

**ANÁLISIS JURÍDICO Y SOCIAL DEL “BICI-TAXI” COMO SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO DE BOGOTÁ DURANTE EL 2009 – 2010**

JUAN PABLO RAMIREZ MORA

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO ADMINISTRATIVO
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN
2010**

**ANÁLISIS JURÍDICO Y SOCIAL DEL “BICI-TAXI” COMO SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO DE BOGOTÁ DURANTE EL 2009 – 2010**

JUAN PABLO RAMIREZ MORA

Presentado a:

**Dr. JUAN PABLO GALEANO
Dr. CARLOS ARTURO HERNANDEZ**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO ADMINISTRATIVO
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN
2010**

EL “BICI-TAXI” COMO SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL DISTRITO DE BOGOTÁ: UN ACERCAMIENTO A SUS IMPLICACIONES JURIDICAS Y SOCIALES

Un 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 establece 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.

Sin embargo, la realidad nacional es dramática: por un lado, el conflicto social y político ha dejado miles de víctimas como producto de la guerra y la ineficiencia de las diversas políticas públicas, y, por otro lado, existe un índice de desempleo que va en aumento y que preocupa por cuanto se aleja de los fines del Estado. Obsérvese en el siguiente cuadro los porcentajes de desempleo en Colombia a partir de 1991, año en el que Colombia ingresa al modelo de apertura económica¹:

Cuadro 1. Indicadores de desempleo 1991 - 2010 / 1980 – 1990

Años	Tasa de desempleo
1991	10.20
1992	10.20
1993	8.60
1994	8.90
1995	8.80
1996	11.20
1997	12.4
1998	15.2
1999	19.3
2000	20.2
2001	18.7
2002	15.7
2003	14.2
2004	13.6
2005	11.8
2006	12
2007	11.1

¹ Los datos fueron obtenidos de las siguientes referencias: Página Virtual de la Presidencia de la República, DANE, Banco de la República y El diamante de la economía: una visión conjunta del equilibrio económico para Colombia (Fernán Fortich Pacheco).

2008	11.2
2009	11.3
2010 (ENE-MAR)	12,2
Promedio	12.84
Promedio 1980 - 1990	10.64

De igual manera, se debe considerar que en Colombia el criterio para considerar a una persona empleada se limita a que labore una vez al mes. En este sentido, las cifras presentadas en la realidad son superiores.

Ante la crítica situación, los colombianos han ideado maneras para subsistir, lo cual es válido en el sentido del espíritu legislativo que está inmerso en la Constitución Política de Colombia. Una práctica que han ideado los excluidos del sistema, ha sido el bici – taxismo o el tricimovil. En el caso particular del Distrito de Bogotá, esta práctica ha aumentado notablemente ante la falta de oportunidades laborales y la necesidad imperante de satisfacer las necesidades básicas.

Sin embargo, este medio de transporte no es visto de buena manera por toda la ciudadanía e instituciones. Por un lado, el bici - taxi no ofrece las medidas de seguridad necesarias y, por otro, es considerado por muchos como ilegal, por lo que se ha intentado erradicar por completo.

Atendiendo al panorama y a la situación descrita, es fundamental cuestionarse de la siguiente manera: ¿Qué implicaciones jurídicas y sociales subyacen de la práctica del bici - taxismo como servicio público de transporte en el Distrito de Bogotá?

Desde esta perspectiva, se pretende explorar la práctica del bici-taxismo como un fenómeno social con repercusiones de tipo jurídico con la finalidad de determinar la pertinencia y oportunidad de la normatividad vigente.

Revisión de la literatura y aportes teóricos a la temática

El transporte y su relación con la economía

El transporte se denomina como el “movimiento de personas y bienes a lo largo del espacio físico, mediante los modos terrestre, aéreo o marítimo, o alguna combinación

de éstos”² (Duque Escobar, 2007). En este sentido, para Duque Escobar, el transporte no es un producto o actividad final sino un medio para satisfacer las necesidades. La realidad observada, revela la validez de la afirmación toda vez que las personas buscan medios de transporte eficientes y efectivos para cumplir con sus diferentes obligaciones.

A partir de esta concepción, se ha formulado el transporte como rama de la economía, cuya base epistemológica se encuentra en el estudio del “conjunto de elementos y principios que rigen el transporte de personas y bienes, y que contribuyen a la vida económica y social de los pueblos” (Duque Escobar, 2007).

Pensar un modelo social y económico con la ausencia del transporte resulta imposible. De esta manera, dentro del sistema económico fundamental todo lo relacionado con el transporte es fundamental en el desarrollo de las naciones en todos los sentidos. Para Duque Escobar (2007) “la revolución industrial no hubiera podido prosperar sin el concurso y el desarrollo de los transportes; ni la tecnología del transporte habría logrado desarrollarse sin los productos industriales que le proporcionó la revolución industrial”. De igual manera, Causado Rodríguez *et al* (2009) menciona que “el transporte ayuda a distribuir regionalmente la población, industrias e ingresos, especializa la logística de la distribución y origina economías internas en sectores específicos, hecho que promueve economías externas en los sectores económicos en general”³.

Finalmente, se debe asumir el transporte también como un servicio público que permite atender las necesidades y demandas de los pobladores, en un contexto de desarrollo económico y social.

El transporte público puede ser suministrado tanto por empresas públicas como privadas, y comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, resultando ser un servicio suministrado por terceros. El Sistema de Transporte Masivo consiste en la integración de una serie de medios de transporte que actúan conjuntamente para desplazar grandes cantidades de personas en lapsos cortos de tiempo.

