto N° 410 de 1971, por el cual se crea el Código de Comercio, en Diario Oficial 33.339 de junio 16 de 1971, Bogotá.

Colombia, Secretaría Distrital de Movilidad (2009, 23 de julio). “Decreto 309 de 2009 por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”, en Registro Distrital 4249 de julio 24 de 2009. Bogotá.

Colombia, Alcaldía de Bogotá (1999 3 de diciembre). “Decreto 831 de 1999 por el cual se reglamenta el Acuerdo 4 de 1999, del Concejo de Santa Fe de Bogotá y se dictan otras disposiciones”, en Registro Distrital No. 2037 de diciembre 3 de 1999. Bogotá.

Colombia (2006 4 de septiembre). “Decreto 2961 de 2006 por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal d) del artículo 131 de la ley 769 de 2002”, en Diario Oficial 46381 de septiembre 04 de 2006. Bogotá.

Colombia, Superintendencia de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor (2007 25 de julio). “Circular 9 2007 Disposiciones tendientes al cumplimiento de la ley 769 de 2002 y al Decreto Reglamentario 2961 del 4 de septiembre de 2006”, en Diario Oficial 46705 de julio 30 de 2007. Bogotá.

Colombia (2006 15 de agosto). “Decreto 319 de 2006 por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”, en Registro Distrital 3596 de agosto 18 de 2006. Bogotá.

Colombia (2006 30 de noviembre). “Decreto 486 de 2006 por el cual se asignan unas funciones a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A.”, en el Registro Distrital 3662 de noviembre 30 de 2006. Bogotá.

Colombia, Congreso Nacional de la República (1993 28 octubre). “Ley 80 de 1993 por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”, en Diario Oficial. Bogotá.

Colombia, Congreso Nacional de la República (1993 30 de diciembre). “Ley 105 de 1993 por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, en Diario Oficial. Bogotá.

Colombia, Congreso Nacional de la República (1996 20 de diciembre). “Ley 336 de 1996 por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, en Diario Oficial No. 42.948 del 28 de diciembre de 1996. Bogotá.

Colombia, Congreso Nacional de la República (2002 6 de agosto). “Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, en Diario Oficial 44893 del 7 de agosto de 2002 y 44.932 de septiembre 13 de 2002. Bogotá.

Colombia, Congreso Nacional de la República (2010 16 de marzo). “Ley 1383 de 2010 por la cual se reforma la ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”, en Diario Oficial 47.653 de marzo 16 de 2010. Bogotá.

Colombia, Congreso Nacional de la República (2015 9 de junio). “Ley 1753 de 2015 por la cual se expide el plan nacional de desarrollo 2014 – 2018 “Todos por un Nuevo país”, Bogotá.

Colombia, Congreso Nacional de la República (2010 29 de diciembre). “Ley 489 de 1998 por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones”, en Diario Oficial No. 43.464 del 30 de diciembre de 1998. Bogotá.

Colombia, Concejo de Bogotá (2004). “Proyecto Acuerdo 64 por el cual se autoriza provisionalmente la circulación de bicitaxis o tricimóviles en la ciudad como medio de transporte público de pasajeros alternativo”. Archivo Concejo de Bogotá. Bogotá.

Colombia, Concejo de Bogotá (1999 4 de febrero). “Acuerdo 4 de 1999 por el cual se autoriza al Alcalde mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras

entidades del orden Distrital, en la Constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y se dictan otras disposiciones”, recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=892#>. Bogotá

Colombia, Concejo de Bogotá (2012). “Proyecto de Acuerdo 260 de 2012 por medio del cual se ordena la reglamentación de la prestación del servicio de transporte público urbano terrestre no automotor de pasajeros, en el Distrito Capital”, Archivo Concejo de Bogotá. Bogotá.

Colombia, Contraloría de Bogotá (2005). El transporte público colectivo, individual y masivo de pasajeros, el transporte intermunicipal y las terminales satelitales en Bogotá. Dirección de infraestructura y transporte.

Colombia, Secretaría General Concejo de Bogotá (2014, junio). “Respuesta a Derecho de Petición con Radicado No. ER-010296 del 06 de junio de 2014, Requerimiento SDQS No. 1198390”. Bogotá.

