
	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA						
	GESTIÓN DE BIBLIOTECAS						
CARTA DE AUTORIZACIÓN							
CÓDIGO	AP-BIB-FO-06	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	1 de 2

Neiva, ____02 de agosto de 2023_____

Señores

CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

Ciudad

El (Los) suscrito(s):

____ELBERTO GARAVITO VARGAS_____, con C.C. No. ____7708494_____,
 _____, con C.C. No. _____,
 _____, con C.C. No. _____,
 _____, con C.C. No. _____.

Autor(es) de la tesis y/o trabajo de grado o _____

titulado_ LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE COMO MECANISMO DE OPOSICIÓN A LA
 ILEGALIDAD E INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO EN COLOMBIA
 presentado y aprobado en el año ____2023____ como requisito para optar al título de
 ____MAGISTER EN DERECHO PUBLICO;

Autorizo (amos) al CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN de la Universidad Surcolombiana para que, con fines académicos, muestre al país y el exterior la producción intelectual de la Universidad Surcolombiana, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Los usuarios puedan consultar el contenido de este trabajo de grado en los sitios web que administra la Universidad, en bases de datos, repositorio digital, catálogos y en otros sitios web, redes y sistemas de información nacionales e internacionales "open access" y en las redes de información con las cuales tenga convenio la Institución.
- Permita la consulta, la reproducción y préstamo a los usuarios interesados en el contenido de este trabajo, para todos los usos que tengan finalidad académica, ya sea en formato Cd-Rom o digital desde internet, intranet, etc., y en general para cualquier formato conocido o por conocer, dentro de los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas generales sobre la materia.
- Continúo conservando los correspondientes derechos sin modificación o restricción alguna; puesto que, de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación del derecho de autor y sus conexos.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.



UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
GESTIÓN DE BIBLIOTECAS



CARTA DE AUTORIZACIÓN

CÓDIGO

AP-BIB-FO-06

VERSIÓN

1

VIGENCIA


2014

PÁGINA

2 de 2

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma:


7708494

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: _____

EL AUTOR/ESTUDIANTE:






Firma: _____

EL AUTOR/ESTUDIANTE:

Firma: _____

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA					 ISO 9001  ISO 14001  ISO 45001  IC 2786-1SA 6086-2013CE 4249-2013SA	
	GESTIÓN DE BIBLIOTECAS						
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	1 de 4

TÍTULO COMPLETO DEL TRABAJO: LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE COMO MECANISMO DE OPOSICIÓN A LA ILEGALIDAD E INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO EN COLOMBIA

AUTOR O AUTORES:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
GARAVITO VARGAS	ELBERTO

DIRECTOR Y CODIRECTOR TESIS:

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
LÓPEZ DAZA	GERMÁN ALFONSO

ASESOR (ES):

Primero y Segundo Apellido	Primero y Segundo Nombre
LÓPEZ DAZA	GERMÁN ALFONSO

PARA OPTAR AL TÍTULO DE: MAGISTER EN DERECHO PUBLICO

FACULTAD: CIENCIAS JURIDICAS






PROGRAMA O POSGRADO: MAESTRIA EN DERECHO PUBLICO

CIUDAD: NEIVA **AÑO DE PRESENTACIÓN:** 2023 **NÚMERO DE PÁGINAS:**100

TIPO DE ILUSTRACIONES (Marcar con una X):

Vigilada Mineducación

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del sitio web Institucional www.usco.edu.co, link Sistema Gestión de Calidad. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es de responsabilidad de la Universidad Surcolombiana.

	UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA GESTIÓN DE BIBLIOTECAS				   		
	DESCRIPCIÓN DE LA TESIS Y/O TRABAJOS DE GRADO						
CÓDIGO	AP-BIB-FO-07	VERSIÓN	1	VIGENCIA	2014	PÁGINA	2 de 4

Diagramas___ Fotografías__X_ Grabaciones en discos___ Ilustraciones en general___ Grabados___
 Láminas___ Litografías___ Mapas__X_ Música impresa___ Planos___ Retratos___ Sin ilustraciones___
 Tablas o Cuadros__X

SOFTWARE requerido y/o especializado para la lectura del documento:

MATERIAL ANEXO:

PREMIO O DISTINCIÓN (*En caso de ser LAUREADAS o Meritoria*):

PALABRAS CLAVES EN ESPAÑOL E INGLÉS:

<u>Español</u>	<u>Inglés</u>	<u>Español</u>	<u>Inglés</u>
1. <u>TRANSPORTE</u>		6. _____	_____
2. <u>PUBLICO</u>		7. _____	_____
3. <u>ILEGALIDAD</u>		8. _____	_____
4. <u>INFORMALIDAD</u>		9. _____	_____
5. <u>MEDIOS ALTERNATIVOS</u>		10. _____	_____

RESUMEN DEL CONTENIDO: (Máximo 250 palabras)

Desde tiempos inmemorables, el ser humano se ha desplazado dentro de su entorno, sea por curiosidad o necesidad, empleando mecanismos cada vez más sofisticados que le permitieron abrazar mayores distancias en el menor tiempo posible, llegando a constituir dicho movimiento en un acto de libertad, aquella condición innata que se cree, impulsa a hombres y mujeres a buscar y encontrar un lugar/espacio, en donde sentirse cómodo.

Dicha libertad, paulatinamente, ha incrementado las posibilidades que tienen los seres humanos para alterar su entorno y sus relaciones sociales, sobre lo cual el desarrollo científico y tecnológico ha desempeñado un papel relevante. Esto se constata en los medios de transporte y su evolución, la cual ha sido determinante en la consecución de un mundo interconectado, permitiendo no solo el desplazamiento físico, también de ideas que han moldeado la sociedad.

No obstante, y pese a que se llegue a considerar la estandarización de los medios de transporte como los definitivos, problemáticas como la contaminación, ha tenido un efecto en la inventiva que hombres y mujeres, quienes continúan aplicando sus capacidades en diseñar y desarrollar nuevos mecanismos direccionados, en este caso, a la movilidad, sin ocasionar daños medioambientales. Con esto presente, durante las últimas



décadas se han desarrollado nuevas tecnologías que contribuyen a la reducción de los efectos contaminantes de los medios de transporte, sea por mejoras a su eficiencia o al tipo de energía que los impulsa.

ABSTRACT: (Máximo 250 palabras)

Con esto presente, dentro del marco constitucional de cada Estado se han establecido derechos que procuran la libertad de acción y movimiento de los ciudadanos, amparados en la libertad de pensamiento, acción, asociación, etc. Igualmente, con el derecho al libre tránsito, aparece el transporte, cuyo origen se encuentra en una actividad privada, puramente instrumental, al servicio siempre de otras industrias o actividades económicas mucho más importantes, ocasionando que paulatinamente fuera adquiriendo un carácter de negocio y, en consecuencia, el interés de las empresas. No obstante, este servicio de transporte ha sido entendido como un servicio público y, por lo tanto, del interés por parte de las instituciones del Estado, las cuales han regulado su accionar, permitiendo la creación de empresas prestadoras de este servicio, a la vez que se garantiza la satisfacción de los usuarios.



APROBACION DE LA TESIS

Nombre Presidente Jurado: MARIELA MÉNDEZ CUÉLLAR

Firma:

Nombre Jurado:

Firma:

Nombre Jurado:

Firma:

**LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE COMO MECANISMO DE
OPOSICIÓN A LA ILEGALIDAD E INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE
PÚBLICO EN COLOMBIA**

ELBERTO GARAVITO VARGAS

MAESTRÍA EN DERECHO PÚBLICO

UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA

NEIVA - HUILA

2023

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
1. EL DERECHO AL LIBRE TRÁNSITO	13
1.1 LA LIBERTAD DE TRÁNSITO COMO UN DERECHO	13
1.2 LIMITACIONES AL DERECHO DE LIBRE TRÁNSITO EN COLOMBIA....	17
1.2.1 Limitaciones al derecho de libre tránsito en virtud de la preservación del orden público.....	21
1.2.2 Limitaciones al derecho de libre tránsito en virtud de conflicto armado.....	22
1.2.3 Limitaciones al derecho de libre tránsito en virtud de lo contenido en la legislación penal.....	24
1.3 HISTORIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN COLOMBIA.....	24
1.4 DERECHO AL LIBRE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PÚBLICO EN COLOMBIA.....	32
2. LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE (MAT)	44
2.1 ¿QUÉ SON LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE?	48
2.2 EL ALCANCE DE LOS MAT EN LA MOVILIDAD INTRAURBANA.....	52
2.3 IMPACTO ECONÓMICO DE LOS MAT	59
3. LA INFORMALIDAD E ILEGALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.....	68
3.1 EL DESEMPLEO COMO BASE DE LA INFORMALIDAD E ILEGALIDAD EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS.....	77
3.2 LOS MAT Y LA MOVILIDAD EFICIENTE	81

3.3 LOS MAT EN COLOMBIA.....	84
CONCLUSIONES	89
BIBLIOGRAFÍA	95

INTRODUCCIÓN

Desde tiempos inmemorables, el ser humano se ha desplazado dentro de su entorno, sea por curiosidad o necesidad, empleando mecanismos cada vez más sofisticados que le permitieron abracar mayores distancias en el menor tiempo posible, llegando a constituir dicho movimiento en un acto de libertad, aquella condición innata que se cree, impulsa a hombres y mujeres a buscar y encontrar un lugar/espacio, en donde sentirse cómodo.

Dicha libertad, paulatinamente, ha incrementado las posibilidades que tienen los seres humanos para alterar su entorno y sus relaciones sociales, sobre lo cual el desarrollo científico y tecnológico ha desempeñado un papel relevante. Esto se constata en los medios de transporte y su evolución, la cual ha sido determinante en la consecución de un mundo interconectado, permitiendo no solo el desplazamiento físico, también de ideas que han moldeado la sociedad.

Pese a este importante efecto, se debe reconocer el impacto que dicho desarrollo tecnológico y científico ha tenido en materia medioambiental, presentándose efectos nocivos sobre el espacio que habitamos e incluso sobre entornos naturales que no son habitados, situación que ha ocasionado no pocos inconvenientes durante los últimos siglos.

Asimismo, la Revolución Industrial procuró el desarrollo tecnológico y científico necesario para transformar la cotidianidad de hombres y mujeres; en ese sentido, es importante reconocer que los medios de transporte son el producto de la constancia de diferentes personajes, inventores, en su mayoría empíricos, ubicados principalmente en Europa y Norteamérica, quienes, aprovechando la constante innovación científica y tecnológica de los siglos XVII y XVIII, lograron diseñar y poner en funcionamiento máquinas que darían origen a trenes, barcos trasatlánticos, tranvías y finalmente, con el motor a combustión, el automóvil, que a partir del siglo XIX permitió acortar el tiempo en el desplazamiento, no solo entre grandes distancias, también dentro de la ciudad, en donde

el trayecto entre la vivienda y el lugar de trabajo no podía ser muy largo. Esta era una razón esencial para que surgieran núcleos muy poblados en los barrios interiores e, igualmente, tardaran en disolverse. Solo se podía lograr con un transporte de masas tal que pudiera pagarlo hasta la población peor pagada (Osterhammel, 2015, p. 437).

Es importante recordar que esa concentración poblacional en espacios reducidos, característica de los centros urbanos del siglo XIX, ocasionaba un elevado índice de contagio de enfermedades, generando epidemias, y por lo tanto aumentando la tasa de mortalidad, que los medios de transporte ayudarían a mitigar al facilitar largos desplazamientos en cortos periodos de tiempo, al permitir la diseminación las estructuras habitacionales en grandes áreas alrededor de los centros industriales.

No obstante, el transporte, como servicio, en un principio no era de carácter público; la iniciativa por la construcción primero de trenes y vías férreas y luego de tranvías, partía de particulares que apostaban por empresas que procuraran ganancias, lo cual no necesariamente se realizaba de forma ordenada ni siguiendo lineamientos que tuvieran en cuenta la planeación urbana y es que, para este caso es significativo reconocer que “la circulación modela de forma duradera el espacio urbano. La organización de los desplazamientos tanto en el interior como en el exterior de la ciudad a menudo es una de las tareas prioritarias de los ayuntamientos” (Pinol y Walter, 2011, p.210), tarea que adquirió en poco tiempo.

Por lo anterior, y en el sentido estrictamente urbanístico, se debe relacionar el transporte con el ordenamiento territorial, en la medida en que “el avance de los transportes públicos es paralelo al crecimiento de las afueras. Los nuevos habitantes de la periferia necesitan comunicaciones periódicas y frecuentes” (Pinol y Walter, 2011, p.214). Ya en este punto, el transporte como servicio público, se debe a la llegada del Estado como participe en la prestación de este servicio, situación que surge a partir de la necesidad de control que este debía ejercer, en parte debido a que la movilización de pasajeros y mercancías ya era una de las problemáticas principales de los estados, considerando que “el vapor y la velocidad

empezaron a convertirse en la base de la economía y de un estilo de vida nuevo” (Coffin y Stacey, 2012, p.817).

Por otra parte, a mediados del siglo XIX, el transporte en ferrocarriles había transformado el paisaje urbanístico, mientras movilizaba la economía de los estados como Gran Bretaña, la cual no podía detenerse, siendo importante recalcar que “el Estado debe coordinar [la] actividad de los particulares para que no resulte desorbitada” (Porrúa, 1954, p.284), con lo cual se hace una clara alusión a la intención de control que los Estados ejercen sobre las actividades humanas y las empresas de transporte no serían la excepción.

También es importante mencionar el origen de los inspectores de tráfico que surgieron en Gran Bretaña como parte del control gubernamental sobre el transporte ferroviario y que sería tomado como ejemplo en otros países como Alemania y Estados Unidos; los mencionados inspectores “tenían plena libertad de acceso a los proyectos de ferrocarriles, podían aplazar la apertura de nuevas líneas hasta que los proyectos fuesen totalmente satisfactorios y tenían que decidir las disputas entre las compañías sobre la organización del tráfico” (Denaë, 1991, p.248). Sin embargo, en un principio este control que se ejercía sobre las empresas prestadoras del servicio de transporte solo dirimía los conflictos entre estas, pero el surgimiento de los movimientos obreros creó otra complicación aún mayor.

Estos movimientos obreros, surgidos de los sindicatos de las diferentes empresas, adquieren relevancia cuando sus integrantes alcanzan una conciencia colectiva y, en busca de mejores condiciones laborales, concibieron la huelga como el mecanismo por excelencia para obtener sus demandas; lo anterior se presentaba en todas las empresas indiferente de los bienes que produjeran o servicios que prestara y, por lo tanto,

los gobiernos comenzaron a ser cada vez más conscientes de ese potencial estrangulamiento y previeron posibles contramedidas: el ejemplo más drástico en ese sentido es la decisión del gobierno francés de romper una

huelga general del sector ferroviario en 1910, militarizando a 150.000 trabajadores (Hobsbawm, 2014, p. 795).

Es así como la injerencia del Estado en las compañías de transporte garantizaba que este servicio, ahora público, no se detuviera fácilmente, y es que, “el bien público es el que concierne a la masa de todos los individuos y de todos los grupos” (Porrúa, 1954, p.278), bien por el cual el Estado debía velar garantizando su oportuno acceso; por lo tanto, el transporte público se ha convertido en un servicio de vital importancia para la sociedad en general y su economía, caracterizándose por

facilitar la conectividad entre territorios y personas, es un instrumento que promueve la cohesión, la integración y la identidad. Esto asociado a la idea de que los bienes y servicios básicos para la producción y reproducción de la vida de las personas, como son el transporte, la vivienda, la alimentación adecuada, la educación y salud de calidad, son elementos facilitadores para el desarrollo de las capacidades de cada individuo (García, 2014, p.6).

No obstante, y pese a que se llegue a considerar la estandarización de los medios de transporte como los definitivos, problemáticas como la contaminación, ha tenido un efecto en la inventiva que hombres y mujeres, quienes continúan aplicando sus capacidades en diseñar y desarrollar nuevos mecanismos direccionados, en este caso, a la movilidad, sin ocasionar daños medioambientales. Con esto presente, durante las últimas décadas se han desarrollado nuevas tecnologías que contribuyen a la reducción de los efectos contaminantes de los medios de transporte, sea por mejoras a su eficiencia o al tipo de energía que los impulsa.

Lo anterior se encuentra pensado para el desplazamiento de largas distancias, aquellas que separan origen y destino por cientos de kilómetros; sin embargo, para las distancias más pequeñas, se han propuesto otro tipo de medios alternativos, los cuales son considerados completamente ecológicos. Así, el uso de la patineta, la bicicleta, automóviles y motocicletas eléctricas, se presentan como alternativas

eficientes en términos medioambientales, contribuyendo a su vez al mejoramiento de la convivencia en sociedad dentro de las ciudades.

El uso de estos medios alternativos de transporte (MAT) se ha diseminado por diversos Estados, ocasionando que paulatinamente se tenga que regular su uso, a la vez que la infraestructura urbana se adapta a la misma. Es claro que al ser una tecnología novedosa su costo impedirá que se disperse homogéneamente por todo el planeta, pero ya se marca una tendencia en cuanto a su estandarización.

De este breve recorrido histórico del transporte, partiendo de la iniciativa privada como un servicio a la sociedad, hasta convertirse en público, se destacan dos aspectos. El primero hace referencia a la organización de ciudad, en donde la proyección de expansión urbanística, así como los lineamientos de sanidad incluso de estética, hacen necesaria una intervención estatal; el segundo aspecto es el económico debido a que el transporte de pasajeros y mercancías a gran escala se transformó rápidamente en un motor económico. Por tales razones, el Estado, a través de instituciones descentralizadas y delegadas, han pasado a ejercer un control sobre las empresas prestadoras de los servicios de transporte, que garantice la ganancia de los empresarios y el servicio a la comunidad, y por lo tanto los derechos de la ciudadanía en general.

Con esto presente, dentro del marco constitucional de cada Estado se han establecido derechos que procuran la libertad de acción y movimiento de los ciudadanos, amparados en la libertad de pensamiento, acción, asociación, etc. Igualmente, con el derecho al libre tránsito, aparece el transporte, cuyo origen se encuentra en una actividad privada, puramente instrumental, al servicio siempre de otras industrias o actividades económicas mucho más importantes, ocasionando que paulatinamente fuera adquiriendo un carácter de negocio y, en consecuencia, el interés de las empresas. No obstante, este servicio de transporte ha sido entendido como un servicio público y, por lo tanto, del interés por parte de las instituciones del Estado, las cuales han regulado su accionar, permitiendo la

creación de empresas prestadoras de este servicio, a la vez que se garantiza la satisfacción de los usuarios.