² DUQUE ESCOBAR, Gonzalo (2007); *Introducción a la Economía del Transporte*. El autor es docente de la Universidad Nacional de Colombia (sede Manizales). Documento virtual completo en: http://www.galeon.com/economia_y_transportes/int-ecnm-transp.pdf

³ CAUSADO RODRÍGUEZ, Edwin; HOZ ROSALES, Bladimir de la; y, CANTILLO CAMARGO, Luis Manuel (2009); *Dinámica del transporte público terrestre automotor en la ciudad de Santa Marta 2005 – 2006*. Revista Clío América. Julio - Diciembre 2009, Año 3 No. 6, p.p. 257 – 281.

El transporte urbano y los espacios urbanos

El transporte respecto del interior de las ciudades es muy importante y determinante. Es un aspecto de especial interés porque de no tomarse medidas adecuadas, puede desmejorar la calidad de vida de las personas de un determinado sector debido a las múltiples implicaciones que trae el aumento desmedido e irregular de vehículos. Así, las políticas de transporte urbano deben ser observadas a partir la planeación urbana ideada.

La planificación de los espacios urbanos es, al igual que el transporte, un tema de especial importancia. Para Causado Rodríguez *et all* (2009), “la planificación de los espacios urbanos es en la actualidad una preocupación primordial de todos los países, independientemente de su nivel de desarrollo económico y social. En este sentido, existen múltiples problemáticas cuyo tratamiento requiere especial atención; entre estas, el fenómeno del congestionamiento del tráfico urbano cobra particular relevancia, puesto que de la dinámica en que se ha orientado el aspecto del transporte al interior de las ciudades, depende el comportamiento de diversos actores económicos y sociales. Para la determinación del transporte es necesario contar con el conocimiento y análisis de los componentes del sistema de transporte, como son: modo, medios, infraestructura y naturaleza del tráfico”.

La bicicleta como medio de transporte alternativo

La bicicleta es uno de los más grandes y civilizados inventos del hombre, constituye la manera más armónica entre la movilidad humana y su respeto por el medio ambiente: “Se dice que la bicicleta es una obra maestra de lógica y simplicidad”⁴ (Paz, G., 2001).

⁴ PAZ, G. (2001); *Historia y evolución de la bicicleta*. En:
<http://www.ucbca.edu.bo/carreras/ingma/actividades/peaton2/peaton2000bici.htm>

Económicas	Ambientales	Recreativas
Rápida Proporciona Comodidad Flexible, bajo costo en su valor, impuestos y uso Versátil Autosuficiencia Brinda un sistema alternativo de movilidad Básicamente no requiere de áreas de estacionamiento Menor espacio ocupado en las vías No crea la dependencia tecnológica Transporte de puerta a puerta Mecánica fácil y accesible Disminución de los costos monetarios y sociales, directos e indirectos, de los accidentes de circulación. Proporciona Equidad	Benéfica para la Salud Liviana No contamina Conservación del medio ambiente Bajo consumo de energía No necesita combustibles Vivificante: permite un mayor contacto con la gente y con la naturaleza No genera ni se ve afectada por los embotellamientos. Genera cultura ciudadana No genera ruido	Divertida Proporciona Libertad Permite el esparcimiento Benéfica para la Salud Autosuficiencia Brinda un sistema alternativo de movilidad

**Cuadro 2:
Ventajas de la bicicleta.**

Fuente: SUERO, D.F.

Debido a las virtudes que ofrece la bicicleta como medio de transporte, muchos países han implementado políticas efectivas con la finalidad de modificar esta necesidad como parte de la cultura. En el siguiente cuadro se observan algunos indicadores de diferentes ciudades del mundo en donde se ha hecho un esfuerzo en mejorar la movilidad a través de la bicicleta:

Cuadro 3: Indicadores de uso de bicicleta en varios países.

Pais - Ciudad	Porcentaje de viajes en bicicleta	Población en millones de Hab
Delft, Países Bajos	43%	0.096
Beijing, China	40%	16
Copenhagen, Dinamarca	38%	1.08
Västeras, Suecia	33%	0.11
Ferrara, Italia	31%	0.13
Holanda	28%	15.5
Cambridge, Inglaterra	27%	0.108
Shanghai, China	27%	9.5
Basilea, Suiza	23%	0.23
Delhi, India	20%	15
Parma, Italia	19%	0.17
Dinamarca	18%	5.4
Alemania	12%	82.4
Suecia	12%	8.9
Francia	5%	2.1
Rio de Janeiro, Brasil	5%	14.7
Curitiba, Brasil	5%	1.67
Dublin, Irlanda	5%	0.49
Santiago, Chile	2%	6
Reino Unido	1.7%	60.2
Canadá	1.6%	32.5
Belo, Brasil	1%	2.3
Perú	1%	28.8
Bogotá, Colombia	4.5%	7

Fuente: SUERO, D.F.

Teoría Sociológica del Trabajo⁵

Por medio de la presente teoría plantea la manera como el ser humano hace la elección de la profesión, teniendo en cuenta factores de tipo sociológico y psicológico. Plantea el

⁵ MORAGAS, Ricardo. Gerontólogo Social. Barcelona, España.

problema del desempleo y las dificultades a acceder al mercado laboral y la necesidad de emplearse en sectores que no necesariamente coinciden con la propia elección o capacitación y las limitaciones del mercado de trabajo.

Plantea el desempleo como un factor que tiene repercusiones sobre la identidad, la autoestima y la personalidad. Afirma que cuando la situación se prolonga, la esperanza de salir de ella, la confianza en las propias capacidades, y la confianza en el surgimiento de oportunidades, resultan muy difíciles de sostener, sobreviniendo un estado de pesimismo con impacto negativo en la autoestima y la felicidad.