Colombia, Oficina Asesora de Planeación Transmilenio S.A. (2014 25 de junio). “Resolución 349 de 2014 por la cual se modifican las Resoluciones: 078 del 31 de julio de 2000, con el fin de actualizar el Manual de Procedimientos de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio TRANSMILENIO S.A.”, en Registro Distrital 5388 de julio 07 de 2014. Bogotá.

Colombia, Transmilenio S.A. (2009). “Pliego de condiciones definitivo del proceso licitatorio No. TMSA-LP-004 de 2009”, recuperado de http://www.sotrandes.com/sitp_pdf/pdf_01.pdf

Colombia, Transmilenio S.A. (2016). “Respuesta derecho de petición oficio N° 2016EE24220 con radicado N° 2016ER4356-2016ER4146” 15 de febrero de 2016. Bogotá.

Colombia, Ministerio de Transporte (2014). “Respuesta derecho petición radicado número 20143210327372” 17 junio de 2014. Bogotá.

Colombia, Ministerio de Transporte (2017). “resolución 0000160 por medio de la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones” 2 febrero de 2017. Bogotá.

Colombia, Secretaría de Movilidad (2016). “Respuesta derecho petición radicado número SDM – 8378-16” 15 de febrero de 2016. Bogotá.

Colombia, Secretaría de Movilidad (2015). “Respuesta derecho petición radicado número SDM – 4313-15” 16 de febrero de 2015. Bogotá.

Durán, Ciro (1985). La guerra del centavo, documental publicado Licencia estándar de youtube recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=Am0cDCJypcY>

Escobar Escobar, José Fernando (2004) Derecho de Transporte Terrestre. Bogotá Universidad Externado de Colombia.

Instituto Colombiano de Normas Técnicas (2014). Norma Técnica Colombiana NTC 5286 Triciclo Requisitos de seguridad y métodos de ensayo. Bogotá, Colombia.

Guerrero Figueroa, Guillermo (1999). Principios fundamentales del derecho al trabajo. Bogotá, Leyer.

Ghai, D., et al. (2006). Material pedagógico sobre el trabajo Decente. Instituto Internacional de Estudios Laborales, Ginebra. OIT, 2006. Traducción Michéle Becqua recuperado de <http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/inst/download/matped.pdf>

Ghiotto, L – Pascual R (2010). Trabajo decente versus trabajo digno: acerca de una nueva concepción del trabajo. Revista Herramienta Nº 44. Recuperado de <http://www.herramienta.com.ar/revista-impresa/revista-herramienta-n-44>

Gobierno del Estado de Morelos Consejería Jurídica (2001). “Reglamento de Tránsito de bicitaxis para el municipio Emiliano Zapata”. Publicación Oficial Periódico oficial Tierra y libertad. México, D.F.

Grunauer de Falú, María Cristina, “Manual de Derecho del Transporte Terrestre”, Ediciones del Rectorado, de la Universidad Nacional de Tucumán, año 2010. Recuperado de http://derechodeltransporte.unt.ecaths.com/index.php?q=textos&_pagi_pg=2

Huerta Ochoa, Carla (2010). El concepto del Interés Público y su función en materia de seguridad Nacional. Recuperado de <http://www.bibliojuridica.org/libros/5/2375/8.pdf>

López Mesa, M. (2013, enero). De nuevo sobre la confianza legítima, como forma de declaración unilateral de voluntad. Revista Internacional de Doctrina y Jurisprudencia. Recuperado de <http://www.ual.es/revistas/RevistaInternacionaldeDoctrinayJurisprudencia/pdfs/201305/articulos-confianzalegitima.pdf>

Manrique Villanueva, Jorge Eliécer (2013). Introducción al concepto de derecho del trabajo y su vínculo con las formas de trabajo independiente, parasubordinado y autogestionario. Bogotá. Universidad Externado de Colombia.

Martín Almudena. Bicicleta.es (28 octubre 2010). Bicitaxis en blanco y negro. Recuperado de <http://www.bicicleta.es/noticias/ficha/bicitaxis-en-blanco-y-negro>

Mercado Velandia, C. (2012). Viabilidad Técnica y Financiera de la Utilización del Bicitaxi como medio de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá, D.C. (Tesis posgrado). Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, D.C.