Así, y entendiendo el equilibrio existente entre mercado y Estado, es posible determinar que en Colombia, la posibilidad de crear empresa ha crecido en los últimos años; así, durante el 2021 “las nuevas sociedades crecieron 14,6% respecto a 2020 al pasar de 68.853 a 78.880” (Portafolio, 2022). Sin embargo, pese a este tipo de cifras que pueden resultar alentadoras para la economía del país, así como para la creación de empleo, se debe atender a llamados de atención en donde se anuncia que “la mitad de las nuevas empresas en el país sobrevive cinco años en el mercado” (Becerra, 2020), lo que sugiere un precario impulso al sostenimiento de las pequeñas y medianas empresas; es decir, existe la iniciativa privada, pero resulta complicado conservar en el tiempo la constancia necesaria para la consolidación en el mercado, lo cual, en los sucesivos gobiernos, se deberá atender si se pretende consolidar un nicho empresarial que contribuya a la generación de empleo.

Por otra parte, es importante resaltar que Colombia presenta un sistema económico de libre mercado; así lo indica su constitución política en el Artículo 333:

La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. (Const., 1991, art.333).

Con esto, dentro del sistema económico de Colombia la iniciativa privada se constituye en un eje fundamental para el desarrollo interno del país, permitiendo una libre competencia lo que ocasiona un incentivo al mejoramiento de los productos y servicios que se ofrecen en el territorio nacional, lo que conduce a la búsqueda de las tecnologías de vanguardia, a la vez que se está en consonancia con los nuevos parámetros en aspectos como eficiencia, ambiental, etc.

Frente a esto, y tratando el tema de la movilidad en Colombia, el Congreso de la República promulgó la Ley 336 de 1996, en donde califica como servicio público al servicio de transporte, en sentido estricto, esto es, se da la preceptiva *publicatio*, lo que comporta la titularidad administrativa de la actividad, y se reflejan en los principios establecidos en la Ley 105 de 1993, los cuales son: la Intervención del Estado, el de la Libre Circulación, el de la Seguridad y el de integración Nacional e Internacional, complementados con algunos criterios específicos referidos a la naturaleza del transporte, a sus condiciones de accesibilidad, al desarrollo de la libertad de Empresas y a la protección de los usuarios.

En ese sentido, es importante entender la regulación de las actividades económicas como parte del compromiso del Estado para con los habitantes del mismo, quienes merecen un excelente servicio y unos productos en óptimas condiciones, fundamento este de la constitución de empresas encargadas de prestar el servicio de transporte; no obstante, frente a esto último, han surgido fenómenos dañinos para la economía del país como son el transporte público pirata o el mototaxismo, motivados, en la mayoría de casos, por la falta de empleo que acontece dentro del territorio nacional, afectando a las empresas constituidas legalmente para tal fin, convirtiéndose esto, en una especie de bola de nieve que destruye empleos legalmente constituidos lo que genera este accionar ilegal.

Desde el punto de vista económico, las externalidades negativas siguen siendo un factor problemático, los costos externos del transporte; representados principalmente por aquellos derivados de los accidentes de tránsito, el ruido, la contaminación atmosférica, los riesgos de cambio climático, los costos para la naturaleza, el paisaje y áreas urbanas y la congestión, plantean un claro problema de sostenibilidad ambiental y energética, que a la vez enmarcan la insostenibilidad urbana de los modelos de movilidad convencionales. (Quintero y Quintero, 2015, p.89).

Junto a estos fenómenos, en las últimas décadas se han publicado los resultados de múltiples investigaciones que exponen una situación adversa frente al cambio

climático, siendo el uso de combustibles fósiles una de las principales problemáticas en lo referente al medio ambiente; en consecuencia, se ha propuesto el uso de vehículos impulsados por las denominadas energías verdes donde se incluyen los MAT, coches eléctricos, buses eléctricos, motocicletas eléctricas, etc., en un intento por reducir los gases de invernadero y, por lo tanto, contribuir en la disminución de los efectos del cambio climático, accionar que poco o nada han hecho los gobiernos locales los cuales tienen una responsabilidad mayor al momento de educar a sus ciudadanos.

Es de resaltar que la existencia de un producto o servicio que no ha presentado alteraciones a través del tiempo no implica que ha alcanzado un estado culmine óptimo; las empresas (y el Estado) deben estar en un constante proceso de retroalimentación en donde se incluyan los nuevos avances tecnológicos que permitan perfeccionar sus productos, beneficiando a sus clientes o usuarios.

A este respecto, los MAT se presentan como una opción para combatir tanto para la ilegalidad e informalidad como para contribuir en la consecución de un medio ambiente sano, ayudando asimismo con la movilidad intraurbana y, por consiguiente, en el derecho al libre tránsito.

En ese sentido, a continuación, en el primer capítulo, se hará una descripción del rango de aplicación y desarrollo del derecho al libre desplazamiento con ocasión de los medios alternativos de transporte (MAT) en Colombia entre los años 2019 y 2021, para lo cual se hará una descripción del derecho constitucional al libre tránsito en Colombia; en el segundo capítulo, se expondrá cuáles son los medios alternativos de transporte y cuál es su impacto sobre la economía del país; por último, en el tercer capítulo, se pretende analizar las repercusiones que han tenido los MAT en la informalidad e ilegalidad en el transporte público en Colombia.

Finalmente, este documento es producto de una investigación descriptiva y documental, en la medida en que comprende “el registro, el análisis y la interpretación de la naturaleza y la composición o procesos de los fenómenos; el

enfoque se hace sobre conclusiones dominantes o sobre como una persona, grupo o cosa se conduce o funciona” (Martínez, 2018). Así, se recabará información documental que aborde la temática estudiada, al igual que aquella normativa y jurisprudencia a la cual han llegado las instituciones públicas del país.

1. EL DERECHO AL LIBRE TRÁNSITO

En el marco de un estado social de derecho, donde la característica principal de este sistema de organización política es perseguir un objetivo misional: garantizar el respeto, la materialización integral de los derechos humanos, los cuales se transforman en derechos fundamentales, siendo el fin último del Estado garantizar la eficacia de los derechos.

El derecho fundamental que ocupa al presente capítulo es el derecho al libre tránsito o libertad de locomoción, contemplado en el Artículo 24 de la Constitución Política como: “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.” (Const., 1991). Derecho que a juicio propio es vulnerado constantemente al no tener una materialización definida. Es de resaltar que, aunque se trate de un derecho fundamental no es absoluto, es decir que se encuentra sujeto a restricciones, el derecho a la libertad de locomoción es legítimamente limitado por la aplicación de sanciones de orden penal.

Así, con el derecho al libre tránsito, aparece el transporte, cuyo origen se encuentra en una actividad privada, puramente instrumental, al servicio siempre de otras industrias o actividades económicas mucho más importantes, ocasionando que paulatinamente fuera adquiriendo un carácter de negocio y, en consecuencia, el interés de las empresas. En ese sentido, es importante entender la historia del transporte público en Colombia y su regulación como parte del compromiso del Estado para con los habitantes del mismo.

1.1 LA LIBERTAD DE TRÁNSITO COMO UN DERECHO

La libertad de circulación o libre locomoción es una condición indispensable para el libre desarrollo de las personas, pues ésta hace parte de las libertades inherentes

del ser humano. El derecho a la libertad de circulación se circunscribe como extensión concreta del derecho fundamental a la libertad y a la autodeterminación personal, junto con otros derechos fundamentales como la libertad de expresión, de culto, determinación, entre otros.

El Artículo 24 de la Constitución Política de Colombia dispuso la libre locomoción como un derecho fundamental, el cual consiste en la posibilidad de cualquier ciudadana o ciudadano en transitar de manera libre y voluntaria dentro del territorio nacional, a permanecer y residenciarse en Colombia, o a salir libremente de la Nación cuando lo considere.

La integración de este derecho dentro de los derechos fundamentales corresponde con el contenido material en que se fundamenta, pues la libertad de circulación, según la Honorable Corte Constitucional se identifica como una extensión de la “-libertad inherente a la condición humana-, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro” (CConst., T-518/1992, J. Hernández).

En este sentido, ha reiterado la Corte Constitucional, en sentencia C- 110 del 2000, a raíz de la prerrogativa constitucional (Artículo 24), desarrolla el citado derecho indicando que, de la norma en cita, se infiere lo siguiente:

De la norma, Artículo 24 de la Constitución, se infiere la consagración de dos derechos a favor del colombiano, que constituyen una manifestación del derecho general a la libertad, que se traduce en la facultad primaria y elemental que tiene la persona humana para transitar, movilizarse o circular libremente de un lugar a otro dentro del territorio nacional, e igualmente en la posibilidad de entrar y salir de él libremente, y el derecho a permanecer y a residenciarse en Colombia, en el lugar que considere conveniente para vivir y constituir el asiento de sus negocios y actividades, conforme lo demanden sus propios intereses. (CConst, C- 110/2000, A. Barrera).

El derecho a la libre circulación es entonces un derecho que se materializa en la participación del individuo en los espacios públicos, en la libertad de circulación que tiene la persona que transita o se moviliza libremente dentro de los mismos en el territorio nacional, así como en la facultad o prerrogativa que tienen los sujetos de constituir el asiento de sus negocios y/o actividades.

El derecho de circular libremente se vincula con todo el territorio de un país y está estrechamente relacionado con la libre decisión de residencia o domicilio de los individuos. Esta norma, según Flores (2005) debe ser interpretada analógicamente a la luz de las previsiones consagradas en el Artículo 100 de la Constitución Política, en el que:

se reconoce a los extranjeros igualdad de derechos civiles y garantías atribuidas a los nacionales, lo cual operará sin perjuicio de las limitaciones que la misma Constitución o la ley le impongan a los derechos civiles de los extranjeros, por motivos de orden público, junto con los tratados internacionales, normas de inmigración y leyes de extranjería que regulan su ingreso, permanencia y salida del territorio nacional. (Flórez, 2005).

Lo anterior toma relevancia en la medida que este derecho, al estar relacionado con otros derechos consagrados en el ámbito internacional en materia de derechos humanos, goza, en suma, de su reconocimiento en diversos tratados y convenios internacionales. Dentro de los instrumentos del Sistema Interamericano de Derechos Humanos, este derecho se encuentra reconocido en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y La Convención Americana sobre Derechos Humanos.

A raíz de la promulgación de la Carta Política de 1991, el sistema constitucional colombiano traza aquellos instrumentos internacionales que tienen prevalente jerarquía en el orden legal interno e incluyen en el bloque de constitucionalidad los tratados y convenios ratificados, pues es bien sabido que “el estatuto superior está compuesto por un grupo más amplio de principios, reglas y normas de derecho

positivo que conforman el denominado bloque de constitucionalidad y que comparten con los Artículos del texto de la Carta, la mayor jerarquía normativa en el orden interno” (Const., 1991).

En lo que respecta al derecho de libre circulación y locomoción, se tiene que la Declaración Universal de los Derechos Humanos en su Artículo 13, preceptúa que “toda persona tiene derecho a circular libremente [...] en el territorio de un Estado”, derecho que garantiza a cualquier persona el derecho al libre tránsito; y, en su inc. 2, en lo que respecta al derecho de estadía o residencia, refiere que “toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país” (ONU, 1948).

Por su parte, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos el cual fue integrado al ordenamiento jurídico colombiano por medio de la Ley 74 de 1978 en su Artículo 12 indica lo siguiente:

1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia
2. Toda persona tendrá derecho a salir libremente de cualquier país, incluso del propio.
3. Los derechos antes mencionados no podrán ser objeto de restricciones salvo cuando éstas se hallen previstas en la ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas o los derechos y libertades de terceros, y sean compatibles con los demás derechos reconocidos en el presente Pacto.
4. Nadie podrá ser arbitrariamente privado del derecho a entrar en su propio país. (OHCHR, 1976).

La Convención Americana sobre Derechos Humanos, por su parte, en su artículo 22 recalca el contenido de la libertad de residencia y tránsito con el que cuenta la

ciudadanía, empero, además de incluir los preceptos previamente mencionados en los acuerdos citados, instituye que el derecho de circulación y de residencia puede ser vulnerado por restricciones de facto si el Estado estableció dichas las condiciones, o si se han provisto los medios que permitan limitar el ejercicio de dicho derecho, a saber:

El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringidos sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás. (OEA, 1969).

Lo anterior denota que los Estados parte de la Convención Americana sobre Derechos Humanos son los llamados al cumplimiento de la obligación del respeto y garantía de los derechos humanos, en especial al derecho de circulación y libre tránsito, tanto a nacionales como a extranjeros. Colombia integra en su ordenamiento jurídico la Convención Americana de Derechos Humanos mediante la Ley 16 de 1972 y posteriormente la ratifica el 31 de Julio de 1973; el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos el cual fue integrado al ordenamiento jurídico colombiano por medio de la Ley 74 de 1978 y los demás convenios ratificados por Colombia referentes a la materia¹.

1.2 LIMITACIONES AL DERECHO DE LIBRE TRÁNSITO EN COLOMBIA

Los Estados, y en particular el Estado colombiano, tienen la potestad de restringir este derecho a fin de proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral pública, así como los derechos y libertades de terceras personas, siempre y

¹ Véase, entre otros, Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, Artículo VIII; Declaración Universal de Derechos Humanos, Artículo 13; Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, Artículo 12; y Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de Todos los Trabajadores Migratorios y de sus Familiares, Artículo 39.

cuando dichas restricciones estén ceñidas a lo que dictamina la ley y sean compatibles con los estándares internacionales de derechos humanos.

Es preciso destacar que, el derecho al libre tránsito y/o libre locomoción amparado en Colombia y ratificado mediante diversos tratados internacionales, no es absoluto. Pues, la vida en comunidad y bajo el marco de un Estado social como el que se rige Colombia, encierra una serie de deberes y responsabilidades por parte de sus conciudadanos, así lo ha expresado la Honorable Corte Constitucional en sentencia T-532 de 1992:

La vida en comunidad conlleva forzosamente el cumplimiento de una serie de deberes recíprocos por parte de los asociados, el primero de los cuales es el de respetar los derechos de los demás. De ello se desprende la consecuencia lógica de que el hombre en sociedad no es titular de derechos absolutos, ni puede ejercer su derecho a la libertad de manera absoluta; los derechos y libertades individuales deben ser ejercidos dentro de los parámetros de respeto al orden jurídico existente y a los valores esenciales para la vida comunitaria como son el orden, la convivencia pacífica, la salubridad pública, la moral social, bienes todos estos protegidos en nuestro ordenamiento constitucional. (CConst, T- 532/1992, A. Barrera).

Para la Convención Americana de Derechos Humanos, la protección del orden público surge como un presupuesto legal el cual tiene primacía y permite la limitación a la libre circulación de personas. En este sentido, en su Artículo 27, se contempla que la limitación a la garantía de la libre circulación se dará en los siguientes casos:

En caso de guerra, de peligro público o de otra emergencia que amenace la independencia o seguridad del Estado parte, éste podrá adoptar disposiciones que, en la medida y por el tiempo estrictamente limitados a las exigencias de la situación, suspendan las obligaciones contraídas en virtud de esta Convención, siempre que tales disposiciones no sean incompatibles

con las demás obligaciones que les impone el derecho internacional y no entrañen discriminación alguna fundada en motivos de raza, color, sexo, idioma, religión u origen social. (OEA, 1969).

La posibilidad que se otorga a los Estados de limitar la libertad de circulación es una característica esencial del derecho. En el marco de los principios del Estado social de derecho sobre el que se rige Colombia, la característica principal de este sistema de organización política es perseguir el objetivo misional de garantizar la dignidad humana y el interés general, bajo esta premisa, el orden público, como bien jurídico general, se protege por excelencia dentro del Estado colombiano.

El ordenamiento jurídico sobre él se imponen medidas que limitan o suspenden el goce efectivo del derecho a la libertad de circulación de personas, responde a ciertas necesidades. Bajo este entendido, de acuerdo con Flores, M (2005), en algunas circunstancias “el interés individual debe ceder ante el interés general, supuesto que se materializa en la imposición de deberes que la vida en comunidad conlleva para con terceros”. (Flórez, M. 2005).

En materia de orden público, ha indicado la Honorable Corte Constitucional que aspectos como la seguridad, la salubridad, la tranquilidad y la moralidad pública, entre otros, son aspectos ante los cuales se da la viabilidad de crear límites al derecho de locomoción, esencialmente “en la necesidad de proteger los bienes jurídicos de los demás ciudadanos, considerados en forma individual y como comunidad”. (CConst, T- 483/1999, A. Barrera).

Estas limitaciones, es claro, se fundamentan en valores y principios constitucionales, los cuales se caracterizan por proteger el interés general. Según la Honorable Corte Constitucional en sentencia T- 483/99, la limitación del derecho libertad de locomoción y/o libre circulación, debe atender a los siguientes criterios y/o finalidades:

El derecho fundamental de circulación puede ser limitado, en virtud de la ley, pero sólo en la medida necesaria e indispensable en una sociedad

democrática, con miras a prevenir la comisión de infracciones penales, proteger el interés público, la seguridad nacional, el orden público, la salud y la moral públicas, o los derechos y libertades de las demás personas, y en cuanto a la restricción sea igualmente compatible con el ejercicio de los demás derechos fundamentales reconocidos por la Constitución. (CConst, T-483/1999, A. Barrera).

Pero, como lo ha sostenido la Corte, en la misma línea de pensamiento “toda restricción de dicho derecho debe estar acorde con los criterios de necesidad, racionalidad, proporcionalidad y finalidad; no son admisibles, por lo tanto, las limitaciones que imponga el legislador arbitrariamente, esto es, sin que tengan la debida justificación, a la luz de los principios, valores, derechos y deberes constitucionales”. (CConst, T- 483/1999, A. Barrera)

De acuerdo con lo anterior, toda medida de limitación a la libertad de locomoción y el libre tránsito debe estar encaminada a la preservación del interés general que permita materializar la participación del individuo en los espacios públicos, en la libertad de circulación que tiene la persona que transita o se moviliza y el desarrollo de sus actividades, bajo los fines y principios constitucionales.

Sin embargo, en Colombia emergen diversos escenarios en los que a pesar de que el derecho de libre circulación tenga un respaldo ampliamente constitucional, no se materializa en debida forma en el contexto social de nuestro país y su limitación es bastante amplia. Sin perjuicio de realizar una enunciación taxativa de cada uno de estos escenarios, se hace necesario abordarlos a fin de tener una mirada crítica de las diferentes problemáticas de orden social, económico y político que impiden el desarrollo y la materialización plena del derecho a la libertad de tránsito.