1. Dinámica de transporte público terrestre en el Distrito de Bogotá durante el periodo 2009 – 2010.

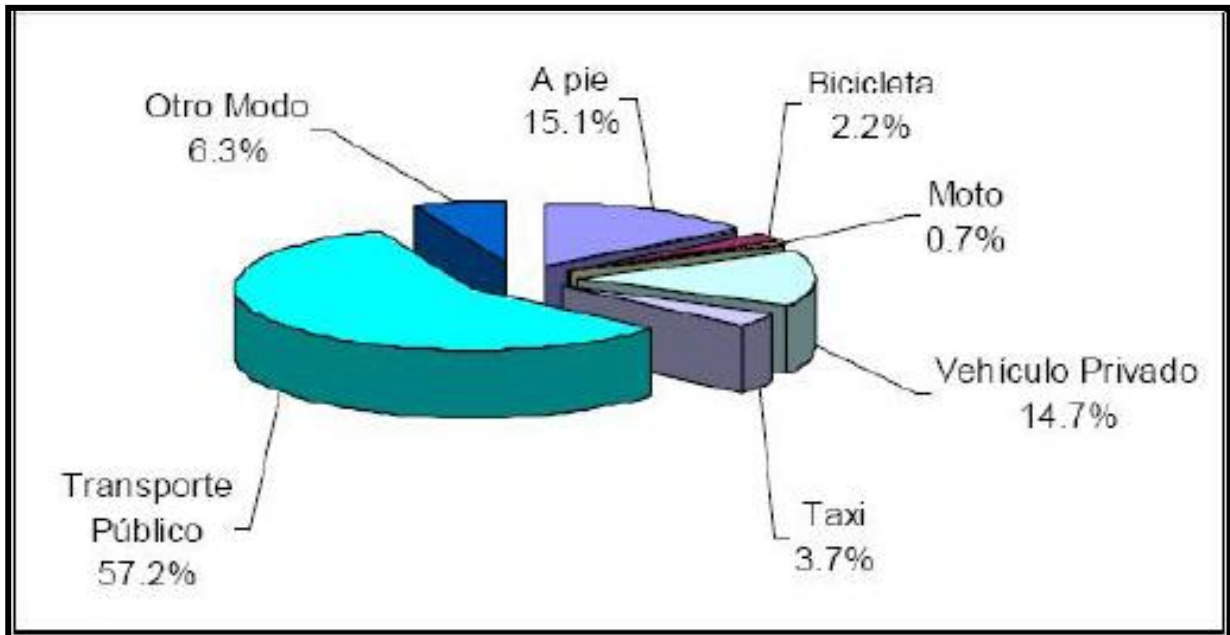
1.1. Caracterización de la Movilidad en el Distrito

El sistema de transporte que emplee una ciudad está directamente relacionado con el progreso y desarrollo de la misma. Por lo tanto, la movilidad encuentra un lugar privilegiado en el ordenamiento territorial urbano en el contexto de la sostenibilidad ambiental, social y económica. La movilidad hace parte de la problemática en el diseño y ejecución de políticas urbanas, y se encuentra muy ligada a la productividad y sostenibilidad. Así, el desconocimiento de estas relaciones necesarias establecidas entre movilidad y desarrollo urbano implica futuras dificultades.

En este sentido, Bogotá presenta una acción estratégica distanciada de la caracterización de la movilidad capitalina. Al respecto señala el informe “Estudio prospectivo del sistema integrado de transporte en Bogotá y la Región” que “Bogotá (...) presenta una mala utilización del transporte público causado por el exceso de vehículos, contaminación y ruido, los cual ocasiona pérdidas en las oportunidades de comunicación y socialización de deben existir en el entorno urbano”. Este tipo de problemáticas se acentúan si se estima que el promedio de recorrido en la ciudad es de un poco más de 8 km.

En Bogotá se utilizan diferentes medios de transporte (oferta) para cubrir la demanda de movilidad de los pobladores. A continuación se muestra los niveles de porcentaje en el uso de los diferentes medios para la movilidad:

Grafica No 1. Distribución modal en Bogotá.



Fuente: Plan Maestro de Movilidad, SDM. Encuesta de movilidad 2005.

El modelo de movilidad dispuesto para la ciudad tiene como tendencia el incremento considerable del uso del automóvil debido a varios fenómenos y situaciones sociales que lo hacen ver como la mejor opción. Entre estos fenómenos y situaciones se encuentra las demandas en salud, educación y otros servicios; una cultura hacia la movilidad que conlleva a un abuso del derecho y el uso inadecuado del espacio público, aumento de actividades en otros espacios, las facilidades en la adquisición de un automóvil y, finalmente, la construcción de infraestructuras que no dan espacio al uso de medios alternativos de transporte. En efecto, Roa (2009: 3) determina dentro de las problemáticas en el uso de Transporte Público Colectivo los siguientes:

- a) Sobre-oferta de vehículos por cuanto se estima que sobra un 40% y un 50% de buses matriculados en la ciudad y que llegan al cuantioso número de 100.000.
- b) El promedio de vida de los vehículos se encuentra en 14 años, lo cual representa condiciones mecánicas graves por falta de mantenimiento.
- c) La calidad del servicio prestado no responde a los estándares internacionales.
- d) Son uno de los principales contribuyentes al alto índice de contaminación presentado en el Distrito⁶.

⁶ Afirma Moreno (2008) que “el transporte es una de las principales causas de emisión de contaminantes en Bogotá ya que genera el 96.7% de las emisiones de CO, el 77% del NOx y el 89.4% del COVNM2. Por lo tanto, incluir medidas que permitan disminuir los niveles de emisión de las fuentes móviles es fundamental, particularmente si se

- e) Congestión recurrente.
- f) Esquemas laborales que exceden jornadas laborales en un marco de inseguridad social y conflicto.