MINSALUD (2016). Régimen contributivo. Recuperado de <https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/Regimencontributivo/Paginas/regimen-contributivo.aspx>

Muñoz Tavera Johana, Manrique Chaparro Olga Lucia, Uribe Henry Martin (2014). Referentes del bicitaxismo en el orden internacional: ¿Un modelo de transporte altamente demandado, un medio de subsistencia, una forma de vida o un foco de desorden y congestión vehicular? Centro de Investigaciones para el Desarrollo de la Universidad Nacional de Colombia.

Normas APA (2016). Norma APA Sexta Edición. Recuperado de <http://normasapa.net/normas-apa-2016/>

Orjuela Laura, Segura Diana Estefany, Tovar Lucía, Velandia Paola (2011). Protección del Derecho al trabajo: Jurisprudencia constitucional. Bogotá, Universidad Externado de Colombia.

Ramírez, Fanny (2010). Cartilla guía utilización NIT en decisiones judiciales. Bogotá. OIT

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal México, (2015). Gaceta oficial del Distrito recuperado de http://www.ssp.df.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf

Salazar Montoya, Jaime (2015). Introducción al estudio del transporte. 2ª edición. Bogotá, Universidad Externado de Colombia.

Sen, Amartya (2000). Trabajo y derechos. Revista Internacional del Trabajo, vol.119, recuperado de <http://www.ilo.org/public/spanish/revue/download/pdf/sen.pdf>

Somavia Juan (1999). Definición de trabajo decente. En la reunión número 87 de 1999 de la OIT. Recuperado de <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc87/rep-i.htm>

Transmilenio (2016). Información general. Recuperado de http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/el_sistema/informacion_general

Transmilenio (2016). Historia. Recuperado de http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/nuestra_entidad/Historia

Universidad Javeriana (2016). Norma APA Sexta Edición. Recuperado de <http://www.javeriana.edu.co/cuadrantephi/pdfs/8.pdf>

Universidad de los Andes. “Listado proyectos de ley”, recuperado de <http://www.congresovisible.org/proyectos-de-ley/> visitado el 10 de agosto de 2016.

Valbuena Hernández, Gabriel (2007). La defraudación de la confianza legítima, aproximación crítica desde la teoría de la responsabilidad del estado. Bogotá, Universidad Externado de Colombia.

Valencia Mesa, Fernando Andrés (2013). El principio de la fe el acto propio y la confianza legítima hacia una teoría del precedente administrativo en Colombia. Medellín. Universidad de Antioquia.

Viana Cleves, Maria José (2007). El principio de la confianza legítima en el derecho administrativo colombiano. Bogotá, Universidad Externado de Colombia.

<https://www.centralparktours.net/tours/central-park-pedicab-tour> recuperado el 11 agosto de 2016)

<http://www.velotaxi.de/en/home/about-velotaxi/history.html> recuperado el 24 de junio de 2016)

<http://www.trixi.com/barcelona/> recuperado el 16 de agosto de 2016

GLOSARIO

BICITAXI: vehículo no motorizado de tres ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales en cuya parte trasera se aloja una silla para el transporte de personas.

CÓDIGO SUSTANTIVO DEL TRABAJO: regula las relaciones de derecho individual del Trabajo de carácter particular, y las de derecho colectivo del Trabajo, oficiales y particulares, rige en todo el territorio de la República para todos sus habitantes, sin consideración a su nacionalidad.

CONTRATO: acuerdo de voluntades que crea o transmite derechos y obligaciones a las partes que lo suscriben. El contrato es un tipo de acto jurídico en el que intervienen dos o más personas y está destinado a crear derechos y generar obligaciones. Se rige por el principio de autonomía de la voluntad, según el cual, puede contratarse sobre cualquier materia no prohibida.