1.2.1 Limitaciones al derecho de libre tránsito en virtud de la preservación del orden público

En primera medida, la limitación del derecho a la libre circulación aparece en momentos de Estados de crisis o Estados de excepción, como manifestación de una situación de anormalidad las cuales traen consigo una serie de limitaciones y se dan como mecanismos extraordinarios ante los cuales, el jefe de Estado, mediante facultades de legislador extraordinario, controla el orden público. En Colombia, el constituyente primario consagró tres tipos de estado de excepción, a saber: estado de guerra exterior (art. 212 C. P.), estado de conmoción interior (art. 213 C. P.), y estado de emergencia económica, social y ecológica (art. 215 C. P.), definiendo claramente los requisitos formales y materiales de cada uno.²

En ese orden, el presidente de la República investido bajo el estado de excepción, investido de la facultad de legislador extraordinario y autoridad encargada de la conservación y mantenimiento del orden público, podrá prohibir la circulación o limitarla en aquellos territorios afectados, así como también crear zonas especiales de circulación y residencia, como lo estipula el Artículo 28 de la Ley 137 de 1994:

Con el objeto de proteger la vida de los habitantes y facilitar las operaciones de guerra, el Gobierno podrá restringir la circulación o residencia de personas en áreas del territorio nacional. Así mismo, podrá establecer zonas especiales de circulación y residencia, tan sólo para asegurar la protección de la población que pudiera resultar afectada por las acciones propias del conflicto armado. (L. 137/1994, art.28).

De igual forma ante un estado de conmoción interior, el jefe de Estado puede tomar medidas encaminadas a evitar la obstrucción de la acción de la fuerza pública, teniendo la potestad de limitar o prohibir el derecho de circulación y residencia en horas y lugares determinados e imposición del toque de queda, entre otras medidas.

² Para ampliar sobre el tema, véase su reglamentación normativa en la Ley Estatutaria 137 de 1994.

Constitucionalmente las autoridades gubernativas regionales y locales, les corresponde de forma armónica con el gobierno nacional coordinar la preservación y el restablecimiento del orden público, por lo que, de conformidad con la constitución y la ley, dichos mandatarios están facultados para utilizar los medios e instrumentos que resulten necesarios para el cumplimiento de la referida labor; pero siempre deberán actuar bajo los criterios antes aludidos y, naturalmente, bajo el respeto a los límites que la Constitución le impone.

Es de precisar que las medidas que se pueden tomar en el marco de un estado de excepción, por parte del legislador investido en esta figura, pueden resultar restricciones a la libertad de circulación o locomoción, y responden exclusiva y específicamente a las causas que dieron lugar a la perturbación o estado de anormalidad, en virtud del deber institucional de proteger a todas las personas en su vida, honra y bienes.

1.2.2 Limitaciones al derecho de libre tránsito en virtud de conflicto armado

Ahora bien, en segunda medida, en Colombia existe un conflicto armado que se refleja en la presencia de grupos al margen de la ley que irrumpen en la sociedad, el cual afecta en mayor medida el orden público.

La condición histórica de Colombia con respecto a la violencia que se agudiza por el conflicto entre los sectores armados afecta de manera directa a la población civil y al ejercicio pleno de sus derechos. El conflicto interno en Colombia tiene un carácter general, pues este ha tenido su repercusión en gran extensión del territorio, y sus consecuencias no solo se manifiestan en el área rural de Colombia, sino en las ciudades capitales en las cuales se concentra un alto número de población desplazada que allí se traslada.

El epicentro del conflicto interno que ha perdurado por más de medio siglo y se extiende a la actualidad, ha dejado a su paso, según el Registro Único de Víctimas (RUV), alrededor de 8.219.403 de víctimas desde 1985 hasta el 31 de diciembre de

2021, por eventos ocurridos como desaparecimiento forzado, homicidio, mutilación, el desplazamiento forzado, entre otros.

Dentro de la cifra de víctimas del conflicto se encuentran aquellos colombianos que objeto del desplazamiento armado, se les ha visto coartado el derecho al libre tránsito, que no solo se vulnera con el hecho de impedir la circulación, sino también cuando se obliga a movilizarse, es decir, desplazarse de un lugar a otro por condición del conflicto.

Lo anterior, es sumamente relevante ya que el Estado colombiano ha sido sancionado por La Corte Interamericana de Derechos Humanos y declarado responsable internacional por las violaciones a los derechos contenidos en la Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH)³, por infringir el derecho de circulación y de residencia (art. 22), en conexidad con otros derechos fundamentales.

El Derecho Internacional Humanitario recrimina de forma tajante la toma de rehenes, la Convención Internacional contra la toma de Rehenes, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas e integrada al ordenamiento jurídico colombiano por medio de la Ley 837 de 2003, en su Artículo 1º afirma que:

Toda persona que se apodere de otra [...] o la detenga, y amenace con matarla, hierla o mantenerla detenida a fin de obligar a un tercero, a saber, Estado, una organización intergubernamental, una persona natural o jurídica o un grupo de personas, a una acción u omisión como condición explícita o implícita para la liberación del rehén, comete el delito de toma de rehenes. (L. 837/2003, art.1).

El hecho de obligar a un sin número de personas a movilizarse producto del conflicto armado, afecta directamente el derecho objeto de análisis. El estado en su posición

³ Por mencionar un ejemplo de lo referido, véase: Corte IDH, “Caso Masacre de Santo Domingo vs. Colombia”, Excepciones Preliminares, Fondo y Reparaciones, Sentencia del 30 de noviembre de 2012, Serie C N° 259.

de garante juega con el papel de proteger a los colombianos y regular el cumplimiento de ciertos fines del Estado, como lo son la justicia, seguridad y la libertad.

1.2.3 Limitaciones al derecho de libre tránsito en virtud de lo contenido en la legislación penal

El derecho penal es la rama del ordenamiento jurídico colombiano que se caracteriza por el carácter coercitivo de la pena o medida de seguridad impuesta como consecuencia de la infracción a su normativa. Se fundamenta como instrumento de disciplina social bajo el carácter racional y su aplicabilidad formal.

Los fines esenciales en el Derecho Penal, se definen por la protección a los bienes jurídicos de la sociedad y a la preservación del orden social, derechos que son inmersos por el legislador para la búsqueda de la armonía de la sociedad. Dentro de la jurisdicción penal, en el cumplimiento de sus fines esenciales, se da la máxima expresión de la limitación del derecho a la libre circulación y/o locomoción, pues, el Código Penal Colombiano, en su Artículo 35 se consagra el supuesto de la pena privativa de la libertad como “penas principales” (L. 599/2000, art.35).

Las restricciones impuestas a quienes infringen lo dispuesto por el legislador en la ley penal, y que a la postre impiden el derecho a circular libremente de cada individuo, son medidas fundamentales para el logro de los fines esenciales de la relación punitiva, esto es, la búsqueda de la resocialización del recluso y la conservación del orden, la disciplina y la convivencia dentro del establecimiento mismo, de acuerdo con lo previsto en el Código Penal colombiano.

1.3 HISTORIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN COLOMBIA

Con la intención de ubicar en el tiempo el origen del transporte público a nivel global se va contextualizar dicho servicio en la historia, realizando un recuento de los

medios de transporte desde los inicios de la vida en sociedad del hombre, ubicando a su vez, de forma análoga el origen de cada forma de servicio público de transporte que se desprende las modalidades de transporte, partiendo en primera medida con las formas de desplazamiento terrestre, en consecutivo abarcar las marítimas y por ultimo las aéreas.

La necesidad del hombre de movilizarse en busca de satisfacer sus necesidades, el menester de obtener alimento, protegerse del clima, buscar un refugio, entre otras, ha comprendido el concepto de transporte, definido en su constitución general como: “Acción de traslado o desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro” (RAE, 2017). Sin embargo, utilizar únicamente las capacidades del cuerpo para desplazarse, le resulta ineficaz al hombre, pues las facultades de la anatomía del cuerpo humano le permiten movilizarse con limitadas velocidades y reservas de energía, añadido al hecho de que por sí mismo no es capaz de cargar de mayor peso para transportarlas de un lugar a otro.

Es de saberse que la historia del hombre se remonta a unos 200.000 años en el tiempo y que la sedentarización solo hace apenas 10.000 años, para aquella época los pueblos nómadas constituían un 95% de la población humana mundial, donde su desplazamiento radicaba en el sustento de las necesidades básicas, es decir, cada vez que se agotaban los recursos del lugar donde se encontraban situados, se desplazaban a otro sitio, utilizando el recurso natural de caminar como el primer medio de transporte. (Garrigós, 2009).

Con ocasión a los cambios geológicos y demográficos, las alteraciones en la flora y la fauna producto de las glaciaciones, el ser humano se vio en la necesidad de adaptarse, obligando a las bandas nómadas a sedentarizarse y reinventar sus formas de vida, con la utilización de la ganaría y la agricultura. (Garrigós, 2009). En esta etapa de la prehistoria es el lugar donde se ubica el surgimiento del primer instrumento utilizado para el transporte; la rueda, específicamente a la antigua Mesopotamia, hacia los años 3500a.c., donde se encontró evidencia de este trascendental invento. Hallazgos arqueológicos, textos literarios y demás evidencias

históricas confirman la utilización de ruedas y ejes, que en conjunto con la ayuda de la fuerza de animales constituyeron las carretas como medio de transporte de personas y cargas de objetos más pesados.

Se entiende la invención de la rueda como el punto de partida para explorar nuevas tierras, es aquí donde aparecen los primeros navíos. Al tiempo del auge de la rueda se perpetraban las primeras formas de transporte marítimo, esto hacia el año 3500a.c., Las primeras embarcaciones contaban con el solo impulso de las manos y los pies, debido a que las primeras formas de transporte marítimo eran balsas y canoas, ya con la introducción y el uso de las velas y los mástiles se logró modificar las embarcaciones dando a paso a grandes barcos que tenían capacidad de carga mucho más grande y podían hacer viajes mucho más largos, que bien podían ser de un continente a otro. (Barchilón, 2022).

Estos medios de transporte poco eficientes propiciaron que, en la edad media, un periodo comprendido desde el desplome del Imperio Romano de Occidente para el año 476, hasta el descubrimiento de América en el año 1492, periodo histórico basado en la agricultura, las formas de gobierno monárquico, la predominancia de la iglesia y el feudalismo, los medios de transporte seguían siendo los barcos impulsados por las capacidades humanas y los carruajes, para el transporte de personas y mercancías.

Para el año de 1662, en una Francia que contaba con una población de más de medio millón de habitantes, que estaba bajo el reinado de Luis XIV, la mayoría de ciudadanos solo contaban con sus propias capacidades para transportarse de un lugar a otro, por lo cual el matemático, físico y filósofo francés Blaise Pascal diseñó un sistema de transporte urbano de carruajes que contaba con itinerarios, tarifas y horarios determinados (López, 2018), el cual se toma como el primer sistema de transporte público, puesto que a cambio de una módica suma de dinero las personas podían transportarse a lo largo y ancho de Francia.

El gran cambio en los medios de transporte se patrocinó con la Revolución Industrial, nombre que recibe el proceso iniciado en Inglaterra en el siglo XVIII, por el cual los seres humanos cambiaron las formas de vida tradicionales basadas en la agricultura, la ganadería y la producción artesanal a otras formas de vida basadas en la producción industrial y la mecanización. con la invención de la maquina a vapor en el siglo XIX se revolucionó por completo la sociedad, tanto en su forma de producir, consumir y viajar.

Para la década de los años 1820, George Stephenson ingeniero inglés inventó la locomotora, la cual era impulsada por vapor, constituyendo el inicio del ferrocarril. Se data registro en las vías de las minas Merthyr, al sur de Gales en la gran Bretaña, el primer ferrocarril de la historia, el cual consistía en un tren de cinco vagones cargado con más de cinco toneladas y alrededor de 70 hombres, con un recorrido de 16 kilómetros de distancia a una velocidad de 8 kilómetros por hora (Alliende, 1993). Lo que sentaría precedente como el primer tren de la historia y abriría paso al servicio público de trenes de alta velocidad que se conocen a día de hoy.

La máquina a vapor trajo consigo la evolución exponencial de los navíos. Para el año 1870 el ingeniero estadounidense Robert Fulton, planteó su diseño del barco a vapor, el cual se convertiría todo un éxito comercial, dando paso a la evolución de toda la industria de transporte marítimo para terminar con los medios fluviales con lo que se cuentan actualmente, como yates, buques, barcos, motos acuáticas y demás.

No tuvo que pasar mucho tiempo para que los motores de combustión interna patrocinaran el medio de transporte más utilizado en el mundo, puesto que para el año 1886 el ingeniero alemán Karl Friedrich Benz patentara el primer coche alimentado con un motor de combustión interna. Dando paso a todos los tipos de automóviles de carga, comerciales, deportivos y de servicio público como autobuses, taxis, colectivos urbanos, entre muchos más.

Por su parte, en Colombia, durante gran parte del siglo XIX y el siglo XX, la economía de la nación se movió a través de dos medios: los caminos de herradura y los lomos de las mulas, pues las condiciones geográficas y topográficas del país dificultaron los avances en los medios de transporte y las formas de interacción socioeconómica entre sus regiones.

En el siglo XIX, el mal estado y direccionamiento de los caminos de herradura o caminos de montaña hizo que se redujera el radio del comercio. Al interior, entre las provincias, el aislamiento hizo que se desarrollaran regiones independientes y que sólo se comerciara con lo que no se producía en alguna de ellas. A mediados de siglo, podría hablarse de cierta especialización regional determinada por las características de las zonas, en ese sentido, Antioquia se especializaba en producir café y oro, la sabana de Bogotá cultivaba trigo, papas, carnes y cereales; en Neiva se daba arroz, cacao, tabaco, azúcar y ganado; el Cauca producía ganados y azúcar, etc.

En Colombia el transporte público surgió como medio básico que buscaba obtener la integración del país, y en igual sentido, como respuesta a las necesidades y exigencias de la población que buscaba mejores condiciones de movilidad comercial, puesto que los problemas acarreados de la compleja articulación de la geográfica no permitían el desarrollo de la economía agrícola, la integración social y las precarias las políticas institucionales del Estado agudizaban el problema.

En esa medida, el medio de transporte más usado para el siglo XIX y hasta mediados del siglo XX por el común de la gente pudiente para el transporte personal fue el caballo y para el transporte de mercancías la mula, debido a su adaptabilidad a las difíciles condiciones que no permitían el empleo de carretas o diligencias.

Durante inicios del siglo XIX, el Gobierno colombiano, junto con empresarios locales, invirtieron recursos nacionales con el propósito de atraer colaboración extranjera que impulsara y permitiera desarrollar la construcción de ferrocarriles, pues la construcción de los mismos requería inversión de grandes cantidades de

capital para el desarrollo ferroviario; lo anterior conlleva a que para la época se promueva la creación de sistemas corporativos que reunieran capitales necesarios para la ejecución de dichos proyectos.

La revolución en el transporte en Colombia se expresa por medio de la incursión de ferrocarriles y barcos a vapor, esta incursión se inicia en el país con el ferrocarril de Panamá, inmerso durante el periodo de la Gran Colombia, y cuya construcción se remonta a 1828, gracias a la posición estratégica del Istmo que permitía la vinculación entre los dos océanos. Al igual que las siguientes líneas férreas del Caribe, las cuales fueron adjudicadas por medio de contrato de concesión a la empresa norteamericana The Panamá Railroad Co.

Por su parte, en el mundo navío, se dio con la incursión de barcos a vapor, que permitió la incursión y navegación a vapor por el Rio Magdalena, autorizada en 1823, y cuyos méritos se destacan a partir de la década de los años 30, aunque su regulación sólo se daría a finales de la década de 1880, época en que el interés político por fomentar su construcción se incrementó en función de la expansión de la economía cafetera y el tabaco de exportación.

La dinámica de la expansión de la economía cafetera y tabaquera desde 1880 vislumbró en su momento la necesidad de mejorar y reducir factores como el costo y la reducción del tiempo en el sistema de transporte, pues, era claro que para la incursión de estos productos en el mercado internacional se necesitaba tener mejores condiciones en el interior que permitieran su exportación de forma más eficiente y eficaz. El café representó para algunos sistemas ferroviarios como el del Pacífico, Medellín, Puerto Berrio y Caldas el 70% de su carga, es decir, se convirtió en el producto lucrativo de algunas empresas de transporte que ya no dependían de una producción incierta.

Posteriormente, en los albores de la segunda mitad del siglo XIX, se incursionan el Ferrocarril de Antioquia durante inicios de 1875, obra que se le reconoce al cubano Francisco Javier Cisneros. El Ferrocarril del Pacífico, por su parte, emprende

Cisneros en 1884, llega a Cali en 1915; este ferrocarril sólo se empalma con el Ferrocarril de Antioquia en 1941, el Ferrocarril de la Sabana que permitirá unir a Bogotá con el río Magdalena en Puerto Salgar y Girardot, se inicia en 1882 y llega a Facatativá en 1889. Mientras en 1907 el FFCC de Cundinamarca llega al Magdalena con los FFCC de La Dorada y Girardot, es en la década de 1920 que sobresalen los FFCC Cafeteros, cuyo impacto por el poblamiento e industrialización del occidente colombiano resulta comparable al del Canal de Panamá, construido en 1914. (Sanín, 2008).

De lo anterior, se desprende que el transporte público en Colombia estuviera estrechamente vinculado en el transporte vía ferrocarril y el vínculo de éste con otros medios como la mula, el río Magdalena y la actividad portuaria para la exportación del tabaco y el café. Los puertos, el río Magdalena y la red férrea constituida alrededor de espacios regionales estratégicos para la economía nacional, sirvieron a finales del siglo XIX para comercializar los enclaves agrícolas y manufactureros direccionados a flujos de mercado externo.

Durante la década de los años cuarenta y cincuenta del siglo XX, los ferrocarriles perdieron la relevancia que otrora tenían, lo anterior se da a raíz de la caída del comercio exterior y de la Segunda Guerra Mundial, y la posterior incursión del camión, los buses y los vehículos automotores que eran considerados más rápidos y seguros (Camargo, 2018). Tras convertirse las vías férreas en un sistema de transporte menos relevante, se dio el aumento de las tarifas o fletes en detrimento de las condiciones de los vagones, la falta de mantenimiento de las máquinas y líneas, la impuntualidad en los itinerarios o rutas y, en general, el descuido del gobierno y el Ministerio de Obras Públicas. (Ramírez, 2007).

Luego de esta ruptura paulatina dada con el ferrocarril, se articula al nuevo proceso el camión, entendido como vehículo utilizado para la movilidad de carga, que apareció en el país hasta la segunda década del siglo XX. Los camiones que llegaron al país, entraron con la finalidad de cubrir mercados y redes comerciales a distancias cortas y medias, reduciendo costos y el tiempo de transporte. Igualmente

permitieron articular a municipios y pueblos que estaban segregados del mercado nacional.

La transición encontrada entre los sistemas radicó, por un lado, en el incremento productivo de los diferentes rubros, y por otro en la reducción de costos y tiempo de movilidad. Empero, uno de sus principales problemas fue el afán de la clase política por implementar cambios sin prever presupuesto y dar solución a los conflictos que ya se tenían, por ejemplo, la falta de articulación de las líneas ferrocarrileras o el deterioro de estas debido a la carencia de técnicas para su conservación (Camargo, 2018).