1.2. Modelos de crecimiento de la ciudad y su relación con el sistema de movilidad

En este sentido, se observan dos modos de crecimiento: por un lado se encuentra el mecánico, el propio de la expansión de la ciudad sin estudios ni proyecciones fundamentadas en las necesidades de la población, y por otro, un modelo de tipo futurista, prospectivo e inteligente. Obsérvese el siguiente Cuadro:

Cuadro No 4. Modelos de crecimiento.

ATRIBUTO	EXPANSIÓN	CRECIMIENTO INTELIGENTE
Densidad	Baja densidad	Alta densidad
Característica del crecimiento	Desarrollo en la periferia urbana (en los espacios verdes)	Desarrollo (o relleno) de las zonas urbanas
Mezcla del uso de los suelos	Usos del suelo homogéneos	Mezcla de los usos del suelo
Escala	Grandes edificios y construcciones, vías anchas. Poco detalle ya que la gente aprecia el paisaje desde lo lejos, siendo la mayoría conductores.	Escala humana. Edificios, construcciones y vías más pequeños. Más detalle en el cuidado y el diseño de construcciones para peatones.
Transporte	Orientado hacia el uso del automóvil. Poco conveniente para los peatones, ciclistas y el transporte público.	Multi-modal. Apoya el transporte público, los ciclistas y los peatones.
Diseño de las vías	Vías diseñadas para maximizar el tráfico y las velocidades del automóvil.	Vías diseñadas para satisfacer diferentes actividades y calmar el tráfico.
Proceso de planeación	Poca planeación y coordinación entre jurisdicciones y empresarios.	Buena planeación y coordinación entre jurisdicciones y empresarios.
Espacio público	Acentúa las zonas privadas (patios, centros comerciales, clubes privados).	Acentúa el espacio público (vías públicas, parques, zonas peatonales).

Fuente: Estudio prospectivo del sistema integrado de transporte en Bogotá y la Región, 2009

tiene en cuenta que el crecimiento de vehículos en los últimos años ha sido continuo y que con las proyecciones de crecimiento de la población en la ciudad, dicha tendencia continuará.

En este sentido, el modelo de crecimiento inteligente, para la ciudad de Bogotá, en la cual residen más de nueve millones de habitantes, resulta útil y en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), por cuanto es necesario que se tenga en cuenta los siguientes aspectos en consideración:

- a) Una planeación prospectiva y a largo plazo considerando todas las variables pertinentes.
- b) Implementación de un modelo abierto.
- c) Relación del modelo de planeación distrital con el modelo de planeación regional.
- d) Control sobre el proceso de expansión urbana y mejoramiento del uso de los espacios urbanos ya establecidos.
- e) Visualización de la ciudad como un hábitat en la consolidación de una sociedad sostenible y equilibrada.
- f) Equilibrio y equidad territorial para el beneficio social.

Para el logro de un Plan de Movilidad que atienda a las consideraciones realizadas en los anteriores literales, es fundamental el diseño y construcción de un sistema idóneo que permita el uso de diversos medios de transporte es decir, el cambio modal en cuanto a la movilidad de los ciudadanos.

Con este objetivo, se debe proyectar la ciudad hacia la adecuación de una infraestructura que posibilite el uso de diversos medios de transporte que estén en concordancia con las nuevas exigencias sociales y los requerimientos comunitarios hacia la consolidación de un espacio urbano que ofrezca mejores posibilidades de vida. Pardo (2009: 31) establece como retos de las políticas de movilidad lo siguiente:

“estos retos se refieren en primera medida a la integración y coherencia con otros modos de transporte público, con el transporte no motorizado, con la política urbana y, lo más importante, con respecto a las inversiones que se realizan en transporte privado y público y las prioridades que se establecen en el gobierno en relación con estos medios”.

Finalmente, bajo este contexto de movilidad y problemática urbana y social, es necesario que el uso de medios alternativos de transporte no motorizados se convierta en una opción que inquiete a los gobernantes y sean parte de las políticas públicas. Por ende, el bici – taxi puede ser una opción que mediante una adecuada reglamentación contribuya a la solución de diversas problemáticas que subyacen del ordenamiento territorial, la movilidad y las necesidades sociales propias del contexto.

1.3. El taxi y el bici –taxi como alternativa al Sistema de Transporte Colectivo: una posibilidad para América Latina

Dentro del Plan de Ordenamiento Territorial y del Plan de Movilidad que se debe desarrollar en una ciudad como Bogotá, la perspectiva que se debe crear acerca del taxi y el bici-taxi frente a los transportes colectivos, es de un aliado en el desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de la ciudadanía. Rogat (2009) explica las razones de dicha situación en los siguientes términos:

Esto se debe a que existen algunas situaciones en las que la estación de llegada de un usuario está a una distancia significativa de su destino final. Cuando no existe la posibilidad de utilizar una bicicleta para completar el viaje, los taxis son una opción válida como complemento al viaje.