CORTE CONSTITUCIONAL: es un organismo perteneciente a la rama judicial del Poder Público y se le confía la guarda de la integridad y supremacía de la Carta Política. Sus funciones, descritas en el artículo 241 de la Constitución, consisten en decidir sobre las demandas de constitucionalidad que promuevan los ciudadanos contra las leyes, los decretos con fuerza de ley dictados por el Gobierno y los actos legislativos reformativos de la Constitución; resolver sobre la constitucionalidad de la convocatoria a un referendo o a una Asamblea Constituyente para reformar la Constitución; decidir sobre la constitucionalidad de

los referendos sobre leyes, las consultas populares y los plebiscitos del orden nacional; ejercer el control constitucional sobre los decretos legislativos dictados por el Gobierno al amparo de los estados de excepción; decidir definitivamente acerca de las objeciones por inconstitucionalidad que el Gobierno formule contra proyectos de ley y de manera integral y previa respecto a los proyectos de ley estatutaria aprobados por el Congreso.

DECRETO: es la decisión de una autoridad sobre la materia en que tiene competencia. Es un tipo de acto administrativo emanado habitualmente del poder ejecutivo y que, generalmente, posee un contenido normativo reglamentario, por lo que su rango es jerárquicamente inferior a las leyes. Esta regla general tiene sus excepciones en casi todas las legislaciones, normalmente para situaciones de urgente necesidad, y algunas otras específicamente tasadas.

DISPOSICIÓN: en el lenguaje jurídico también se utiliza con un sentido más estricto, para designar uno de los enunciados lingüísticos en el sentido en el cual se articula el texto de un acto jurídico (que en la actualidad los ordenamientos son generalmente por escrito). Las disposiciones que no coinciden necesariamente con partes del texto normativo como los artículos o párrafos.

De la disposición que debe mantenerse separada de la norma, es también entendida en el sentido estricto, es decir, del significado del enunciado, extraídas con una operación que se llama interpretación.

ETARIO: viene del latín “aetas”, que significa “edad” o “dicho de diversos sujetos que tienen la misma edad”. La palabra etario es la que se refiere a la edad por el tiempo que transcurre

desde el inicio del nacimiento y el periodo presente que se calcula en años, desde el comienzo de los primeros 12 meses de vida.

FLETE: término utilizado para designar el coste del transporte de las mercancías, ya sea por aire, mar o tierra. También utilizado para referirse a la propia mercancía transportada.

IMPREScriptible: pertenece al ámbito del derecho, y está relacionado con la prescripción. Imprescriptible es la condición de un hecho delictivo que no puede ampararse en su invalidez por el paso del tiempo. Imprescriptible significa que no puede prescribir, es decir, que no pierde vigencia ni perece por el transcurso del tiempo.

INGRESO PER CÁPITA: hace referencia a todas las entradas económicas que recibe una persona, una familia, una empresa, una organización, etc. El ingreso nacional corresponde a la suma de todos los ingresos individuales de los nacionales de un país.

El ingreso per cápita es un cálculo que se realiza para determinar el ingreso que recibe, en promedio, cada uno de los habitantes de un país; es decir, en promedio, cuánto es el ingreso que recibe una persona para subsistir. Este cálculo se obtiene dividiendo el ingreso nacional entre la población total de un país.

INHERENTE: que por su naturaleza está de tal manera unido a algo, que no se puede separar de ello.

JURISPRUDENCIA: conjunto de las sentencias de los tribunales y a la doctrina que contienen. El término también puede utilizarse para hacer referencia al criterio sobre un problema jurídico que fue establecido por sentencias previas y a la ciencia del derecho en general.

LEY: es una norma o una regla que nos dice cuál es la forma en la que debemos comportarnos o actuar en la sociedad. Las leyes nos dicen lo que es permitido y lo que es prohibido hacer en Colombia; así si todos las cumplimos podríamos lograr que existan menos conflictos en la población. Traen soluciones. Evitan conflictos.

LIBERTAD: la Corte Constitucional ha reconocido la existencia de un principio general de libertad que autoriza a los particulares a llevar a cabo las actividades que la ley no prohíba o cuyo ejercicio no está subordinado a requisitos o condiciones determinadas, el cual estaría reconocido por el artículo sexto, se trataría entonces de la norma de cierre del ordenamiento jurídico, que tendría la estructura deóntica de un permiso. Pero también se ha visto en el artículo 13 de la Constitución, el origen de este principio general de libertad el cual según la jurisprudencia constitucional es el fundamento del derecho de toda persona a tomar decisiones que determinen el curso de su vida. Sentencia C-879/2011.