En esa medida, los primeros camiones llegaron en 1917, y la necesidad venía de constituir una empresa de carga en vías superficiales o carreteras, sin embargo, lo anterior implicaba que se hayan tenido problemas en su despliegue a nivel nacional, puesto que el tipo de vehículo estaba supeditado a las condiciones de las vías, las cuales, hasta entonces seguían siendo caminos de trocha y herradura.

Sin embargo, a medida que el volumen de la carga transportada por los ferrocarriles colombianos disminuye, el progreso del país se traduce en un gran crecimiento en volumen y porcentaje de vías para la carretera. En 1990, más del 90% de la carga se transportó en camiones, y al crecer la exportación de carbón y otros productos derivados, en el año 2000 la composición del transporte de carga en Colombia arrojó los siguientes porcentajes: Carretera 78%. Ferrocarriles 15%. Río Magdalena 8%. (Sanín, 2008).

No es posible desconocer la importancia y el aporte en el futuro de los ferrocarriles carboníferos, sin embargo, el transporte público a partir de la década del 50 del siglo XX obtuvo mayor predominio y preponderancia del camión es indiscutible hasta entrados el siglo XXI.

1.4 DERECHO AL LIBRE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PÚBLICO EN COLOMBIA

Como se ha venido reiterando la libertad de locomoción ha sido en repetidas ocasiones objeto de análisis jurisprudencial, en tal sentido al abordar sus características o rasgos principales, se cuenta con la posibilidad de dirigirnos textualmente al concepto de la Corte Constitucional, a saber:

- Se trata de un derecho fundamental que en ciertos casos es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales.
- Resulta afectada no sólo cuando irrazonablemente por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, sino también cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación.
- Se trata por lo tanto de un derecho que tiene una dimensión negativa y una dimensión positiva o prestacional. (CConst, C-879/2011, H. Sierra).

Producto del análisis de las últimas características el órgano colegiado define dos dimensiones donde se desarrolla el derecho a la libre locomoción, distingue: i) dimensión positiva: el mismo carácter prestacional de las libertades, el cual surge de las acciones y prestaciones públicas, ii) Dimensión negativa: su límite se funciona en razón a la defensa del poder del Estado garantizando la libertad del individuo. (CConst, T-595/2002, M. Cepeda).

Ahora bien, para determinar la relación de causalidad relacionada con el transporte público, se pasa a la última característica mencionada anteriormente, algunas de las dimensiones positivas y negativas, las cuales determinan la garantía de los servicios de transporte público por parte de los administradores y el desarrollo de herramientas para promover el debido goce del derecho de libre locomoción.

En estos términos, el carácter prestacional en la dimensión positiva de un derecho, como el derecho al libre tránsito y al transporte público está dado por la capacidad

para exigir de las entidades públicas y, en ocasiones de los particulares, una prestación de dar o hacer, derivada de las facultades o prerrogativas brindadas por el legislador y materializadas mediante las políticas estatales.

Es necesario destacar que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social, económico, cultural y en la realización de los derechos fundamentales. Así, la libertad de tránsito y circulación (CP art. 24, Convención Interamericana art. 22, Pacto de Derechos Civiles y Políticos art. 12) presupone la existencia de formas y modos de transporte que materializan este derecho, pues mal podrían las personas transitar libremente por el territorio nacional, si la sociedad no les ofrece los medios idóneos para hacerlo. Esta es una garantía constitucional de carácter programático que evoluciona y se concretiza en la medida que el Estado incorpore políticas públicas encaminadas a garantizar de manera gradual en el logro de conseguir que todos los habitantes de la Nación puedan gozar efectivamente de este servicio.

En la misma línea, desarrolla la Honorable Corte Constitucional, la necesidad que tienen las sociedades modernas de contar con la infraestructura necesaria para posibilitar la carga prestacional del derecho al libre tránsito y el transporte público, donde el Estado debe realizar una serie de erogaciones económicas junto con la actuación permanente y coordinada con las entidades públicas para lograr la efectividad de estos derechos. (CConst, T-595/2002, M. Cepeda).

En esa medida, el transporte público, como medio de transporte prestado por el Estado o de forma privada, es el mecanismo a través del cual cualquier persona puede articular un contrato de transporte perfeccionado mediante el pago de dinero a cambio de trasladarse de un lugar a otro. En Colombia, conforman el marco jurídico del transporte, las disposiciones constitucionales, las leyes, los decretos y resoluciones que asignan funciones y competencias a las instituciones del sector que permiten la implementación de las políticas públicas en el sector de transporte.

En ese sentido, en el ejercicio de la actividad transportadora concurren diferentes normas que regulan tanto la esfera pública como la privada, partiendo de la garantía que debe ofrecer todo Estado Social de Derecho respecto a la prestación de un servicio público, pasando por la regulación de la circulación hasta llegar al grado de complejidad que reviste este tipo de actividad dada la peligrosidad que reviste; es necesario resaltar que existen normas regulatorias tanto para la constitución y autorizaciones y permisos de operación de las empresas, su tipología vehicular, su capacidad transportadora y el desarrollo o la concreción de su ejercicio dentro de las vías nacionales. Dentro del ejercicio de la prestación de este servicio público se tiene que es una prerrogativa estatal otorgar las autorizaciones para la operación y prestación del servicio público de carácter esencial.

La Ley 105 de 1993 define el transporte público como “la industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica” (L. 105/1993). En primera medida se es relevante indicar que la Ley 105 de diciembre del año 1993, es la que establece las normas básicas sobre transporte, redistribuye el poder y los recursos entre las entidades estatales y regionales, define la planificación del sector transporte y demás disposiciones contenidas en la norma, como los principios fundamentales del transporte público.

En ese orden, dentro de los principios fundamentales de este conjunto de normas, su Artículo 2 literal B, estipula la intervención y mediación del Estado en el transporte público y, en su literal C, reitera el contenido de la libre circulación en analogía con los preceptos constitucionales, a saber:

b. DE LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

c. DE LA LIBRE CIRCULACIÓN: De conformidad con los Artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley. (L. 105/1993, art.2).

Continuando con la parte dogmática de la norma, esta misma desarrolla de forma amplia los principios bajo los cuales debe regirse el servicio del transporte público, los cuales subyacen de forma transversal junto a otros derechos del ciudadano, a saber: i). Del acceso al transporte, ii). El carácter de servicio público del transporte, iii). De la colaboración entre entidades, iv). De la participación ciudadana, v). De las rutas para el servicio público de pasajeros, vi). De la libertad de empresa, vii) De los permisos o contratos de concesión, viii). Del transporte intermodal y ix) De los subsidios a determinados usuarios.

La presente norma en cita realiza la labor fundamental de determinar todo un marco axiológico con los valores y preceptos bajo los cuales se debe desarrollar el servicio público, es decir, que la norma cumple a cabalidad con la función orientadora en materia de libre circulación y transporte público. De igual manera se determina la respectiva regulación del transporte y el tránsito, en conjunto con la temática del medio ambiente y determinadas sanciones a la configuración de supuestos de hechos que vayan en contra del ejercicio efectivo del transporte público.

Posteriormente, con la Ley 336 del 28 de diciembre de año 1996 se expidió el Estatuto General de transporte, con el cual se dictan las disposiciones generales para los modos de transporte, como los objetivos a saber:

La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan. (L. 336/1996).

Producto de la evolución normativa la presente ley no solo posee un enfoque dogmático o axiológico, sino que orienta reglas específicas sobre los tipos de medios de transporte y su respectivo funcionamiento dentro del territorio colombiano, producto de esta contundente intervención que modifica normativas anteriores. En el aludido marco normativo se establece de forma clara los principios y la naturaleza de los medios de transporte, estableciendo:

El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares. (L. 336/1996).

Con la presente disposición normativa se dispuso la creación y funcionamiento de las empresas de transporte público, se determinaron los requerimientos para la prestación del servicio, lo referente a los equipos, tarifas, la seguridad, sanciones, procedimientos y los servicios conexos al transporte.

Aunado a las anteriores reglamentaciones la norma establece disposiciones especiales como el transporte terrestre, transporte aéreo, transporte marítimo, transporte fluvial, transporte ferroviario, el transporte masivo y finaliza con la proyección de normas de transición. El servicio de transporte en su calidad material es de carácter esencial por su conexidad con demás derechos fundamentales, por tal razón la necesidad de determinarlo como un servicio público esencial, tarea que se cumplió con la expedición de la Ley 336 de 1996.

La necesidad de reglamentar el servicio especial del transporte público posee dos justificaciones fundamentales, en primera medida, el transporte de personas se considera como actividad peligrosa, por tal razón surge la necesidad de crear normas que garanticen la seguridad y limites tales riesgos. En segunda medida necesariamente se deben regular las tarifas del transporte, de otra manera, el

mercado mismo determinaría los precios, medida que dificulta el libre acceso al servicio del transporte público.

Al respecto, la corte constitucional se ha pronunciado en el siguiente sentido:

La importancia y el carácter riesgoso del tránsito vehicular justifican entonces que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a salvaguardar la vida e integridad de las personas, así como a proteger los bienes y propiedades. Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas. El control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito debe entonces ser dúctil, a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración y de las facultades del Legislador para regular el tránsito, debido a su carácter riesgoso. (CConst, T-987/2012, L. Vargas).

Pronunciamiento del cual se infiere que la intervención del Estado debe ser clara y efectiva, objetivo que se logra por medio del poder legislativo, el cual cuenta con el deber no solo de reglamentar el servicio, si no de determinar las autoridades administrativas que ejerzan la función de control, vigilancia y coordinación, contando con la finalidad de ofrecer en ultimas a la población un servicio integral y con todas las condiciones necesaria de seguridad.

El Estado, al hacer uso del ejercicio legítimo de poder, interviniendo sobre el desempeño de la actividad sobre personas naturales o jurídicas, que cuenten con la naturaleza de ser entidades públicas y privadas, respondiendo a la necesidad de garantizar que toda la población tenga garantizado el acceso objetivo y equitativo al servicio esencial de transporte público y en últimas garantizando con su intervención que ese mismo servicio se ofrezca con estándares de calidad, eficiencia y seguridad.

Identificar el servicio de transporte como un servicio público es esencial, puesto que la interrupción del ejercicio efectivo de este servicio podría poner en riesgo derechos fundamentales conexos como la seguridad, la vida o la salud del pueblo colombiano. La actividad y el ejercicio del transporte circunscribe a la satisfacción de necesidades de movilización pertenecientes a un factor exclusivo de toda la población. El cuerpo colegiado de la Honorable Corte constitucional se pronunció al respecto, estableciendo:

las actividades de las empresas de transporte por tierra, mar y aire, indudablemente son servicios públicos esenciales, porque están destinadas a asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo, etc.). (CConst, C-450/1995, A. Barrera).

El cuerpo colegiado de la Corte Constitucional indica la importancia de que el desarrollo de la actividad del servicio de transporte se realice con una intervención y vigilancia constante, papel que le corresponde al Estado, el cual con políticas públicas debe procurar que el determinado servicio se desarrolle en las mejores condiciones para con los usuarios.

En los mismos términos la Corte Constitucional destacó: “las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado tienen el carácter de servicio público esencial, implicando (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) garantizar su prestación y (iii) proteger a los usuarios” (CConst, C-033/2014, N. Pinilla). De igual forma refiere al interés general, factor determinante en un Estado Social de Derecho como Colombia, donde el objetivo principal es la efectiva materialización de los derechos fundamentales en aras de un bienestar general, donde se tiene como base la prevalencia del interés general sobre el de particular.

Para poder aterrizar los principios y fines del sector transporte, hay un conjunto de autoridades a nivel nacional o central, en primera instancia, en segundo lugar, un

nivel territorial, el cual está compuesto por las autoridades a nivel regional, distrital y municipal, las cuales participan en la coordinación del transporte, y en tercer lugar el componente de agentes privados que están vinculados a la operación de los diversos sistemas de transporte, tanto público como privado, de carga o de pasajeros.

Aunado a lo anterior, y en aras de orientar la política nacional del Sector Transporte, el Estado colombiano designó al Ministerio de Transporte la labor fundamental de materializar este derecho, es así que, al organismo gubernativo le corresponde:

El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. (D. 1079/2015).

El Decreto Único Reglamentario de Transporte consigna todas las medidas técnicas de operación de los diferentes modos de transporte, así como las reglamentaciones a nivel intermunicipal, municipal, distrital y metropolitano. Además del Ministerio de Transporte, integra al Sistema Nacional de Transporte, integra todo el esquema encargado del sector de transporte como lo podemos evidenciar a continuación, en el siguiente esquema (véase Tabla 1).

Tabla1.

Funciones de las entidades que integran el T.P

A NIVEL CENTRAL	FUNCIÓN
El Congreso	Se instituye como el órgano que legisla acerca del sector, es el encargado de realizar el conjunto

	de leyes que encaran la dirección del sector transporte.
La Presidencia de la República	Es el primer organismo gubernativo, director de la política pública de transporte y cabeza principal desde el poder ejecutivo de los lineamientos del sector.
El Ministerio de Transporte	Es el organismo gubernativo fórmula y adopta políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos principales y establece la regulación técnica de transporte y tránsito en los mismos.
Departamento Nacional de Planeación	Este departamento se encarga de encaminar el sector y asegurar que se generen políticas públicas a largo plazo que integren la planeación de otros sectores.
El Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)	Es la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país y mediante documentos CONPES, se elaboran los planes principales para desarrollo del sector
La Superintendencia de Puertos y Transporte	es el principal órgano nacional encargado de ejercer funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al presidente de la República en materia de puertos (conforme a Ley

	y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.
La Agencia Nacional de Infraestructura –ANI–	La ANI, tiene como objeto diversas funciones en las que resaltan planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de APPs, para el diseño, operación, mantenimiento y otros de infraestructura pública y el desarrollo de proyectos de Asociación Público- Privada cuando sea determinado por el gobierno nacional.
INVIAS	Es el órgano que tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima.
Agencia Nacional de Seguridad Vial	Su objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial en el país. Es el soporte institucional para dar cumplimiento a los objetivos de políticas de seguridad del Gobierno Nacional.

Fuente: Creación propia a partir del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015.

En segundo lugar, a través del principio de descentralización, tenemos que a nivel local, encontramos las entidades municipales, las cuales participan en la coordinación del transporte con las Entidades del orden centralizado, y cumplen las siguientes funciones como lo podemos evidenciar a continuación, en el siguiente esquema (véase Tabla 2).

Tabla 2.

Funciones de las Entidades que integran el T.P

A NIVEL TERRITORIAL	FUNCIÓN
Las Alcaldías Municipales	Son las entidades del orden descentralizado en quienes recae la cabeza principal para establecer tarifas y lineamientos del transporte municipal e intermunicipal a través de sus Secretarías de Planeación.
Los Concejos Municipales	Son aquellas que aprueban los proyectos y presupuestos presentados por las Alcaldías en materia de transporte.
Las Secretarías de Movilidad	Son aquellas entidades que reglamentan localmente el transporte en las ciudades principales del país.
Los Entes Gestores	Son aquellas Empresas Prestadoras del Servicio de Transporte, con las que se adelantan concesiones y por medio de las mismas se administran los diferentes medios de transporte (BRT, Cable aéreo, Metros, etc.).

Fuente: Creación propia a partir del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015.

De lo anterior, se puede colegir que, las entidades del orden tanto central como territorial, para el cumplimiento de sus fines en el transporte público se apoyan además de los agentes gestores que en ocasiones se encargan de la operación, recaudo y construcción de infraestructura concesionada comúnmente.

Con esto presente, el tránsito terrestre automotor es aquella actividad que regula la circulación de los agentes que componen la movilidad, por lo tanto, su objeto de normativización recae sobre peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos (L. 1310/2010), así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito que, al igual que en el transporte terrestre automotor, está bajo la regulación, control y vigilancia del ordenamiento jurídico colombiano.

2. LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE (MAT)

La movilidad y el sistema de transporte en Colombia han experimentado un aumento considerable a raíz del cumplimiento en las necesidades económicas, sociales y de calidad de vida de sus habitantes; por esta razón, es uno de los elementos fundamentales en el progreso del país. Con el avance y crecimiento del territorio surgen las problemáticas en los sistemas de transporte, los cuales, no logran suplirlo y se ven en la obligación de buscar nuevas alternativas con la implementación de los sistemas que logre estar compuesta de forma eficiente, completa y amigable con el medio ambiente.

Implementar los medios de transporte alternativos, implica entender que estos están basados bajo las ideas de desarrollo sostenible, los cuales buscan mejorar y satisfacer las necesidades de la sociedad sin comprometer el futuro de las nuevas generaciones.

En el ámbito ambiental, la sostenibilidad pretende el mejoramiento de la habitabilidad de los ciudadanos por medio de la adecuada movilidad, esto último sin comprometer los ámbitos ambientales, sociales y el mal uso de los recursos naturales.

El funcionamiento de las ciudades de hoy depende en gran medida de la movilización de la ciudadanía, especialmente de su crecimiento poblacional y expansión territorial, cada vez más compleja en este sentido, lo que permite desarrollar la implementación de sistemas de transporte urbano sostenibles (Másmela y Gutiérrez, 2021, p. 29).

Por esta razón, los medios de transporte alternativo buscan mitigar los impactos negativos que generan los vehículos públicos y particulares que se mueven mediante combustibles. En un primer momento, se encuentra que se reduce la contaminación del aire, ya que los medios tradicionales de movilidad, especialmente los particulares, por su recurrente movilidad intensiva, ocasionan daño ambiental y

en la salud de la población.

Asimismo, se busca reducir la ocupación del espacio público, tanto en el tránsito como en el parqueo en vía pública. La contaminación auditiva ligada a la reducida movilidad de estos medios de transporte, también aumenta.

En la agenda mundial, encontramos guías y propuestas hacia el mejoramiento e inclusión de los mecanismos de desarrollo encaminados a una movilidad sostenible, dentro de los cuales encontramos, la Nueva Agenda Urbana⁴ plasmando objetivos para la mitigación de las problemáticas actuales (crisis climática, migración, desafíos globales), fue instaurada en la Conferencia de las Naciones Unidas en 2016 y respaldada por la Asamblea General de la ONU, para esta agenda es fundamental la transformación de los sistemas de transporte con el fin de atenuar la desmesurada expansión urbanística y contaminación en las ciudades.

A raíz de las investigaciones realizadas por la organización se encontró que el transporte se ha convertido en uno de los principales consumidores de energía basado en combustibles fósiles provocando un panorama crítico en la región, como se puede evidenciar en el siguiente gráfico.