Así, los bici taxis son una buena opción para el desarrollo y mejoramiento de la movilidad en las grandes ciudades. Este sistema ha sido aplicado en diferentes ciudades de América Latina y de Europa, con excelentes resultados. Esto se debe a que existe un mayor grado de comprensión sobre las ventajas que representa este medio de transporte:

Las ventajas de este tipo de transporte es que, como la bicicleta, no genera emisiones al ser utilizado, y ocupa un espacio mínimo. Es también una buena opción de empleo, además de suplir las necesidades de algunos usuarios que, como los que utilizan taxis corrientes, tienen su estación de llegada a una distancia relativamente larga de su destino final. Podría también decirse que los bici taxis tienen un área de captación inferior a la de un taxi convencional, por lo que suplen un público distinto. (Rogat, 2009)

La recomendación, en este sentido, se centra en afirmar la viabilidad del bici-taxi como mecanismo alternativo de movilidad, y que las normas y acciones públicas se encuentren destinadas a integrar este tipo de transporte en el sistema general de movilidad, garantizando una buena calidad de vida para las personas que se dedican a este servicio. En cuanto a la inseguridad del vehículo, afirma Rogat (2009) que se trata de una afirmación imprecisa. Esto puede ser apoyado en las demás experiencias a nivel mundial y que han sido resultado del consenso de voluntad política y gubernamental.

En este sentido se hace necesario hacer un acercamiento a la realidad socio-económica de las personas vinculadas directamente con el fenómeno, con el objetivo de construir un marco social a las reformas y transformaciones que de tipo jurídico se deben realizar.

2. Caracterización de la situación de las personas dedicadas a la práctica del bici - taxismo como servicio público de transporte en el Distrito de Bogotá

Teniendo en cuenta que el Derecho nace de las necesidades de la sociedad y que su pertinencia tiene relación directa con su uso y aplicación en un contexto histórico determinado, se realizó durante los días 4, 5, 6 y 7 de octubre una encuesta con la finalidad de determinar la situación económico – social de las personas que se dedican a la actividad del bici-taxi. La población estimada de bici-taxistas en el Distrito de Bogotá es de 300 y 500, y por tal motivo se toma como muestra 20 personas que representan el 10% de la totalidad de la población. Los resultados se exponen a continuación con su respectivo análisis:

1. ¿Qué promedio diario recibe en contraprestación por el servicio de bici-taxismo?

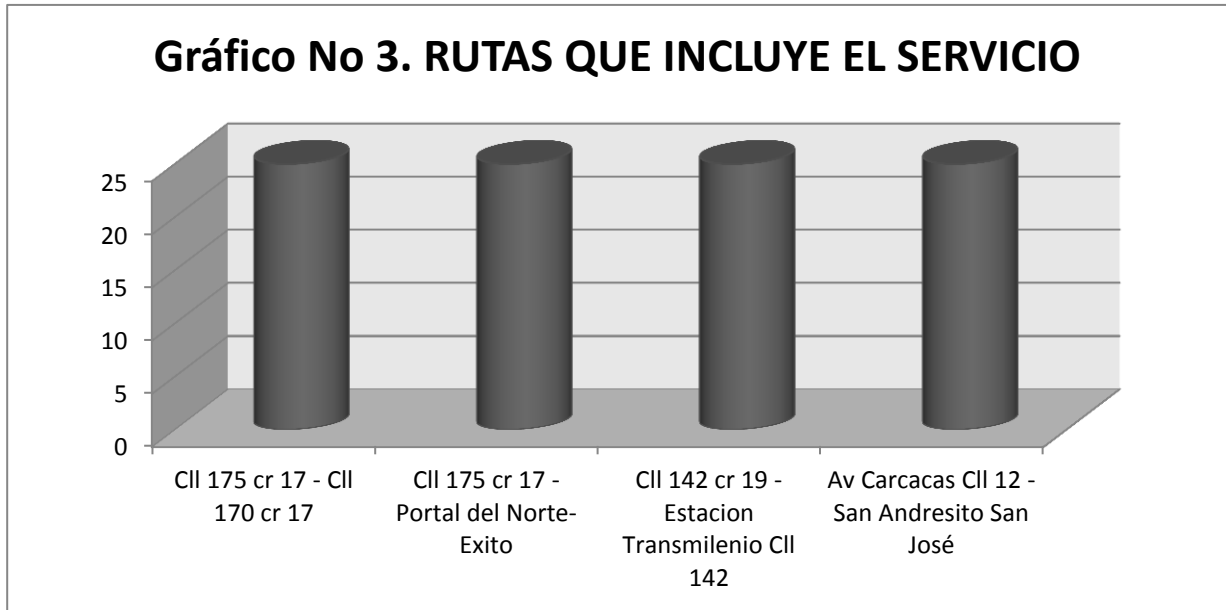


Fuente: 4, 5, 6 y 7 de octubre de 2010.

Los encuestados manifestaron en un 55% que reciben un promedio de \$31.000 a \$40.000 pesos, un 30% afirmó recibir un promedio diario de \$21.000 a \$30.000 pesos, un 10% manifestó recibir más de \$40.000 pesos y un 5% de \$11.000 a \$20.000 pesos.

De acuerdo a estos datos, se induce que los bici-taxistas reciben un promedio mensual de de \$400.000 pesos y \$700.000 pesos.

2. ¿Cuáles son las rutas que incluye su servicio? ¿Qué distancia promedio tiene?



Fuente: 4, 5, 6 y 7 de octubre de 2010.