LIBRE DESARROLLO DE LA PERSONALIDAD: el derecho al libre desarrollo de la personalidad, conocido también como derecho a la autonomía e identidad personal, busca proteger la potestad del individuo para autodeterminarse; esto es, la posibilidad de adoptar, sin intromisiones ni presiones de ninguna clase, un modelo de vida acorde con sus propios

intereses, convicciones, inclinaciones y deseos, siempre, claro está, que se respeten los derechos ajenos y el orden constitucional. Sentencia C-336 /2008.

LICITACIÓN: proceso mediante el cual diferentes organismos responsables actúan para determinar quién será el acreedor o responsable de algún tipo de obra, servicio o acción que tenga que ver con los fondos y las instituciones de lo que se denomina como sector público. La licitación puede ser larga y lenta si para una oferta de obra se presentan varios proyectos ya que se debe controlar y revisar cada uno de ellos de manera sensata y minuciosa a fin de elegir aquel que mejor se adapte a las necesidades, a las posibilidades y a la realidad de cada obra en particular.

MÍNIMO VITAL: de acuerdo con la jurisprudencia colombiana, debe ser evaluado desde un punto de vista desde de la satisfacción de las necesidades mínimas del individuo, por lo cual es necesario realizar una evaluación de las circunstancias de cada caso concreto, haciendo una valoración que se encamine más hacia lo cualitativo que a lo cuantitativo (sentencia T-338 de 2001), verificándose que quien alega su vulneración tenga las posibilidades de disfrutar de la satisfacción de necesidades como la alimentación, el vestuario, la salud, la educación, la vivienda y la recreación, como mecanismos para hacer realidad su derecho a la dignidad humana. Sentencia T-581A/2011.

MULTIMODAL: transporte internacional multimodal es el traslado de mercancías de un país a otro con utilización de más de un medio de transporte (carretera, ferrocarril, aéreo, marítimo o fluvial) y sin que exista ruptura de carga.

NORMA: regla dirigida a la ordenación del comportamiento humano prescrita por una autoridad cuyo incumplimiento puede llevar a una sanción. Generalmente, impone deberes y confiere derechos.

PARÁGRAFO: fragmento de un escrito que tiene una unidad temática y se diferencia del resto de fragmentos por un punto y aparte, y a veces por estar sangrada la primera línea del texto.

PLURIPERSONAL: es aquel en el que las obligaciones contractuales involucran a todas las partes implicadas por igual, y de manera recíproca. Los contratos son siempre pluripersonales, puesto que en su celebración, siempre aparecen como mínimo dos sujetos. Pero también pueden celebrarse entre varias personas con opiniones dispares.

RÉGIMEN CONTRIBUTIVO: conjunto de normas que rigen la vinculación de los individuos y las familias al Sistema General de Seguridad Social en Salud, cuando tal vinculación se hace a través del pago de una cotización, individual y familiar, o un aporte económico previo financiado directamente por el afiliado o en concurrencia entre éste y su empleador.

Al Régimen Contributivo, se deben afiliar las personas que tienen una vinculación laboral, es decir, con capacidad de pago, como los trabajadores formales e independientes, los pensionados y sus familias.

SENTENCIA: es una resolución judicial dictada por un juez o tribunal que pone fin a la litis (civil, de familia, mercantil, laboral, contencioso-administrativo, etc.) o causa penal.

La sentencia declara o reconoce el derecho o razón de una de las partes, obligando a la otra a pasar por tal declaración y cumplirla. En derecho penal, la sentencia absuelve o condena al acusado, imponiéndole la pena correspondiente.

TRIBUTO: son contribuciones obligatorias que los individuos de una sociedad deben aportar a las finanzas del Estado. Estas contribuciones ya no se realizan en especie, como en la antigüedad, sino con dinero. El Estado administra y utiliza el dinero obtenido por medio de los diferentes tributos para sostener el gasto público y satisfacer las necesidades de la ciudadanía. En otras palabras, los tributos son las aportaciones que hacen los individuos para que la sociedad pueda funcionar.

La recaudación de tributos está regida por una serie de normas dictadas por el Estado, es por eso que se habla de recaudación legalizada.