⁴ Se caracteriza por ser la guía global orientadora de la implementación, creación y planificación de la urbanización que tiene como fin el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Gráfica 1.

Emisiones de gases efecto invernadero en América Latina y el Caribe en el año 20018.



Fuente: Samaniego., et al. (2022). Panorama de las actualizaciones de las contribuciones determinadas a nivel nacional de cara a la COP 26.

Por esta razón, la movilidad y la aplicación de los nuevos medios de transporte son primordiales para los desafíos socioeconómicos, culturales, urbanísticos y normativos en el sector, ya que tienden a potencializar las mejoras de vida-salud, del ambiente, entre otros. La Gráfica 1 evidencia el errado camino de contaminación por emisiones de gases invernadero, atmosférica y externalidades adicionales como la desigualdad socioeconómica por el acceso a los servicios por los cuales atraviesa la movilidad tradicional que acarrea ausencia en las políticas mundiales y nacionales en cuanto a la aplicación y cumplimiento de objetivos sostenibles de configuración de los modelos, el transporte intraurbano de las ciudades, se ve enfrentada a retos grandes como la congestión, la accesibilidad a los servicios, los procesos de informalidad en el transporte.

Dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en cuanto a movilidad, se mencionan los siguientes: acceso equitativo; seguridad y protección; eficiencia, contaminación y capacidad de respuesta a problemas climáticos. A partir de ello, los MAT incluyen la transformación del modelo donde se aplicaría beneficios económicos, sociales, ambientales y de salud al lograr una integridad entre sí.

En Colombia el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, bajo la mirada de la implementación de *alternativas de movilidad en ciudades futuras*, contempló acciones para promover el uso alternativo de medios de transporte que fueran amigables con el medio ambiente a partir de la utilización de energías limpias. La estrategia específicamente hacía hincapié en hacer uso de la bicicleta y de los tricimovil, esta alternativa está ligada, por un lado, a incentivar estos medios alternativos de transporte, pero también a hacer uso y fortalecer el transporte público tipo *colectivo*.

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 (ciclorrutas 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. (PND, art. 204).

Bogotá, una de las principales ciudades y epicentro de la capital colombiana, tiene dentro de su visión la implementación de vehículos de energía renovable, este es considerado un avance tecnológico que le brinda garantías sostenibles al medio ambiente y a la salud. Estos vehículos buscan sustituir el uso de combustible por gas, bioetanol, bicicletas o vehículos eléctricos.

En el caso del SITP se está trabajando para renovar la flota. Actualmente se está adquiriendo buses eléctricos y de bajas emisiones para el componente zonal. En este proceso se adjudicaron 486 buses eléctricos y 701 buses a gas con bajas emisiones euro VI. Con la renovación de la 33 flota, en la ciudad se pasará de 1.8 % al 0.4 % en las emisiones de material articulado. Para el componente zonal donde se registra 8.0% de emisiones de material articulado se espera pasar a cero. (Másmela y Gutiérrez, 2021, p. 33).

Lo anterior, enmarcado dentro de los beneficios ambientales, económicos y de salud que trae el uso de medios de transporte alternativos como la disminución del tráfico,

el ahorro en la utilización de combustibles que no son renovables, el impacto en la contaminación de la atmósfera que genera el dióxido de carbono (CO₂) y la reducción de enfermedades cardíacas, entre otras. Dichas problemáticas derivadas del transporte pueden impactar en mayor o menor medida la calidad de vida de sus habitantes, ya que la movilidad urbana ha estado inmersa en el uso de vehículos privados de dependencia que ocasionan externalidades negativas. Con el objetivo de disminuir el impacto negativo del transporte tradicional sobre el ambiente urbano, es fundamental implementar planes o estrategias socioeconómicas, culturales y tecnológicas.

2.1 ¿QUÉ SON LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE?

Los procesos y el auge de los Medios Alternativos de Transporte han estado inmersos de la mano con los nuevos discursos de desarrollo sostenible, asimismo, se han entendido como una respuesta a los evidentes problemas de movilidad y del medio ambiente ocasionados por los antiguos medios de transporte ya sea públicos, privados, entre cuyas consecuencias se encuentra el incremento de la congestión vehicular, principalmente debido al aumento de los vehículos particulares como respuesta al crecimiento poblacional; también resaltan los pocos e ineficientes planes o políticas públicas enmarcadas en los territorios que propendan por alternativas a esta situación.

Por esta razón, es importante incrementar los nuevos sistemas o Medios Alternativos de Transporte que permitan mitigar los impactos en la movilidad ciudadana que se ha caracterizado en las grandes ciudades por los largos trayectos de tiempo invertidos en los mismo, debido al mal servicio, pésima interconexión e irrupción en los planes de gobiernos locales sobre las propuestas de transporte público, influenciado por diferentes factores sociales, culturales, económicos y políticos. Además, los mecanismos de gestión para construir una estructura de planificación, administración, ejecución y seguimiento de los MAT han concluido en

una baja capacidad de gestión.

Los medios de transporte deben ser pensados y configurados a partir de los procesos accesibles y de articulación ciudadana y del espacio territorial para así brindar un mayor acceso y abordaje de los contextos urbanos de ciudad. Por ello, la movilidad ha evidenciado problemáticas que ahondan a las administraciones municipales, departamentales y nacionales al estar inmersas en los ámbitos de desplazamientos, importantes por la incidencia política y económica que implica el mejoramiento de la calidad de vida y desarrollo de las ciudades.

Para aterrizar la temática de los medios alternativos de transporte (MAT), es importante enfatizar en el aspecto que embarca el desarrollo sostenible en el sector debido a las implicaciones sociales, económicas, ambientales y de relacionamiento de los contextos dados en cada país.

La expansión de los medios de transportes tradicionales lleva a la gran interrogante de buscar e incidir en la creación de nuevos sistemas sostenibles que nos permitan tener mayor cabalidad en los procesos de conservación ambiental y de cumplimiento en las necesidades sociales ya que dichos mecanismos tradicionales han experimentado una expansión desmesurada llevándonos a los desafíos y problemáticas actuales.

La influencia de las políticas de sostenibilidad en los gobiernos ha permitido proyectar la movilidad y el transporte sostenible con el fin de disminuir aspectos negativos que han afectado el panorama ambiental, social y económico (emisiones de GEI, contaminación atmosférica, auditiva, congestión, accesibilidad, entre otros). Para frenar las problemáticas de insostenibilidad del sector del transporte es primordial la ejecución de políticas o planes de movilidad urbana compuestas por elementos sociales como la participación deliberativa de los ciudadanos, elementos ambientales y de ordenamiento territorial.

De esta manera, los Medios Alternativos de Transporte o transporte alternativo son definidos dentro del proyecto de Ley 119 de 2017 como “los métodos de transporte

alternativo o transportes ecológicos son aquellos que el hombre ha diseñado para que pueda trasladarse de una manera eficiente y así reducir los factores que producen contaminación e incluso costos.” Lo anterior, se da en respuesta a la expansión urbanista que viene de la mano con las altas emisiones de gases que se producen por la contaminación de los combustibles fósiles.

Entender el concepto implica comprender que:

La movilidad y el transporte se consideraban actividades y elementos superpuestos a la ciudad, expresiones técnicas que daban solución a la necesidad de conexión que tenían las distintas áreas urbanas... Los últimos estudios urbanos apuntan a un reencuentro entre la ciudad y la movilidad a partir de una relación dialéctica donde son los individuos que se mueven los que suscitan el interés intelectual y el debate político. Asimismo, los transportes se manifiestan como instrumentos que permiten alcanzar una mayor velocidad fijando un tiempo estable de desplazamiento, a la vez que crean disfunciones sobre el medio natural y social urbano en proporciones desiguales según el medio de transporte de que se trate. (Miralles-Guasch y Cebollada, 2003, p. 7).

El avance de los medios de transporte, ligado al crecimiento urbanístico, ha implicado a lo largo del tiempo cambios y transformaciones que han provocado alteraciones en el medio natural, como la construcción de infraestructuras para acortar el tiempo de desplazamiento de un lugar a otro. Adicionalmente, las “proporciones desiguales” a las que se refieren el párrafo anterior en materia social, se entienden como la garantía de acceso, las dificultades de las comunidades, en especial de las rurales al no contar con el medio de transporte adecuado para lograr su transporte efectivo y a tiempo.

En este sentido, la implementación del servicio alternativo de transporte depende mucho de la capacidad financiera, económica y social de cada ciudad. Es necesario analizar y entender la disponibilidad de la infraestructura vial con el fin de contar con

las garantías necesarias para el adecuado funcionamiento de la movilidad urbana alternativa.

Según la reglamentación, en Colombia se establecen algunas normas con relación a la planeación urbana sostenible, esta se refiere a la Ley 1083 de 2006. En su artículo primero establece que los municipios que cuenten con más de 100.000 habitantes⁵ deben establecer dentro de su Plan de Ordenamiento Territorial planes de movilidad.

Los Ministerios de Minas y Energía, de Protección Social, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los 6 meses siguientes a la promulgación de esta ley, determinarán de manera conjunta cuáles son los combustibles limpios, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. Entre los combustibles limpios estarán aquellos basados en el uso de energía solar, eólica, mecánica, así como el gas natural vehicular. (L. 1083/2006).

Ahora bien, esta ley establece que las alcaldías municipales deberán en un plazo de 2 años, en materia de movilidad sostenible, reorganizar todo lo que tiene que ver con las rutas para planificar y bajar los niveles contaminantes de los medios de transporte, asimismo, crear zonas para la circulación de vehículos únicamente no contaminantes, es decir, se restringe el hecho de la movilidad de vehículos con combustible tradicional.

En este mismo sentido, la implementación de esta Ley también conlleva beneficios no solo ambientales, sino a las personas que también adopten este sistema alternativo de transporte, uno de ellos se basa en el artículo cuarto, el cual, establece que se identificaran estos medios de transporte a partir de la aprobación del Ministerio de Hacienda y podrán ser receptores de beneficios como “la frecuencia en su circulación, los lugares a los que pueden acceder, así como de los

⁵ Términos del literal a) del Artículo 9º de la Ley 388 de 1997, establecido en el artículo primero de la Ley 1083 de 2006.

demás beneficios que determinen las autoridades locales”(L. 1083/2006, art. 4).

Por otro lado, es importante mencionar que esta ley sanciona, una directriz que a la fecha no se cumple a cabalidad; en su Artículo 5° se menciona que, a partir del 2010, todos los servicios de transporte relacionados con la movilidad de usuarios deben garantizar en su habilitación la movilidad de vehículos con combustibles limpios, tanto los nuevos como los que se vayan por reposición, quienes no lo implementen se les sancionará con la cancelación de la circulación.

De igual manera, en el ámbito ambiental se reglamenta que en los municipios que cuenten con vehículos con alta carga de contaminación ambiental, se deben priorizar unos planes de contingencia ambiental y unos protocolos de prevención de manera que se logre mitigar o declarar un estado de emergencia ambiental, si este es el caso, una de las medidas tomadas por las autoridades pertinentes es,

restringirá o prohibirá inmediatamente, y durante el período de tiempo estrictamente necesario, la circulación de vehículos de transporte público o privado que no funcionen con combustibles limpios en el área objeto de la declaración, salvo que sea manifiesto que las fuentes móviles no tienen incidencia relevante en el respectivo episodio ambiental. (Ley 1083/2006, art.8).

En este sentido, entender la movilidad urbana sostenible es entender que esta se encuentra inmersa en el desarrollo sostenible y por ende sus alcances no abarcan solamente lo ambiental, sino que adicionalmente busca mantener un equilibrio entre la dimensión y el fortalecimiento económico y social no solamente en el contexto presente sino también futuro, contrario a los impactos insostenibles que generan los medios tradicionales de movilidad.

2.2 EL ALCANCE DE LOS MAT EN LA MOVILIDAD INTRAURBANA

Dentro de los alcances de los MAT, se puede evidenciar elementos y herramientas

que permiten un desarrollo adecuado para la disminución en las problemáticas de movilidad y medios de transporte, que como consecuencia de las mejoras aportan a la conservación del ambiente, procesos sociales y económicos confiables en la movilidad urbana, ejemplo de ello, son los bajos índices de contaminación, reducción de la congestión vehicular, entre otras. La implementación de los MAT, se ve impulsada por algunos factores negativos evidentes en las ciudades, donde se puede encontrar; trancones, temas de movilidad, del medio ambiente, las malas condiciones de las mallas viales, el creciente número de vehículos y la insolvencia en los procesos de accesibilidad vial, es por ello, que los alcances de dichos modelos alternativos proporcionarán intervenciones en las áreas legales, sociales, culturales, económicas, ambiental, vial que aportan de manera positiva a los planes integrales en el sistema de transporte.

En Colombia, el aumento poblacional y la baja implementación legal, cultural, económica, social y política, en cuanto a políticas públicas de movilidad y transporte ha padecido las necesidades de transporte urbano eficiente, estructurado, confiable, amigable con el medio ambiente y eficaz, asimismo, los planes de estructuración estratégica, análisis de los territorios y urbanismo, los accesos e inversión en las mallas viales y la incidencia de los organismos institucionales no ha sido la acorde debido a que los procesos de innovación en el transporte urbano no cohesionan todos los aspectos mencionados anteriormente.

La problemática del transporte público en las ciudades colombianas es consecuencia de la combinación de una oferta descentralizada —en contraste con una planeada y gestionada por un agente único o central- que presta un servicio de baja calidad y una oferta de infraestructura inadecuada en un contexto de bajas capacidades para la regulación y el ejercicio de la autoridad de transporte. (CONPES 3167 de 2002, citado por Fedesarrollo, 2013, p.1).

La importancia de la planificación territorial en la movilidad se expresa en las estructuras planteadas del espacio geográfico para un buen desarrollo de las ciudades, con un acorde sistema de transporte armónico, actualizado y con

interconexiones entre sí; la observación del desarrollo histórico de las ciudades ha permitido evidenciar la capacidad de transformación urbana que posee el transporte, constituyéndose en un instrumento estructurante que permite el crecimiento económico y social. Dicha capacidad no ha sido aprovechada de manera adecuada, pues también se evidencia que el desarrollo de los sistemas de transporte carece de un modelo estructurado. Por esta razón, dicha relación cumple con la función de composición movilidad/ciudadanía/servicio.

La articulación y la creación de redes de movilización son fundamentales para una adecuada aplicación de sistemas de transporte alternativos que cuenten con estrategias conjuntas que garanticen una adecuada circulación; ejemplo de ello, encontramos a Bogotá que a pesar de los mecanismos de inversión e instalación de las ciclorrutas la aparición de factores negativos se evidenció (tráfico, inseguridad, condiciones de infraestructura, etc.), son algunos visibles en dicho caso.

La movilidad intraurbana sostenible debe ir ligada o acorde a los patrones de transporte idóneos de facilitar medios y herramientas para suplir las necesidades económicas, ambientales, sociales y eficientes, impidiendo impactos negativos y sus costes adicionales. La instrumentación de un sistema de transporte alternativo promovería un ahorro energético y fósil importante, especialmente si se fomenta el uso de los vehículos menos contaminantes, esto podría ser posible con la promoción y gestión de las políticas urbanas como mecanismos de priorización en el uso de los MAT contribuyendo con la reducción de las externalidades negativas que ocasionan el transporte tradicional.

Los medios de transporte alternativos ofrecen un camino más sostenible y eficiente a los medios de transporte convencionales como el transporte privado o el público tradicional. Estos relacionan características importantes como la accesibilidad, flexibilidad, sostenibilidad e integración con otros medios de transporte en la movilidad. Para ser más exactos, los MAT pueden ser más accesibles que los medios de transporte convencionales para algunas personas. Por ejemplo, la

bicicleta y el patinete eléctrico son una opción asequible y fácil de usar para usos recreativos o para aquellos que viven a poca distancia de su lugar de trabajo o estudio. De igual manera, el transporte compartido y la motocicleta pueden ser una opción más accesible y rápida para quienes necesitan moverse en áreas con alta congestión vehicular.

En este mismo sentido, estos pueden considerarse mucho más flexibles que los medios de transporte convencionales, lo que permite a los usuarios adaptarse mejor a sus necesidades de movilidad, en ocasiones evitando tráfico y problemas de estacionamiento. Asimismo, pueden ser una opción más flexible para aquellos que necesitan movilizarse en horarios no habituales.

Otro factor de mayor relevancia en este campo, es que los MAT son una opción más sostenible en términos ambientales que los medios de transporte convencionales, lo que tiene un impacto positivo en la movilidad intraurbana, ya que estos no emiten gases de efecto invernadero y pueden reducir la congestión vehicular en las ciudades.

Asimismo, estos pueden integrarse fácilmente con otros medios públicos de transporte, lo que aumenta su alcance y mejora la movilidad; por ejemplo, las bicicletas y los patinetes eléctricos pueden ser una buena opción para llegar a las estaciones de transporte público y el transporte compartido puede proporcionar opciones de conexión más rápidas y eficientes.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que aunque la implementación de los Medios de Transporte Alternativo es una buena opción para transitar hacia la sostenibilidad, es importante tener en cuenta que sin la debida adecuación infraestructural y de pedagogía, estos pueden acarrear algunos impactos negativos si no se gestionan adecuadamente. Los MAT como bicicletas, patines y demás medios suelen ser los más vulnerables en las carreteras, aumentando el riesgo en accidentalidad, debido a su menor visibilidad y protección en las mismas.

En la Imagen 1 se aprecia la importancia de la implementación de los MAT, en

cuanto a la movilización y el espacio empleado para ello. Los vehículos particulares pueden ocupar decenas de metros para transportar pocos pasajeros en comparación con un bus y su capacidad; se hace alusión a la relación pasajero/espacio.

Imagen 1.



Fuente: Fundación para el desarrollo urbano (FUDEU). (2013). Proyecto Promoviendo sistemas alternativos y articulados de transporte urbano en Costa Rica.

Los entes territoriales cuentan con los instrumentos necesarios para la implementación de dichas políticas frente a los marcos regulatorios que permitan la

inclusión de sistemas que cumplan con los retos urbanos en los planes de movilidad que organice los medios de transporte con las necesidades ciudadanas sosteniendo una relación entre participación ciudadana, planeación territorial y de movilidad donde el ente nacional cumpla en el proceso de apoyo financiero y en la generación de elementos específicos que se requieren para el ejercicio de los sistemas integrados.

Si bien es notable que, con la aplicación de los MAT, ocasiona impactos directos en la movilidad por ello son importantes los canales de interacción institucional. En este sentido, los planes deben priorizar los modelos sostenibles que permitan la participación y planeación representativa para lograr los beneficios esperados con su implementación donde los espacios deliberativos especifiquen decisiones encaminadas a responder los conflictos urbanos, se ha evidenciado que muchos van enfocados en la mejora y eficiencia del transporte para así obtener una disminución económica y de tiempo en la movilidad que satisfagan con las necesidades de integración en los territorios.