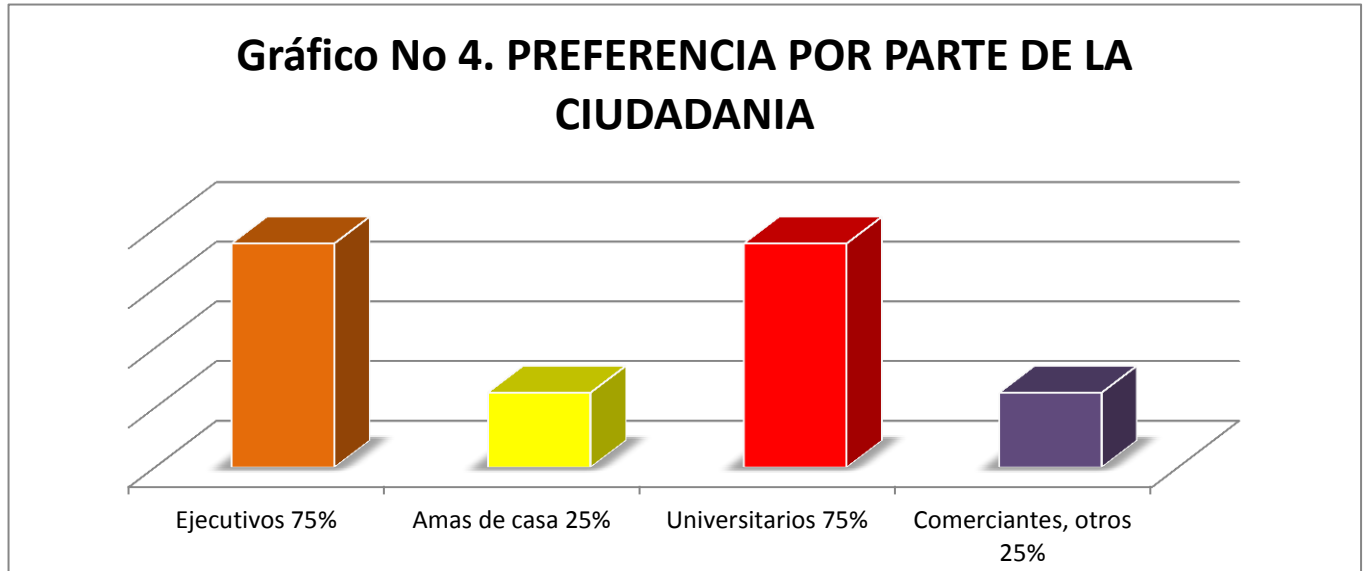
De una manera paralela, los encuestados manifestaron en un 25% por igual que las rutas utilizadas para la prestación del servicio eran:

- 🌿 Cl. 175 Cr. 17 - Cl. 170 Cr. 17.
- 🌿 Cl. 175 Cr. 17 - Portal del Norte-Éxito.
- 🌿 Cl. 142 Cr. 19 - Estación Transmilenio Cl. 142.
- 🌿 Av. Carcacas Cl. 12 - San Andresito San José.

Las respectivas rutas representan las siguientes distancias:

- 🌿 280 mts.
- 🌿 300 mts.
- 🌿 250 mts.
- 🌿 350mts.

3. ¿Nota alguna preferencia por parte de la ciudadanía al uso del servicio que usted ofrece?



Fuente: 4, 5, 6 y 7 de octubre de 2010.

Los encuestados manifestaron en un 75% que la ciudadanía que utiliza el servicio del bici-taxismo son ejecutivos por razones de restricciones de movilidad (pico y placa) o ahorro de gasolina. En el mismo porcentaje (75%), el uso del servicio lo prefieren los estudiantes universitarios, un 25% corresponde a amas de casa y otro 25% a comerciantes, compradores y mecánicos.

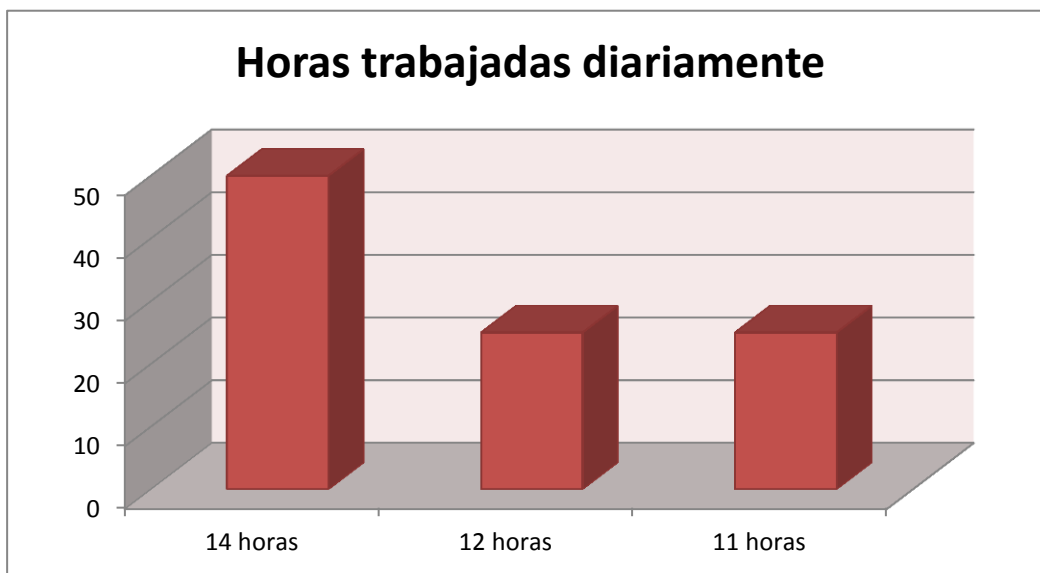
4. ¿Considera que la infraestructura es idónea para la prestación del servicio de bici-taxi?

Fuente: 4, 5, 6 y 7 de octubre de 2010.



De la totalidad de encuestados, el 100% manifestó que las vías son viables para prestar el servicio de bici-taxismo.

5. ¿Cuántas horas trabaja diario? ¿Qué días a la semana trabaja?



Fuente: 4, 5, 6 y 7 de octubre de 2010.