ANEXOS

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS BICITAXISTAS

Folio: _____

Zona de Encuesta: _____ Fecha: ____/____/____

A continuación encontrará una serie de preguntas destinadas a conocer cómo funciona y como se encuentra implementada la actividad que ejercen los bicitaxistas, mediante dicha investigación queremos conocer lo que piensan los ciudadanos sobre esta temática y se busca desde lo obtenido dar una descripción sobre la implementación y ejecución de este medio de transporte alternativo que ha surgido fuertemente en el país desde hace varios años.

Sus respuestas son confidenciales y serán reunidas junto a las respuestas de muchas personas que están contestando este cuestionario en estos días, los datos suministrados serán utilizados para fines específicos como gestión del estudio que se realiza por lo tanto garantizamos manejar la confidencialidad de su identidad. Muchas gracias.

SECCIÓN 1: IDENTIFICACION

DATOS DEL ENTREVISTADO (solicitarlos al final de la entrevista)

Edad:

Barrio donde vive:

Estrato:

Sexo:

SECCION 2: CONOCIMIENTO

1. De las opciones que voy a leer indique cuál es su nivel educativo?

Ninguno	
Primaria incompleta	
Primaria	
Bachillerato incompleto	
Bachillerato	
Técnico	
Universitario	
Post grado	

2. Se encuentra afiliado a la EPS? SI NO Cual?

3. Cuál era su actividad o empleo anterior?

4. Si tuviera que dejar de ejercer la actividad como bicitaxista cual sería su posición frente a ello?

5. Cuantos pasajeros aproximadamente moviliza al día?

6. Cuál es el monto aproximadamente de sus ingresos diarios?

7. Cuál es el monto aproximadamente de sus ingresos mensuales?

8. Cuál es su jornada laboral?

INICIO	
FINALIZA	

9. Qué días desempeña su actividad como bicitaxista?

Lunes	
Martes	
Miércoles	
Jueves	
Viernes	
Sábado	
Domingo	
Festivos	

10. Qué rutas maneja?

11. Cuáles son las tarifas que maneja por la prestación del servicio como bicitaxi?

12. Es propietario del bicitaxi? SI NO

13. En caso de no serlo Que costo tiene el alquiler del bicitaxi? Usted debe asumir los gastos de mantenimiento?

14. Que costo aproximadamente tiene un bicitaxi?

15. Usted hace parte de alguna asociación cooperativa o empresa de bicitaxis? SI NO Cual?

16. Qué costo aproximadamente tiene el mantenimiento del vehículo bicitaxi?

17. En el desarrollo de la actividad se han presentado accidentes?

18. Qué personas de la vía se han involucrado cuando ocurre un accidente?

19.Cuál cree usted que es la razón por la cual no se ha regulado la actividad de los bicitaxistas por parte de las autoridades competentes?

GRACIAS!!!

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS USUARIOS DEL BICITAXI

Folio: _____

Zona de Encuesta: _____ Fecha: ____/____/____

A continuación encontrará una serie de preguntas destinadas a conocer cómo funciona y como se encuentra implementada la actividad que ejercen los bicitaxistas, mediante dicha investigación queremos conocer lo que piensan los ciudadanos sobre esta temática y se busca desde lo obtenido dar una descripción sobre la implementación y ejecución de este medio de transporte alternativo que ha surgido fuertemente en el país desde hace varios años.

Sus respuestas son confidenciales y serán reunidas junto a las respuestas de muchas personas que están contestando este cuestionario en estos días, los datos suministrados serán utilizados para fines específicos como gestión del estudio que se realiza por lo tanto garantizamos manejar la confidencialidad de su identidad. Muchas gracias.

SECCIÓN 1: IDENTIFICACION

DATOS DEL ENTREVISTADO (solicitarlos al final de la entrevista)

Edad:

Barrio donde vive:

Estrato:

Sexo:

SECCION 2: CONOCIMIENTO

1. De las opciones que voy a leer indique cuál es su nivel educativo?

Ninguno	
---------	--

Primaria incompleta	
Primaria	
Bachillerato incompleto	
Bachillerato	
Técnico	
Universitario	
Post grado	

2. Que días utiliza el servicio de bici taxi?

Lunes	
Martes	
Miércoles	
Jueves	
Viernes	
Sábado	
Domingo	

3. Con que frecuencia aproximadamente viaja o utiliza este medio de transporte?

4. En que horarios aproximadamente toma el servicio de bicitaxi?

5.Cuál es el propósito por el cual realiza los viajes en el servicio de bicitaxi?