Así, los MAT contribuyen en la materialización de objetivos como lo son: la gobernanza, fortalecimiento, gestión, logística, modernización, accesibilidad y articulación tanto en el sector institucional como de transporte, los cuales buscan satisfacer las necesidades de la población con el mejoramiento de los servicios.

Se hará un abordaje normativo que permita vislumbrar los factores e incidencia básica entorno a los MAT; por ello, se habla de la Ley 105 de 1993, la cual establece disposiciones, competencias y planeación básica sobre el transporte, asimismo dentro de su artículo tercero se instituye que el transporte público garantiza la movilización de las personas en situaciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los ciudadanos regidos por algunos principios. Esta ley permite evidenciar el constante cambio para cumplir con las necesidades de movilidad de la población dentro de los territorios e impactar en el bienestar social de la misma con el mejoramiento de la gestión y el fortalecimiento de las capacidades del sistema.

Es importante reflejar que, en el Documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) – 3167 de 2002, se refleja que el transporte público urbano es un “servicio público planificado, regulado y controlado por el Estado. Su prestación permanece principalmente en manos de operadores privados dentro de una economía de mercado, y la infraestructura necesaria para su operación la suministra el Estado.” El documento permite evidenciar la política sobre el mejoramiento del servicio de transporte tradicional donde da avances o puntos relevantes en la “aplicación de herramientas técnicas y financieras innovadoras con el propósito de fortalecer los procesos de descentralización.”

Se pudo evidenciar que dentro de la normatividad se encuentra la Ley 1083 de 2006, fue Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 798 de 2010, en la cual se establecen algunas normas sobre la planeación urbana sostenible enfocada en la movilidad sostenible y gestión ambiental en municipios o distritos que cuenten con Planes de Ordenamiento Territorial. Estos deberán construir los Planes de Movilidad con un plazo de dos años, dicha ley busca dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte (desplazamiento peatonal, bicicleta, medios no contaminantes, sistemas de transporte público amigables con el medio ambiente).

Asimismo, cuenta con parámetro dentro de los planes de movilidad, los cuales tendrán que incluir, identificar, articular, crear, organizar los sistemas de transporte y estructura vial para obtener interconexiones de movilidad; los artículos correspondientes a la Ley tienen como finalidad la búsqueda de la inclusión de los medios de transporte alternativos para lograr una disminución en la problemática de movilidad y accesibilidad de los ciudadanos.

Para el año 2015 se emite el Decreto 1079, el cual reglamenta el sector del transporte en todo el territorio colombiano, este documento normativo en su sesión segunda establece los Sistemas Estratégicos de Transporte Público cuyos objetivos radican en que sean accesibles y ambientalmente sostenibles. Es importante mencionar que este decreto no va más allá de lo explícitamente escrito, solo menciona lo “ambientalmente sostenible” y de lo “sostenible financieramente” pero

no establece ni reglamenta los combustibles o energías a utilizar para la movilidad de estos transportes.

El Departamento Nacional de Planeación (DNP), crea el documento CONPES 3934 de 2018, el cual estipula la ‘Política de Crecimiento Verde’⁶ donde fija algunos objetivos, estrategias y operaciones, esta política tiene como intención “impulsar a 2030 el aumento de la productividad y la competitividad económica del país, al tiempo que se asegura el uso sostenible de la riqueza natural y la inclusión social, de manera compatible con el clima.” De esta manera, sus estrategias buscan reforzar e impulsar la transición a un modelo económico verde, propuesta que garantiza la dualidad conservación/producción para alcanzar los parámetros de sostenibilidad económica “producir conservando y conservar produciendo” plasmada dentro de las políticas del DNP y con los ODS.

Por esta razón, la inserción de nuevos mecanismos de transporte es primordial para dicha política, donde tiene como estrategia, incluir nuevas tecnologías para lograr una movilidad sostenible. Dentro del documento también se pudo encontrar que Colombia carece de una política o redes que permitan impulsar la electrificación en los sistemas de transporte urbano, sin embargo, el sector transporte tiene una intensidad energética de 11 MJ por dólar (Enersinc, 2018).

2.3 IMPACTO ECONÓMICO DE LOS MAT

Ahondar en los impactos que genera la implementación de los medios alternativos de transporte en el país, es entender que debe generarse una relación y conexión directa entre el territorio y el transporte, es decir, los MAT, no podrían empezar su funcionamiento sin las estructuras y mecanismos acordes a las necesidades que estos exigen, se deben llevar a cabo procesos de transformación a nivel de

⁶ El documento define como “Crecimiento Verde a aquellas trayectorias de crecimiento que garantizan el bienestar económico y social de la población en el largo plazo, asegurando la conservación del capital natural y la seguridad climática”.

adecuación vial, funcionamiento, accesibilidad y pedagogías que ayuden a la población en general a acostumbrarse y a optar por el uso de estos medios de transporte como medio de movilización amigable con el ambiente y la salud de la sociedad.

En este sentido, para implementar y mantener un medio de transporte alternativo en las grandes ciudades, se necesita que haya una coordinación directa para que no solo sea un medio, sino que se forme un sistema, donde haya una articulación entre los servicios de transporte público y particular, de manera que haya una organización que a partir de los planes, programas y proyectos de gobierno se transite hacia la sostenibilidad.

Los territorios rurales, aunque no son los principales contaminantes por combustibles fósiles, también tienen grandes retos para realizar el tránsito hacia estos medios de transporte, los planes de ordenamiento territorial y la gestión que generen los gobiernos de turno son primordiales para su implementación. Es notable que en estos territorios los gastos económicos suelen ser mayores en cuanto a las deficiencias estructurales con las que cuenta aun para el tránsito de los medios de transporte tradicionales.

Los impactos económicos que acarrea transitar hacia los MAT en materia de infraestructura pueden considerarse altos, pero una vez llevado a cabo esta implementación, los costos operativos y de beneficio a la comunidad suelen ser mayores. Estos impactos positivos en materia económica se traducen en la inversión pública, al ser un medio alternativo atractivo y benéfico para la sociedad en general; al usar energías limpias su costo de tránsito también disminuye, por lo cual genera impactos positivos en las economías familiares.

De igual manera, al necesitar toda una estructura vial, de adecuación de espacios, de iniciativas pedagógicas para la apropiación y adaptación de las personas y del manejo y organización de estos sistemas de transporte, se necesitan mano de obra

calificada que aporte al tránsito de estas iniciativas, por lo que generaría más empleos en las ciudades.

Por otro lado, es importante mencionar que para el éxito de funcionamiento de estos Medios Alternativos de Transporte, se deben considerar en la pre-implementación las proyecciones entre la demanda de pasajeros mensuales y la capacidad de carga del sistema, dado que, puede derivar en ingresos inferiores a los estimados o al daño de los mismos por la sobrecarga.

En concordancia con lo anterior, avanzar hacia la implementación y puesta en funcionamiento de los Medios Alternativos de transporte en Colombia, impacta de manera significativa la economía del país, se ha demostrado en otros países que uno de los principales impactos económicos de los MAT es la reducción de los costos para los usuarios que lo utilicen ya que al realizar la comparación con los sistemas de transporte público tradicionales, muchos medios de transporte alternativos son más económicos en términos de costo por kilómetro recorrido, por la no utilización de gasolina, parqueaderos, mantenimientos, etc. un ejemplo claro de ello es la bicicleta o los medios de transporte compartido eléctricos que también pueden llegar a ser más económicos que los servicios públicos tradicionales, ya que permite compartir los costos de viaje.

De esta manera, optar por un medio de transporte alternativo permite incentivar y mejorar la calidad de vida de las personas, ya que les permite ahorrar dinero en transporte y destinar esos recursos a otras necesidades, lo que a su vez puede impulsar la economía local.

Por otro lado, es importante mencionar que otros impactos económicos significativos de los medios de transporte alternativos son la reducción de la contaminación y la mejora de la salud pública. Los vehículos a combustibles fósiles, incluidos los automóviles particulares y los sistemas de transporte público tradicionales son unas de las principales fuentes de contaminación del aire y del rápido avance en el cambio climático en todo el mundo.

Por tanto, la adopción de medios de transporte alternativos, como la bicicleta, el transporte público compartido o los vehículos eléctricos, puede reducir significativamente la contaminación y mejorar la calidad del aire, lo que a su vez puede incidir en la salud de la población y reducir los costos de atención médica aumentando la productividad y la eficiencia en el trabajo.

Por último, transitar hacia medios de transporte alternativos puede fomentar el emprendimiento innovador en la economía local. La puesta en funcionamiento de empresas con nuevos servicios de transporte, como sistemas de bicicletas o aplicaciones de transporte compartido, puede abrir nuevas oportunidades de negocio y empleo para los ciudadanos. El impulso de esta innovación en el sector del transporte puede dar lugar a soluciones más precisas, eficientes y sostenibles, lo que permite el crecimiento económico y mejora la competitividad de la economía local en el mercado global.

Ahora bien para profundizar en los impactos económicos que traen los medios alternativos de transporte, es necesario mencionar que la aplicación de este tipo de estrategias sostenibles está directamente relacionada con declaraciones internacionales que buscan mitigar los efectos negativos del cambio climático e incentivar efectos económicos positivos que sean amigables con el medio ambiente y el medio social.

En este sentido, para el año 2009, se da la Declaración de Crecimiento Verde de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), aquí se buscó trabajar en las estrategias que los diferentes países debían implementar en la consolidación de crecimiento verde y respuesta a la crisis climática. Esta declaración pudo identificar que las principales problemáticas que enfrentan los países en relación con el tema de crisis climática debían afrontarse con la implementación de nuevas tecnologías en materia de energía y transporte.

Asimismo, en el año 2017, Colombia adoptó el Acuerdo de París, en el que el territorio nacional se compromete a incentivar estrategias que mitiguen la emisión

de gases de efecto invernadero en un 20%. (L. 1844/2017).

Para que Colombia pueda alcanzar sus objetivos de desarrollo, paz, equidad y educación, y para que logre sostenerlos en el largo plazo resulta indispensable identificar y aprovechar, en los diferentes sectores de la economía nacional, oportunidades de aumento en la competitividad, productividad y eficiencia, que a su vez reduzcan las emisiones de GEI. Al mismo tiempo es indispensable que el país continúe adaptándose y que los gobiernos locales generen cambios en las pautas y dinámicas de ocupación territorial, incluyendo consideraciones de variabilidad y cambio climático en sus procesos de planificación del desarrollo, de manera tal que se garantice un futuro más resiliente y bajo en emisiones para todo el territorio nacional. (L. 1844/2017).

En consecuencia, mediante una política de cambio climático en Colombia se pretende incorporar estrategias que mitiguen estas formas de contaminación altamente nocivas para la salud y el medio ambiente. Los planes de gobierno tanto a nivel nacional y municipal deben priorizar y adoptar los lineamientos del Acuerdo de París de manera que se logre alcanzar los objetivos propuestos en la reducción de gases de efecto invernadero.

En este mismo sentido, se expide la ley 1931 del 2018 también en consideración con las directrices del cambio climático. Aquí se tiene en cuenta el Objetivo de Desarrollo Sostenible No. 7 “garantizar el acceso universal a una energía asequible, segura, sostenible y moderna, para mejorar las condiciones de vida de millones de personas”, lo anterior, prioriza al sector transporte dentro de los seis sectores prioritarios del impulso de la economía, lo cual fue incluido dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, en donde se puntualizó que en el sector transporte “el número de vehículos eléctricos al final del cuatrienio es de seis mil seiscientos vehículos con una línea base 2016 de mil seiscientos noventa y cinco vehículos” (ENME, 2020, p. 2015).

Ahora bien, el Ministerio de Minas y Energía emite El Plan Integral del Cambio

Climático, el cual mediante Resolución 40807/ 2018 también hace énfasis en que la salida o alternativa al cambio climático es incentivar la utilización de los Medios Alternativos de Transporte como fuente principal para mitigar el consumo de combustibles fósiles, todo lo anterior basado en una política que potencie la comercialización y el inicio del funcionamiento de la movilidad eléctrica.

Una de las normas más vigentes que enmarca e impulsa la transición hacia las energías sostenibles es la Ley 1954 de 2019, esta ley lo que busca es que se promueva el uso de vehículos eléctricos a nivel del territorio nacional. Aquí es importante mencionar, que la expedición de esta norma lo que pretende es hacer el tránsito a una cultura ciudadana que priorice la movilidad sostenible. Lo anterior, enmarcado en beneficios económicos, sociales y ambientales que permitan reemplazar los medios tradicionales de transporte sin tener cambios tan drásticos.

Uno de los beneficios económicos que incluye la Ley y con la cual se pretende incentivar la transición a estos medios de transporte, es que los vehículos que se mueven mediante energía tendrían reducción en los impuestos vehiculares y descuentos en las revisiones técnico-mecánicas y de gases.

Incentivos al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones otorgados por parte de las entidades territoriales. Las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como, descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias. (L. 1964/2019, art.5).

Asimismo, estos medios de transporte tendrán beneficios en torno a la restricción y circulación vehicular pues estarán exentos de toda la normatividad vigente en materia restrictiva establecida por la unidad de tránsito. Asimismo, esta ley establece que los municipios que se enmarquen en categorías 1 y 2 deben de manera obligatorio solicitar a los establecimientos o a las entidades públicas destinar un porcentaje del 2% (L. 1964/2019) para el respectivo parqueo de los

medios de transporte eléctrico.

De acuerdo con datos del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) a junio de 2019 se han registrado en la clasificación de automóvil, camioneta y campero, un total de setecientos cuarenta y seis vehículos eléctricos y seiscientos cincuenta y nueve híbridos; para el caso de motos y ciclomotos, dos mil ciento cinco unidades. (ENME, 2020, p. 26).

Todo lo anterior se produce debido a los altos costos de combustible para los vehículos convencionales y al alto impacto ambiental que genera en los diferentes territorios. Es notorio el crecimiento que van adquiriendo estos vehículos, lo cual, no se da solamente por el beneficio ambiental que de estos se genera, sino porque adicionalmente reduce costos al ciudadano.

En materia de carga, también se pretende hacer un tránsito a vehículos cuya combustión sea amigable con el medio ambiente. La Unidad de Planeación Minero Energética (UPME), mediante estudios realizados, determinó la entrada en gran marcha de vehículos interurbanos que utilicen el Gas Natural Licuado como combustible; la sustitución de este “se fundamenta en menores costos de inversión en infraestructura para producción, almacenamiento, mayor autonomía de los vehículos y menores capacidades de almacenamiento para distintos usos, fijándose características constructivas, operacionales y normativas de las tecnologías a implementar en el territorio nacional.” (UPME, 2019, p. 38).

Este tránsito se da ligado a la implementación de la Ley de movilidad eléctrica, que pretende no solo que los vehículos de carga inicien con la utilización de combustibles distinto a los fósiles, sino que adicional las proyecciones se dan en materia de transporte público, en donde la meta a 2050 en el escenario porcentual en combustible energético tenga una participación del 37%.

En materia de cifras y de impactos económicos y ambientales, este estudio realizado por la UPME, establece que el sistema de transporte urbano, por ser uno de los medios que más circulación tiene, puede aportarle mucho a la transición

energética en materia de impactos al cambio climático, ya que la electrificación de este servicio puede conllevar a que se reduzca considerablemente las emisiones de gas. En este sentido, esta Unidad de Planeación establece que hacia el 2050 se espera que haya más del 40% de vehículos urbanos utilizando este tipo de energía a nivel nacional.

A pesar de ello, es necesario mencionar que la implementación de estos medios alternativos de transporte también acarrea costos en cuanto a las políticas de sensibilización que se deben manejar para cambiar la cultura ciudadana, en la infraestructura y adecuación de vías y puestos eléctricos para el cargue del vehículo. Lo anterior ha generado que todavía se continúe con una alta utilización de vehículos que funcionan mediante combustibles fósiles.

La participación del sector transporte en el consumo de energía final del país es la más alta según el Balance Energético Colombiano (beco), en el 2018 representó el 40,06% de la energía final. El 96,2% de esta energía proviene de combustibles fósiles que en su mayoría son derivados del petróleo, lo que significa que el transporte genera una gran cantidad de emisiones asociadas a los procesos de combustión. (UPME, 2019, citado por ENME, 2020).

Lo anterior, se establece como uno de los retos económicos y de mercado con los que cuenta la transición a este sector de movilidad. Primero, como ya se mencionó, se requiere de un elevado costo de inversión en infraestructura tecnológica ya que hay una falta de disponibilidad de estos mercados en el territorio nacional. Asimismo, está la falta de confianza de la población hacia la implementación de estos nuevos transportes, a pesar de ello, las políticas territoriales han intentado incluir dentro de sus planes una serie de estrategias que permitan ir incursionando en el campo de los transportes alternativos.

Adicionalmente, existen los retos técnicos y tecnológicos para que pueda haber una eficiente y garantizada implementación de estos medios.

Colombia, como muchos otros países del mundo, no cuenta con las

capacidades técnicas nacionales en tecnología vehicular eléctrica, debido a su incipiente desarrollo en el país. En este sentido, el Estado no solo debe fortalecer las capacidades institucionales para poder responder de forma adecuada a todos los demás retos que se imponen, sino que debe desarrollar los instrumentos técnicos necesarios para que los diferentes actores encuentren las condiciones claras bajo un marco técnico y legal consistente. (ENME, 2020, p. 37).

En este caso, se deben considerar que los retos en mención radican en el establecimiento y la instalación de condiciones que se garanticen como mínimas para que los usuarios y operadores puedan prestar el servicio. Adicionalmente, se debe realizar el mantenimiento a las tecnologías de cero emisiones de gases y diversificar una matriz energética que no solamente se centre en los combustibles fósiles. Finalmente, dentro de los retos están las barreras culturales de la ciudadanía y el no mantenimiento y la inestabilidad de los vehículos particulares y de servicio público que están a base de combustibles fósiles.

3. LA INFORMALIDAD E ILEGALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Si bien es cierto el transporte público es una forma que tiene el Estado de garantizar la movilidad de todos sus asociados dentro de su territorio donde se encuentra conferida su jurisdicción, en muchos casos el proceso de transitar por el territorio nacional se ve truncado por las faltas de herramientas institucionales que tienen los gobiernos para dar a buen término la idea de movilidad en el sentido aéreo, fluvial y terrestre.

Debido a esta inoperancia administrativa, actores externos presentan procesos de movilización como agentes privados que buscan suplir la necesidad de los ciudadanos ante las entidades gubernamentales, de esta forma constituyen una contraprestación entre la población que adquiere el servicio, el privado que adquiere la obligación de transportar tomando como canje de una remuneración económica soportada en el desgaste de los instrumentos de trabajo, como también de la logística para llevar a cabo la operación; siendo el Estado el que se ubica como garante a que se den en buen término este tipo de actividades, reguladas por una normatividad interna.