De los encuestados, un 50% expresó que laboraba 14 horas diarias, un 25% respondió 12 horas y 11 horas respectivamente. Estas horas están representadas en los días de lunes a sábado, lunes a viernes, lunes a domingo y martes a domingo en estos porcentajes: 50%, 25%, 20% y 5%.

6. ¿Ha encontrado apoyo por parte de la administración local para el desarrollo de su labor?

Finalmente, a la percepción que tienen los encuestados sobre el apoyo de la administración, expresaron en un 100% no recibir acciones positivas para mejorar su calidad de vida.

Se ha podido observar a través de la aplicación del instrumento que las personas dedicadas a la prestación del servicio del bici-taxismo encuentran un sustento económico en la práctica de su labor. De la misma manera, el servicio recorre un trayecto que no supera los 400 mts y que es de utilidad para personas específicas de la población: universitarios, ejecutivos, comerciantes y amas de casa.

En este sentido, a pesar de laborar durante jornadas que exceden la máxima legal que establece la legislación del trabajo, perciben como una buena práctica el servicio prestado a la comunidad y que la infraestructura del recorrido es viable para continuar con su oficio.

Ahora bien, a partir del diagnóstico socio-económico de las personas dedicadas al bici-taxismo, es necesario hacer un análisis a la normatividad que sirve de fundamento al fenómeno social de transporte alternativo.

3. El marco legal vigente relacionado con la práctica del bici - taxismo como servicio público de transporte en el Distrito de Bogotá.

Identificando el Estado Social de Derecho y de bienestar al que está ligado Colombia, es perentorio reafirmar la superioridad de la norma constitucional, en la cual se encuentra relacionados los valores de dignidad, libertad y solidaridad, los cuales están íntimamente ligados los fenómenos de tipo social como el bici-taxismo. En este orden, se pueden identificar como normas relacionadas con la problemática una gran cantidad.

En primer lugar, el Preámbulo de la Constitución política establece como fin del Estado:

(...) asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo (...).

En concordancia con el Preámbulo, el artículo 1º de la Constitución Política establece como características del Estado Colombiano: "(...) democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general". Cabe resaltar del extracto tomado, que es fundamental que las acciones estatales se dirijan hacia la construcción de una sociedad cada vez más cerca de la dignidad humana la cual se ve complementada con un trabajo que permita vivir de manera digna a la población. Así mismo, el uso del bici-taxismo busca la satisfacción de intereses generales: por un lado, se permite la movilidad de la ciudadanía, contribuye económicamente con el trabajador y su familia, y, finalmente, tiene un impacto positivo sobre el medio ambiente en concordancia con el desarrollo sostenible.

Otro de los principios fundamentales relacionados directamente con el fenómeno es el expresado en el artículo 2º. En él se determina como fines del Estado:

Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; (...).

Cabe acotar que el artículo 5º determina la obligación del Estado por reconocer la primacía de los derechos inalienables de la persona.

Dentro del capítulo de los Derechos Fundamentales son trascendentales para el marco jurídico del fenómeno los derechos a la vida, la igualdad, la libre circulación, el trabajo y la libertad de profesión u oficio.

La Constitución Política establece en el artículo 42 que el Estado garantiza la protección integral a la familia y mediante el reconocimiento y regulación del bici-taxismo se logra estabilidad para cada uno de los integrantes de los núcleos familiares.

La seguridad social (art. 48 CP) es otro aspecto trascendental y conlleva a que este servicio público obligatorio sea regulado por el Estado y que son sujetos validos de este Derecho los trabajadores dedicados al bici-taxismo por cuanto la norma señala que "se garantiza a todos los habitantes el derecho irrenunciable a la Seguridad Social".

Atendiendo al principio de la prevalencia del interés general, la Constitución Política enfatiza en que "todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano" e indica que la ley debe garantizar la participación de la comunidad. Finalmente, agrega que "es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines". En este sentido, el servicio del bici-taxi resulta un alternativa en la construcción del ideal constitucional.

Por otro lado, la Ley 796 de 2002 señala en su capítulo III que los vehículos que se movilicen en el territorio deben acatar y cumplir las normas sobre tránsito terrestre las cuales tienen que ver con las condiciones mecánicas, de seguridad, higiene y comodidad conforme a pesos y dimensiones. Es claro que dicha norma no es violada por el uso de un medio alterno como lo es el bici-taxismo y que es posible la regulación del mismo por la normas de tránsito para un aprovechamiento ideal de esta oportunidad.

La misma Ley, en su capítulo V establece las normas referidas a las ciclas y motos en el siguiente sentido:

- ✿ Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- ✿ Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- ✿ Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- ✿ No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- ✿ No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- ✿ Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- ✿ No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- ✿ Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- ✿ Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
- ✿ La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Este conjunto de criterios y normas pueden ser acatadas y cumplidas por los bicitaxistas, y una acción de tipo social, como la que propone este trabajo, conlleva a recomendar jornadas de capacitación y normalización de la práctica con el fin de generar una mayor protección hacia el trabajador, el usuario y demás personas. Para tal objetivo, se remite al artículo 95 de la misma Ley que expresa que las bicicletas o triciclos:

- ✿ No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

- ✘ Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

Respecto de la misma Ley, esta es modificada por la Ley 1383 de 2010 que sanciona a los conductores de vehículos no automotor o de tracción animal por incurrir en las siguientes infracciones:

- ✘ No transitar por la derecha de la vía.
- ✘ Agarrarse de otro vehículo en circulación.
- ✘ Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.
- ✘ Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.
- ✘ No respetar las señales de tránsito.
- ✘ Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.
- ✘ Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.
- ✘ Transitar por zonas prohibidas.
- ✘ Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.
- ✘ Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.
- ✘ Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.
- ✘ Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

Siguiendo un análisis coherente con lo realizado hasta el momento, se encuentra un pleno acuerdo con la norma que introduce la Ley 1383, sin embargo, respecto del último, se ha podido establecer como la Constitución Política no se encuentra desacatada y que, por el contrario, un servicio público alternativo como lo es el bici-taxi, en circunstancias de regulación puede convertirse en un factor positivo de desarrollo y un ejemplo para el resto de la comunidad internacional.