Trabajo	
Compras o	

diligencias	
Estudio	
Hogar	
Llevar a los niños	
Otros (Salud, visitas)	

6. Qué tiempo aproximadamente dura el recorrido que realiza?

7.Cuál es la tarifa que paga por el servicio de bicitaxi?

8.Cuál es la razón por la cual utiliza el servicio de bicitaxi, teniendo en cuenta su informalidad?

Economía	
Tiempo	
Comodidad	
Seguridad	
No hay otro medio de transporte público	
Es el medio de transporte mas cercano	
Medio ambiente	
Otros – cual?	

9.Cuál es la razón por la cual NO utiliza transporte publico formal (taxi, alimentador, bus, SITP)

Economía	
Tiempo (se demora en pasar el transporte)	
Transporte público pasa lleno	
Inseguridad	
No hay transporte público	
Medio ambiente	
Otros – cual?	

10. Si se proporcionara otro medio transporte similar al servicio de bici taxi de manera formal usted lo tomaría? SI NO

11. Tiene vehículo particular, bicicleta u otro medio para transportarse? SI NO

12. Como es el trato por parte de los conductores que prestan el servicio de bicitaxi?

Malo	
Regular	
Bueno	
Excelente	

13. Como es el comportamiento en las vías de los conductores que prestan el servicio de bicitaxi?

14. Está de acuerdo con la tarifa cobrada por el servicio que prestan los bicitaxistas? SI NO

GRACIAS!!!

FICHA TÉCNICA ENCUESTA PERSONAS USUARIAS

Nombre de la investigación	Bicitaxismo nueva alternativa de trabajo que ayuda al medio ambiente y la movilidad en Bogotá.
Nombre del Instrumento	Encuesta de personas usuarias
Objetivo General	Identificar la opinión y actitudes de los usuarios de bicitaxismo
Tipo de investigación	Encuesta no probabilística exploratoria
Técnica de recolección	Encuesta personal a los entrevistados
Población objetivo	Personas usuarias del servicio de bicitaxismo en la ciudad de Bogotá ubicadas en las localidades de Kennedy, Usaquén y suba. (Estimación según datos SDM localidades con mayor afluencia del bicitaxismo).
Tamaño de la muestra esperada	Kennedy (100), Usaquén (50), y suba (50).
Tamaño de muestra efectiva	Kennedy (100), Usaquén (49), y suba (48).
Periodo recolección de información	Del 28 de marzo al 1 abril de 2016 de 6:00 am a 8:00 pm
Aplicado por	Maria Isabel Suarez Manuel Eduardo Macías

Elaboración propia - Aprobación facultad de estadística USTA.

FICHA TÉCNICA ENCUESTA BICITAXISTAS

Nombre de la investigación	Bicitaxismo nueva alternativa de trabajo que ayuda al medio ambiente y la movilidad en Bogotá.
Nombre del Instrumento	Encuesta de conductores
Objetivo General	Identificar el funcionamiento, operación y la forma de prestación del servicio de la actividad del bicitaxismo.
Tipo de investigación	Encuesta no probabilística exploratoria
Técnica de recolección	Encuesta personal a los entrevistados
Población objetivo	Conductores de bicitaxis en la ciudad de Bogotá ubicadas en las localidades de Kennedy, Usaquén y suba. (Estimación según datos SDM localidades con mayor afluencia del bicitaxismo).
Tamaño de la muestra esperada	Kennedy (100), Usaquén (50), y suba (50).
Tamaño de muestra efectiva	Kennedy (100), Usaquén (50), y suba (50).
Periodo recolección de información	Del 28 de marzo al 1 abril de 2016 de 6:00 am a 8:00 pm
Aplicado por	Maria Isabel Suarez Manuel Eduardo Macías

Elaboración propia - Aprobación facultad de estadística USTA.