Pero, en algunos casos, la necesidad de movilidad que tienen los ciudadanos no es subsanada ni controlada por los órganos gubernamentales y los agentes externos se dedican a prestar un servicio de transporte requerido por la comunidades pero sin estar sujetos a las regulaciones previas que se encuentran dispuestas por ley, conferidas por el Estado, de esta manera se tipifican como transporte pirata que tiene como característica la informalidad y la ilegalidad.

Unido a esto, se entiende por informalidad como:

no estar reconocidos ni protegidos dentro del marco jurídico y reglamentario. Sin embargo, esta no es la única característica que define la actividad informal. Los trabajadores y empresas informales se caracterizan por su alto nivel de vulnerabilidad. No están reconocidos por la ley y por consiguiente,

reciben poca o ninguna protección jurídica o social, no pueden establecer contratos ni tienen asegurados sus derechos de propiedad. Es raro que puedan organizar una representación eficaz o hacer oír su voz para que se reconozca y proteja su trabajo. Su acceso a la infraestructura y a las subvenciones públicas son limitado o inexistente. (Oficina Internacional del Trabajo, 2000, p.3).

Asimismo, se encuentran autores como Gustavo García que mencionan a la informalidad como “conjunto de unidades económicas que no pagan impuestos ni respetan las regulaciones institucionales” (García, 2018, p.5.). Según un estudio de la Organización internacional del trabajo para el 2018 el 60% de la población activa cuenta con un empleo informal, siendo el continente africano con la mayor tasa de informalidad, constituyendo un 86%, seguido por los Estados de Oriente Medio y el Pacífico con un 68%, América latina con un 50% y por último Asia Central y Europa con 25 %, constituyéndose en el principal problema para los países que se encuentran en vía de desarrollo.

Por lo mencionado con anterioridad, podemos entender que la informalidad en el sector del transporte se convierte de una carga administrativa para el Estado, pues estos no generan rendimientos fiscales para los entes administrativos y también se vuelven en un riesgo para la población que toma el servicio, pues al no contar con la normatividad que se exige, en caso tal de un siniestro o problema que se pudiera presentar en el transcurso del servicio no serán cobijados por aseguradoras o se les prestara mínimas garantías de salud, como también, los trabajadores de estas empresas, no tendrán las prestaciones que provea la Ley para sus disposiciones labores, quedando desamparados en caso tal de que se presente algún problema de salud, laboral o económico, por ende estos entes prestadores del servicio informales son perseguidos y castigados por los órganos competentes, buscando que las empresas y trabajadores que prestan este servicio público se sometan a las regulaciones conferidas por el gobierno.

Cabe resaltar que la informalidad tanto en el sector transporte como en otras actividades económicas se pueden subsanar frente a las entidades administrativas, generando procesos organizativos que les permitan constituirse legalmente, amparados desde una normatividad jurídica que dé viabilidad a la constitución de una empresa, en el cual tanto empresario como trabajadores adquieran las garantías que pueda otorgarle el Estado y a su vez este último obtenga réditos económicos por la actividad comercial generada desde la empresa que se convierte a la formalidad.

Basado en la anterior premisa, muchos de los trabajadores del sector transporte que se encuentran ejerciendo de manera irregular han buscado legalizar su actividad económica frente al Estado, intentando obtener una serie de prebendas institucionales y garantías de trabajo por parte de los órganos que controlan este tipo de actividades pero teniendo un problema crucial en su legalización.

Pues para que una empresa de transporte sea de carga o de pasajeros pueda tener viabilidad, debe cumplir con una serie de requisitos, dentro de los cuales se debe tener con un patrimonio establecido por el ministerio de transporte, una locación física, una capacidad financiera para su operatividad debidamente certificada, lo cual imposibilita a muchos ciudadanos a dar el paso a la legalización de su proceso de informalidad, pues carecen de toda la capacidad técnica y legal para dar a lugar a este proceso de apertura empresarial.

Aunado a esto, se tiene que Colombia presenta una alta tasa de mortandad en materia de empresas, pues según un informe publicado por la revista *Perfomia*, entre un 20% a un 30% de las empresas no logran pasar su primer año de vida dentro de su primer año laboral, por lo cual para los nuevos inversionistas para el sector transporte es una apuesta demasiado arriesgada, dado a que no existen garantías o incentivos para la formalización y regulación del transporte pirata y prefieren mantenerse en la informalidad laboral.

Otro caso de transporte informar que ha intentado llegar a la formalidad y la regulación de su ejercicio laboral es la comunidad de los mototaxistas, quienes en diferentes municipios y a lo largo de promesas políticas y ejercicios colaborativos han generados espacios de discusión territorial, en el que han buscado formalizar su actividad económica.

Pero esta actividad a pesar de no poseer tantos procesos engorrosos para su formalización y de que ya existen cooperativas de mototaxistas que dan indicios de formalidad, esta actividad económica no puede ser regulada ni formalizada por el Estado, debido a lo peligroso que resulta hacer cualquier actividad en este tipo de vehículos.

Para el año 2022, la revista Semana en medio de una entrevista reporta la cifra, en la que se menciona un total de 7.270 fallecidos por accidentes de tránsito, los cuales el 57.8% se encuentran relacionados con motos y de los 700 mil heridos en las calles y carreteras en Colombia, más de la mitad están relacionados con este tipo de vehículos y el 80% de las motocicletas registradas a nivel nacional no cuentan con el seguro obligatorio.

Por lo cual, teniendo las cifras mencionadas con anterioridad, formalizar esta actividad económica sería de mucho riesgo para el Estado, debido a que no existen las garantías por parte de los prestadores de servicio para quienes lo toman y no los seguros para generar un respaldo institucional en caso de accidente serían muy elevados por la alta tasa de mortalidad, convirtiéndose en una actividad económica insostenible, quedando los procesos de formalización en un simple discurso.

Cabe resaltar que la informalidad, en el área de transporte, no solo se encuentra asociada al transporte terrestre sino también al fluvial y aéreo, siendo estos dos con menor relevancia de análisis debido a la baja afluencia que tiene con relación al ejercicio de transporte de carga o pasajeros como también al bajo nivel de accidentabilidad, por lo cual no es difícil tener estadísticas para estas aristas mencionadas.

Pero por regla general cualquier tipo de formalización tanto para el transporte fluvial como aéreo tiene una larga lista de restricciones y requisitos que se deben cumplir tanto dentro del Ministerio de transporte como también la superintendencia de transporte, la aeronáutica civil, entre otras instituciones, lo cual convierte cualquier proceso de formalización en una tramitología interminable frente a los órganos del Estado.

Desde el concepto de ilegalidad, este tiene los mismo principios de la informalidad, pues las actividades económicas que se ejecutan desde la clandestinidad carecen de regulación o normatividad, pues su actividad mercantil no se encuentra amparado por el Estado desde la regulación interna o por organismos internacionales y la normatividad internacional, llevando a que se conviertan en actividades comerciales de alto riesgo, sin ningún tipo de prestación social o garantías tanto para los trabajadores como para los empresarios de este tipo de actividades mercantiles.

El atenuante de la ilegalidad es la estrecha relación que posee con grupos criminales que generan su control territorial desde el uso de la fuerza de manera violenta, pues ya la actividad comercial genera un delito, la relación con grupos al margen de la ley vincula a la economía a otro tipo de violaciones de los derechos humanos como el homicidio, la extorción, el desplazamiento; siendo el menor de los problemas el usufructo económico si no los vínculos que posee con problemáticas de fondo mencionadas con anterioridad.

Con relación al transporte ilegal se da cuando la prestación del servicio no posee normatividad vigente que le permita al Estado regular las actividades comerciales del área laboral que generen y por ende no pueden tampoco constituirse desde un carácter institucional, pues depende a las disposiciones internas que posean los gobiernos nacionales con la prestación de dichos servicios irregulares.

Es por ello que se da un carácter diferencial entre informalidad e ilegalidad, pues este último no puede convertirse en contribuyente para el Estado, dado a que no

existen las medidas institucionales para puedan generar comercio desde la legitimidad, siendo necesario de los órganos gubernamentales hagan disponer de leyes donde se regule la prestación de los servicios clandestinos como servicios regulares, reajustando las dinámicas comerciales de los escenarios locales.

Por otra parte, “la informalidad e ilegalidad se presentan con límites borrosos en la sociedad ‘normal’ constituye una borrosidad dentro de la sociedad mexicana y, muy probablemente, dentro de las sociedades latinoamericanas”.(Parra, 2013, p.215); lo anterior apunto a que dicha distinción mencionada con anterioridad, no se puede dar en países que se encuentran en vía de desarrollo, pues en cierta medida encuentran una correlación entre los dos términos, pero también hace claridad de que “la informalidad un carácter tolerante, dado que las estrategias de la informalidad no son criminales, y le dan el nombre de delictivo al tráfico de drogas y al crimen.”(Parra, 2013 p.223), siendo desde este punto de vista que relaciona a los escenarios ilegales con todo procesos mercantil donde se confiera algún tipo de violación de los derechos a terceros.

Para el caso de Colombia la apertura económica desarrollada por la globalización trae elementos como las APP, las cuales son plataformas digitales que prestan servicio de carácter global y no se encuentran orientados bajo dinámicas nacionales pero si internacionales, rompiendo la visión del Estado como un órgano gendarme de vigilancia y control, supeditándolo a la escena de regulación con normatividad obsoleta.

Es por ello que en Colombia la informalidad e ilegalidad se encuentra en una dicotomía tanto institucional como internacional con relación a la prestación de servicio de transporte público, más exactamente por las APP que prestan el servicio de transporte de pasajeros, pues en cierta medida las instituciones no tienen claro si la actividad comercial se encuentra entre la legalidad o ilegalidad, formalidad e informalidad.

La historia de lo ilegal y la informalidad del transporte público tienen sus inicios en el territorio colombiano con las llegadas al país de plataformas como uber, la cual se hallaba prestando los servicios de transporte a los habitantes de diferentes ciudades y se encontraba legalmente constituida como plataforma virtual dentro del territorio nacional.

Esta situación dio a lugar a que el gremio de taxista presentará una serie de protestas en las ciudades principales de Colombia, esto con el fin de que gobierno nacional para que tomase cartas en el asunto y diera una directriz fija con relación a esta problemática y determinará rutas a seguir para que se pudiera dar un buen proceso de la actividad comercial.

El principal alegato del gremio de taxistas, se encontraba en la idea de que las plataformas virtuales de movilidad no tenían ningún sustento jurídico para prestar los servicios de transporte y a su vez no cumplían con la normatividad vigente para constituirse como empresa prestadora de transporte público, contando además de que era una competencia desleal, pues los impuestos y los seguros que por obligación tenían que pagar las empresas de los taxis no eran de uso obligatorio para las plataformas.

Para el año 2016 se busca por medio del ministerio de transporte crear mecanismos que puedan interrumpir el funcionamiento de estas plataformas virtuales como prestadoras de un servicio público, pero el ex ministro TIC Daniel Medina hace mención de que

cada país tiene diferentes formas de abordar la neutralidad de red, pero en Colombia se consignó de forma expresa en la Ley 1450 de 2011 (Plan de Desarrollo) y se reglamentó a través de la resolución 3502 de 2011, de la Comisión de Regulación de Comunicaciones. (Medina, 2016).

Lo anterior sugiere que ya existían disposiciones legales dentro del Estado para dar solución a dicha problemática.

Pero el ministerio de transporte elabora una demanda contra el ministerio de la TIC frente tribunal administrativo de Cundinamarca, con el cual buscaba generar responsabilidades directas a las TIC para dar respuesta a las peticiones de los gremios de taxistas, dicha demanda tuvo una respuesta contundente por parte de MIN TIC, en cual menciona que:

El principio de Neutralidad de red, es característico y fundacional del Internet, protegido por la comunidad internacional, y propende por la protección del derecho de los ciudadanos a un internet libre y abierto, con libre acceso a la información, la libertad de empresa y la libre competencia, derechos consagrados en la Constitución. (Medina, 2016).

Asimismo, “el Ministerio TIC no está facultado para asumir las competencias de vigilancia y control que corresponden por disposiciones legales a otras autoridades públicas” (Medina, 2016), anulando las pretensiones del ministerio de transporte para poder dar final a la plataforma Uber en el territorio colombiano y dejando el vilo la idea de ilegalidad e informalidad de las plataformas virtuales que prestan el servicio de transporte de pasajeros.

Por otra parte, 13 de diciembre del 2018 la ex ministra de transporte Ángela María Orozco, expidió una circular donde menciona que:

Existe una correlación trágica entre la ilegalidad y la siniestralidad vial y desde el Ministerio de Transporte debemos promover la transparencia en todas las actuaciones de los actores viales. Estamos convencidos que con un mayor control ciudadano y sanciones más drásticas a quienes infrinjan la Ley, habrá menos espacios para exista la corrupción. El pilar de Legalidad es una de las apuestas más importantes del Gobierno del Presidente Iván Duque y en este sector aplicaremos las sanciones que sean necesarias a quienes vayan en contra de este principio. (Ministerio de Transporte, 2018).

Con el anterior comunicado se pretendía discriminar todas las plataformas que presten el servicio de transporte de manera irregular, acusándolas del alto nivel de

sinistros viales a lo largo del territorio nacional y también se observa que se envía un mensaje de unidad institucional al hacer mención del presidente como jefe de todo el gobierno central.

Pero todas estas disposiciones estaban alejadas de la realidad, para el año 2019 la superintendencia de industria y comercio dictamina un fallo contra Uber por incurrir en competencia desleal, por violación de normas y desviación de clientela, ordenando la salida de la plataforma del país, dando un paso de inicio para declarar a todas las plataformas virtuales en ilegales e informales para prestar el servicio de transporte público en el territorio nacional.

Es necesario hacer mención que para el mismo año en que la superintendencia toma la decisión de deshabilitar la plataforma de Uber, existían otras 6 plataformas de transporte urbano que se encontraban registradas y operando a lo largo de 15 ciudades, se estimaba que estas habían realizado alrededor de 330 mil viajes y que para este mismo periodo se había registrado un crecimiento dentro de sus operaciones que oscilaba en un 30% y 40%.

Paradójicamente la decisión que buscaba afectar las plataformas de transporte informales e ilegales dio mayores rentabilidades para las empresas que prestaban este tipo de servicios, esto se puede dar por la cobertura mediática que tuvo estas decisiones diera a conocer este tipo de APP para poder recibir la economía o también la ciudadanía que se desplazaba de Uber a otras aplicaciones para poder seguir con su estilo de vida habitual.

En el año 2020 el tribunal superior de Bogotá tumba el fallo de la superintendencia, anulando la decisión de sacar la plataforma Uber de Colombia y dejando una posibilidad de que las empresas que se encuentran desde las plataformas virtuales puedan seguir prestando los servicios de transporte, pues en cierta medida se encuentran legalmente constituidas y cuentan con la normatividad para funcionar desde el ámbito virtual.

Desde esta perspectiva, se puede observar que las singularidades de lo informal y lo ilegal no se encuentran tan bien definidas como se pretende creer y que existe cierta paridad de estos dos conceptos como lo mencionaba la autora Parra con anterioridad, desde el escenario del transporte público no existe aún un dictamen único con relación a la ilegalidad o la informalidad, pues la institucionalidad se encuentra en una encrucijada interna por la falta de claridades normativas en las que los órganos gubernamentales puedan saber a ciencia cierta hasta donde llegan las jurisdicciones de sus instituciones.

3.1 EL DESEMPLEO COMO BASE DE LA INFORMALIDAD E ILEGALIDAD EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

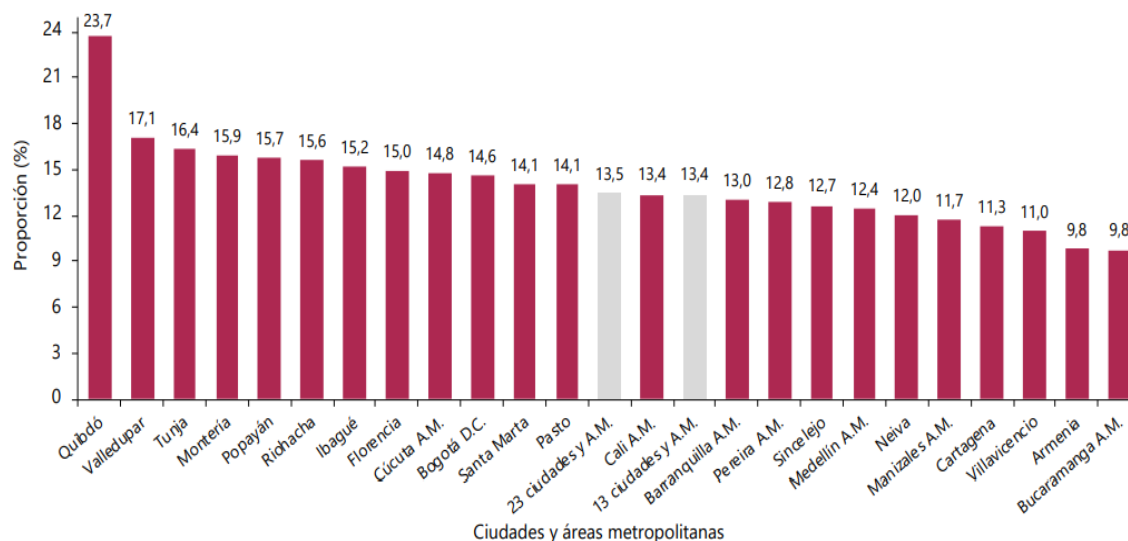
Con base a los principios teóricos y técnicos mencionados anteriormente, se entiende que la idea de informalidad e ilegalidad en Colombia, como en América Latina, se encuentra truncada por las discusiones técnicas que se presentan dentro del mismo gobierno para dar solución al dilema planteado desde los procesos de globalización.

Pero se plantea la idea de que existe una simbiosis de transporte ilegal e informal, al servicio público de transporte prestado sin garantías institucionales y que no se encuentran vigilados por el Estado, dejando vulnerables en la prestación del servicio tanto a empleadores como empleados, pues no poseen ningún amparo legal por parte de las entidades gubernamentales y generan un detrimento en el patrimonio público, puesto a que la actividad comercial no genera réditos para el Estado y el prestador del servicio de queda con las ganancias.

Para el caso del Estado colombiano, existe un estrecho paralelismo entre el desempleo y la informalidad, con relación a transporte informal e ilegal como lo podemos observar en las siguientes gráficas.