Por último, se deben destacar los Proyectos de Acuerdo que intentan reglamentar el fenómeno. Estos son:

- ✿ Proyecto de acuerdo 64 de 2004: "Por el cual se autoriza provisionalmente la circulación de bicitaxis o tricimoviles en la ciudad como medio de transporte público de pasajeros alternativo".
- ✿ Proyecto de acuerdo 136 de 2004: "Por el cual se dictan disposiciones provisionales, con respecto a la circulación de bicitaxis o tricimoviles en la ciudad como medio de transporte público de pasajeros alternativo".
- ✿ Proyecto de acuerdo 152 de 2004: "Por el cual se dictan algunas disposiciones con respecto al tránsito dentro del Distrito Capital y en especial lo relativo a la actividad de los tricimóviles".
- ✿ Proyecto de acuerdo 215 de 2004: "Por el cual se dictan disposiciones provisionales, con respecto a la circulación de bicitaxis o tricimoviles en la ciudad como medio de transporte público de pasajeros alternativo".

Conclusiones y Recomendaciones

El uso del bici-taxi como medio alternativo para la movilización de la ciudadanía, y de acuerdo al contexto que representa el Distrito Capital de Bogotá, resulta ser positivo y pertinente. En este sentido, se llega a la conclusión que el modelo resulta benéfico para la población, el medio ambiente y el sistema de movilidad de una ciudad que sufre inconvenientes de este tipo. Así mismo, se resalta que dicho modelo ha sido implementado en múltiples lugares a nivel de América Latina y Europa y ha funcionado de manera ejemplar. Esto sirve como antecedente y a las consideraciones para una reforma de tipo legislativa.

Los resultados sobre las condiciones económico-sociales de los trabajadores dedicados a la práctica del bici-taxismo han permitido revelar la perspectiva que estos tienen sobre el oficio. En este sentido se destaca que los recorridos realizados son de corto trayecto y permiten la movilidad de un grupo específico de la población que encuentra en él una alternativa efectiva para el desarrollo de sus actividades diarias. Es necesaria que aspectos propios del derecho al trabajo como lo son los horarios, la seguridad social y la prestación del servicio sean reguladas de manera inmediata.

Efectivamente, el servicio del bici-taxismo se encuentra amparado implícitamente por la Carta política y, en concordancia con ella, es menester que el cuerpo legislativo y los gobernantes proyecten las acciones idóneas en la construcción de un orden justo.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

CARACCIOLO, Carlos Héctor; publica su artículo titulado *Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia Fascist*. En: *Historia Crítica*, Núm. 39, septiembre-diciembre, 2009, pp. 20-42. Universidad de los Andes, Colombia

CAUSADO RODRÍGUEZ, Edwin; HOZ ROSALES, Bladimir de la; y, CANTILLO CAMARGO, Luis Manuel (2009); *Dinámica del transporte público terrestre automotor en la ciudad de Santa Marta 2005 – 2006*. Revista Clío América. Julio - Diciembre 2009, Año 3 No. 6, p.p. 257 – 281.

Constitución Política de 1991.

DUQUE ESCOBAR, Gonzalo (2007); *Introducción a la Economía del Transporte*. El autor es docente de la Universidad Nacional de Colombia (sede Manizales). Documento virtual completo en:
<http://www.galeon.com/economiaaytransportes/int-ecnm-transp.pdf>

FORTICH PACHECO, Fernán (2001) *El diamante de la economía: una visión conjunta del equilibrio económico para Colombia*.

Ley 796 de 2002.

Ley 1383 de 2010.

MORAGAS, Ricardo. Gerontólogo Social. Barcelona, España.

Moreno Suarez, Marcela (2008); *La gestión ambiental urbana: El caso de la contaminación atmosférica en Bogotá*. Revista EAN No 62 p.29-38. En:
<http://journal.ean.edu.co/index.php/Revista/article/view/14/13>

PARDO, Carlos Felipe (2009); *Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina*, Comisión Económica para América Latina CEPAL. Colección documento de proyectos.

PAZ, G. (2001); *Historia y evolución de la bicicleta*. En:
<http://www.ucbcba.edu.bo/carreras/ingma/actividades/peaton2/peaton2000bici.htm>

Proyecto de acuerdo 64 de 2004.

Proyecto de acuerdo 136 de 2004.

Proyecto de acuerdo 152 de 2004.

Proyecto de acuerdo 215 de 2004.

Roa Lozano, Diana Carolina (2009); Análisis de los factores que han limitado la implementación de los decretos 112 a 116 de 2003 de reestructuración del sistema de transporte público colectivo en Bogotá. Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario. Tesis en: <http://repository.urosario.edu.co/handle/10336/1106>

Rogat, Jorge (2009); Planificación e implementación de un sistema de Bus Rápido en América Latina: resumen orientado a tomadores de decisiones. UNEP Riso Centre. Versión html en:
<http://orbit.dtu.dk/getResource?recordId=254227&objectId=1&versionId=2>

SUERO, D.F. *La Bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá*, Universidad de los Andes, Bogotá. Documento completo en:
http://guaica.uniandes.edu.co:5050/dspace/bitstream/1992/849/3/Paper_Investig_Diego_Suero.pdf

REFERENCIAS LEGALES