Grafica.2

Tasa de desempleo de 23 ciudades y áreas metropolitanas en el primer trimestre del año 2022



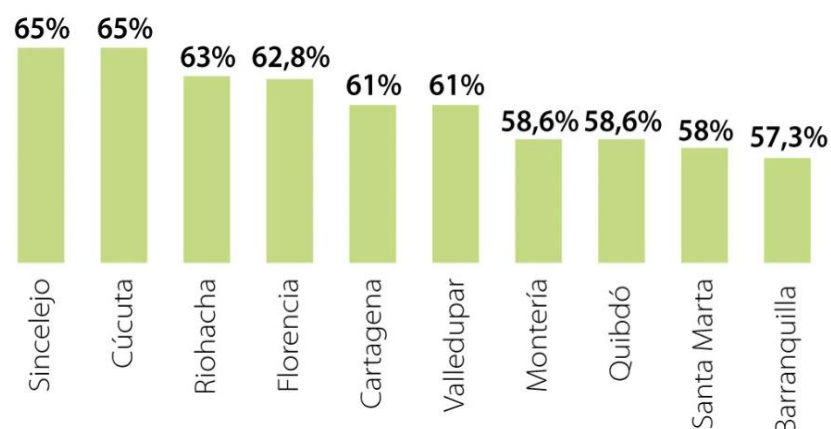
Fuente: DANE, 2022.

En el anterior gráfico se aprecia que la mayor concentración de desempleo a lo largo del territorio nacional se encuentra ubicado en la Región Caribe, siendo tres de las cinco primeras ciudades del territorio caribeño, esto se debe a la nula o poca presencia de empresas o industria en estas ciudades que permitan suplir la necesidad de empleabilidad que se generan desde estos territorios, por lo cual es necesario producir dinámicas de fortalecimientos institucionales para la empleabilidad.

Por otra parte, tanto en la Gráfica 2 como en la 3, se aprecia que los municipios que poseen un mayor número de desempleo a su vez tienen un mayor porcentaje de ciudadanos en situación de informalidad, lo que sugiere que la fuerza productiva de estas ciudades se encuentra laborando dentro de escenarios económicos que no tienen garantías sociales o monetarias dentro de la prestación de servicios contractuales.

Grafica. 3

Ciudades con más ciudadanos ocupados en situación de informalidad.



Fuente: Acosta, 2022.

La falta de oportunidades económicas con garantías, lleva a los ciudadanos a rebuscar en diferentes oficios para poder solventar las necesidades diarias tanto de un individuo como también de una familia, generando que el ciudadano practique el transporte ilegal como medio de subsistencia, ante la falta de oportunidades dentro del territorio.

Grafica.4

Comparendos al transporte ilegal



Fuente: Molano, 2022.

Al observar el Gráfica 4, las ciudades con mayor número de comparendos a transporte informal son las mismas que tienen lugar en los primeros puestos de informalidad y desempleo, esto es debido a que las instituciones buscan castigar a toda la población que genere este tipo de actividades comerciales, dichas reprimendas monetarias buscan desincentivar a las personas para que acudan a este tipo de soluciones financieras.

Mapa. 1

Ciudades con mayor número de mototaxistas



Fuente: Medina, 2019.

En el Mapa 1, publicado por el Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional, se aprecia la visión reiterativa de que son municipios con mayor índice de informalidad y desempleo los que general las prácticas de transporte ilegal e informal, esto deja entrever a su vez, que las prácticas de castigo están lejos de ser una solución de fondo a este tipo de procesos de movilidad.

Pues la mayoría de las personas que practican el mototaxismo o el transporte informal desde plataformas digitales, tienen este medio para generar recursos adicional, pues con las ganancias que poseen desde los trabajos informales, estos no pueden suplir las necesidades monetarias que se presentan en el diario vivir.

Es por ello que se deben plantear rutas alternas a la práctica del castigo monetario para mitigar la presencia de transporte informal a lo largo del territorio nacional, algunas de estas soluciones es generar incentivos para que la ciudadanía utilice lo medios alternativos de transporte que busquen mejorar tanto la movilidad de las ciudades, como también el ambiente de cada uno de los territorios, pues si el transporte informal e ilegal no cuenta con clientes a los que se les pueda prestar el servicio, estos se irán desplazando a otras dinámicas comerciales y les pueda generar mejores réditos económicos.

3.2 LOS MAT Y LA MOVILIDAD EFICIENTE

El crecimiento de la movilidad en las diferentes ciudades del país, puede llegar a desglosarse por simultáneas razones, una en especial, puede entrar a trascender dado al incremento poblacional en los últimos años, ocasionando un desplome en el tráfico vehicular. Simultáneamente, se ve inmersa la creación de nuevos barrios y el crecimiento de la urbe, sin embargo, todo se ve afectado por el mal uso de los recursos públicos al momento de dar inicio a obras dando el resultado de un estado inconcluso de las mismas, junto a las vías deplorables que se encaminan a un colapso en la movilidad de la ciudadanía. Es justo en este punto donde se encuentran con las empresas de transporte masivo, en el cual se evidencia que en

su afán de lograr solventar las necesidades de la ciudadanía o para lograr cumplir planes de gobiernos sin un estudio previo efectuado, lanzan trayectos para llegar hasta los nuevos suburbios, dejando a un lado las consecuencias futuras como lo es el punto de atraso en la movilidad actual.

De este modo es como se refleja la crítica dada al sistema de transporte masivo en la ciudad de Bogotá:

La importancia de las mejoras tanto en las vías, como en los servicios de transporte masivo en todo su espectro (calidad de los buses, horarios, rutas, etc.) es algo en lo que están de acuerdo tanto el Estado como la empresa privada, quienes lo consideran un tema de máxima importancia en la mejora de la ciudad para que ésta se convierta en destino turístico a nivel mundial y sea atractiva para grandes inversiones, establecimiento de Head Quarters a nivel Latinoamérica, etc. (Jolonch, 2013, p.19).

A gran escala se analizó el estado actual de la movilidad en las diferentes ciudades del país, referente al transporte y las problemáticas encaminadas al deterioro del mismo, así como una serie de errores administrativos, estructurales o de planeación. De este modo, Colombia se ve hoy situado como uno de los países con grandes características para ser posicionado como punto turístico y estratégico de distintos organismos, razón por la cual da como prioridad el manejo y funcionalidad eficiente a la movilidad y de esta manera se fijan en centros de operaciones, para disponer puntos de grandes empresas multinacionales y así dar un gran avance en los diferentes sectores económicos de las ciudades.

Para esta estrategia se sugiere que obtenga un transporte masivo amigable con el medio ambiente, o como lo es bien visto hoy en día, los conocidos mecanismos alternativos de movilidad, principalmente las reconocidas bicicletas, moto bicicletas, ciclo motor, tricimoto entre otras. Estas, con el pasar de los días, ofrecen la posibilidad de poder mejorar esta difícil problemática a futuro como lo sigue siendo la congestión vehicular, y que de hecho es la salida a la ciudadanía para un mejor

manejo de las autopistas y expansiones que se encuentran en proceso de construcción.

Estos procesos de movilidad alternativa ya se han implementado en otros países como lo es la ciudad de Copenhague en Dinamarca, el cual cuenta con 200 kilómetros de carriles para bicicletas dentro del territorio y más del 50% de la población censada utiliza este medio alternativo de transporte por ser más amigable con el medio ambiente y también por tiempos de circulación en las ciclovías.

Un ejemplo vanguardista para la movilidad es Londres, que a pesar de ser una de las metrópolis con mayor tráfico vehicular en el mundo ha buscado suplir la necesidad con peajes al interior de la ciudad, como también prohibir el ingreso algunos vehículos a ciertas zonas y restringir la venta de carros impulsados con combustibles fósiles, estas medidas tienen como eje principal desmotivar el uso de automóviles cuya combustión sea con gasolina o a gas y también disminuir el número de carros que hacen presencia dentro de la ciudad.

Europa se convierte en el faro para medios alternativos de transporte, pero eso obedece a políticas públicas generadas desde la unión europea para evitar el desgaste del medio ambiente por parte de los gases de efecto invernadero generados por los vehículos de combustión fósil.

Pero además de esto, los medios alternativos de transporte mejoran la movilidad de las ciudades, pues la mayoría de estos ocupan un menor espacio que un vehículo convencional, por lo cual no se generaría represamientos ni congestiones en las horas pico, lo cual conllevaría a mejorar con estilos de vida de los ciudadanos.

Las empresas analíticas de datos de movilidad y transporte Inrix y Tom Tom hicieron un estudio en el 2021 en las principales ciudades del mundo, donde encontraron los siguientes datos: En Londres perdieron 148 horas, París 140 horas, Bruselas 134 horas, Moscú 108 horas, Nueva York 102 horas, Roma 107 horas, Chicago 104 horas, Palermo 109 horas y Estambul 88 horas, horas que pudieron ser

aprovechadas por los ciudadanos si los medios alternativos de transporte fueran una realidad en cada una de las ciudades del mundo.

En pocas palabras, los ciudadanos de las grandes ciudades pierden más de 3 días en promedio en el tráfico, tiempo que puede ser utilizado para hacer actividades familiares o actividades de ocio, es necesario que como sociedad en general nos preguntemos en qué queremos gastar nuestro tiempo y no que este sea determinado por fuentes externas.

3.3 LOS MAT EN COLOMBIA

La movilidad en Colombia tomada como una necesidad prerrogativa de la sociedad ha sido la base del desarrollo imperioso en el transcurrir del día a día de todo colombiano, en el sentido del uso diario para el cumplimiento de sus deberes laborales, escolares, inclusive de dispersión. No obstante, dicha necesidad se ve englobada a una problemática que con el pasar de los días incrementa a pasos agigantados y es la congestión tráfico a la que están sometidos los medios de transporte tradicionales conocidos como: motocicleta, automóviles, buses de transporte público, metro entre otros.

Es importante traer alocución que tras sufrir una pandemia en la cual muchos de estos medios se vieron obligados a restringirse en su totalidad, durante el tiempo neutral en el que dieron la oportunidad de brindar el uso a estos nuevamente, se enfrentaron ante la realidad que muchos ciudadanos de a pie empezaron a tomar medios de transporte alternativos tales como son: bicicletas, scooter eléctricas, motocicletas y autos eléctricos, bici taxis.

Los medios de transporte alternativos fueron creados con la intención de reducir la contaminación del medio ambiente en las grandes ciudades. Una de las características y beneficios importantes es que pueden funcionar con electricidad o energías renovables y sostenibles que protegen el medio ambiente, de este modo

se ofrecen opciones distintas a los tradicionales como automóviles, bicicletas, buses y otros vehículos de transporte masivo basados en combustible fósil.

Así, y según la Resolución 160 del 2 de febrero de 2017 Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones, en el Artículo 3, se los clasifica, de acuerdo a sus características, de la siguiente manera:

- Motociclo, ciclomotor o Moped: Todos aquellos vehículos de dos ruedas con motor que posean combustión interna, eléctrico o cualquier otro tipo de energía, el cual posea un cilindraje superior a 50 cm o 4kW si fuese eléctrico.
- Bicicleta con pedaleo asistido: toda bicicleta que tenga un motor auxiliar con una potencia no superior a 0.35kW, logrando alcanzar una velocidad máxima de 25km/h y con un peso menor a 35kg.
- Cuadriciclo – Triciclo con pedaleo asistido – Tricimoto: Todos estos son vehículos con motor que tiene una capacidad mínima en su cilindraje y también tiene una versión eléctrica, teniendo una poca variación con relación al peso y la velocidad máxima que pueden alcanzar.
- Triciclo y bicicleta: se caracterizan por ser vehículos no motorizados, cuyo desplazamiento se encuentra relacionado con el esfuerzo físico del conductor accionado por medio de pedales

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte en la misma resolución mencionada con anterioridad establece unas disposiciones para la circulación de los mencionados medios de transporte alternativos en Colombia, para ellos dispuso lo siguiente:

En cuanto a la moto o bicicleta eléctrica: Estas deben tener SOAT al día y revisión técnico mecánicas actuales, no puede transitar sobre las aceras o andenes, ciclovías, ciclorrutas o cualquier infraestructura tipo ciclo, el conductor y acompañante deben tener la indumentaria de seguridad y se debe contar con una licencia de conducción categoría A1

Se hace mención de lo anterior, dado que en el Artículo 4° de la Resolución 160 de 2017 expresa que es de obligatoriedad el registro en el sistema RUNT para los vehículos automotores tipo cuadriciclo, tricimoto y ciclomotor de combustión interna eléctrica y/o de cualquier otro tipo de generación de energía que hayan sido fabricado o ingresado al país.

En consecuencia, es importante analizar el avance que se ha manejado en cuanto a los medios alternativos de transporte en Colombia hoy por hoy. No obstante, es de analizar que muchos de ellos al momento de su circulación lo deben hacer mediante las medidas que se proporciona dentro de las ciudades en las que se encuentre, y es aquí donde nos encontramos con la situación establecida en la capital, en donde a raíz de la actualización de la malla vial y adecuaciones a las autopistas, el tráfico ha ido ascendiendo de manera desproporcionado a tal punto que tomaron la restricción de utilizar el pico y placa durante todo el día.

A lo anterior se añade el incremento de automóviles y motocicletas que posterior a la pandemia del Covid-19 se dio un acceso a compra de los mismos de una manera fácil, sin contar con la problemática hoy ocasionada.

Ahora bien, se evidencia también la poca inversión en los planes de gobiernos y políticas públicas, al darle un uso adecuado a las ciclorrutas o habilitarlas de manera necesaria para el transporte en bicicleta que día a día sigue aumentando dado al colapso del tráfico en las principales ciudades. Esto sin dejar de lado la poca cultura utilizada en donde son usadas más por las motocicletas que por los mismos ciudadanos quienes dan uno principal a la bicicleta.

Aunque Bogotá sea la ciudad en América Latina con más kilómetros de ciclo ruta, contando con alrededor de 392 kilómetros y que en Colombia se encuentren aproximadamente 1.000 kilómetros construidos para este tipo de vehículos, siguen siendo insuficientes, si las miradas al futuro están puestas en los medios alternativos de transporte, es necesario de que se trace una política pública Nacional, en la que

los gobiernos locales tengan en incentivo de implementar estas vías alternas para que los ciudadanos de los territorios puedan llegar a sus respectivos hogares.

Resulta importante avanzar hacia una movilidad sostenible, que ayude y de la misma manera aporte al medio ambiente y al desarrollo de las ciudades, lo cual se convierte en una necesidad diaria para los ciudadanos de a pie. Por ello, resulta imprescindible fomentar el uso de los medios de transporte alternativos ya que más allá de una tendencia, se convierte en una necesidad para la sostenibilidad.

Aquí es relevante ser conscientes que el costo en referencia a los medios de transporte alternativos, comparados con el transporte masivo resultada abismal. Esto en vista que son más las personas que dan uso a las bicicletas y se transportan a pie, dando como resultados beneficios en cuanto a la salud, ambiente, y al apoyo en los ideales de una movilidad sostenible. La bicicleta, además de ser un medio de menor costo, ocupa menos espacio al circular en la vía y disminuye la congestión en las calles, lo cual representa ahorros en tiempo para los ciudadanos y economiza el consumo de combustibles no renovables.

Por último, en una encuesta realizada por el DANE en el 2022 en relación con el tema de movilidad de los ciudadanos en las principales 23 ciudades del país, en donde se tuvo en cuenta los diferentes medios de transporte y el promedio de tiempo desde el trayecto de sus casas a sus trabajos, se constató “que el bus urbano tradicional es el más utilizado, con un 29,1%. Dividido por sexo, las mujeres son las que más se movilizan a través de este medio, con un 32,2% frente al 27,1% de los hombres” (Revista Semana, 2022).

Simultáneamente, se relacionó el tiempo que tardan en llegar de sus casas a su lugar de trabajo:

En promedio, indica el DANE, se demoran 46,1 minutos en el viaje hacia el trabajo, esto para el total de las 23 ciudades. Dividido este dato por sexo, se detalla que las mujeres tienden a tardar más en el recorrido hacia su trabajo, con un promedio de 48,7 minutos. (Revista Semana, 2022).

Finalmente, se realizó la siguiente comparación del uso dado por los ciudadanos en cuanto a los medios de transporte masivos, comparados con los medios de transporte alternativos, en el cual se evidencia el desgaste en la movilidad en las cuales se ven inmersas las principales ciudades del país, sea por la falta de implementación en avenidas más grandes, o autopistas que puedan generar un fluido más rápido al momento de transitar por las horas picos, las cuales son la razón principal de dicho retroceso en movilidad.

No obstante, es importante llegar a concientizar el uso de los medios alternativos de transporte como una necesidad diaria para descongestionar los trayectos hechos por cada ciudadano al momento de movilizarse de un lugar a otro, como también para beneficio de la salud de quienes lo pueden llegar a usar, como también al medio ambiente, resaltando la importancia que el Estado debe generar para garantizar dichos medios al momento de adecuar en las calles y culturizar a las personas del uso dado para transitar por una ciclo ruta o por una ciclovía.

Con relación a los incentivos presentados por el Estado Colombiano, se menciona que los vehículos y motos eléctricas no pagarías más del 1% del valor comercial con relación al impuesto vehicular, además de contar con un 10% en la adquisición del SOAT y en 30 % de descuento en la revisión técnico mecánica, esto hace parte de la estrategia del gobierno nacional para que la población en general adquiera este tipo de vehículos como parte de la estrategia de movilidad.

Además los vehículos eléctricos que encuentran exentos de los pico y placas o día sin carro que determinen cada uno de las ciudades a acepción de Bogotá, los vehículos eléctricos contaran con zonas preferenciales dentro de los parqueaderos; adicionalmente los dueños de este tipo de vehículos pueden acceder a beneficios tributarios como la exclusión del IVA y la depreciación acelerada.

CONCLUSIONES

En atención al alcance y definición que se realizó del derecho a la libertad de tránsito en la primera parte del capítulo y la realización de un marco jurídico del servicio esencial de transporte público, corresponde indicar la necesidad del desarrollo de políticas públicas por parte del Estado que desarrollen el efectivo ejercicio del transporte público, puesto que, en razón a este nexo causal con la libertad de locomoción, al presentarse cualquier barrera que posea el libre acceso a este servicio o una interrupción a dicho vínculo, directamente se transgrede la materialización de garantías constitucionales de primer orden.

En Colombia, el libre desarrollo del servicio esencial de transporte constituye una finalidad inherente a los propósitos del Estado Social de Derecho, por lo tanto, se deben garantizar una serie de condiciones de seguridad, calidad y libertad de acceso, complementado con una eficiente y oportuna regulación que garantice el bienestar general de todas las personas residentes en nuestro país.

Por lo anterior, es esencial cuestionar la debida aplicación de la libertad de circulación, pues no basta con que el derecho sea reconocido dentro de nuestro ordenamiento jurídico, pero se requiere que sea aplicado ordinariamente dentro de todo el territorio nacional, lo cual hasta el momento no ha sido posible en ciertas circunstancias, ya que como se evidenció el derecho a la libre circulación y/o locomoción presenta diversas limitaciones.

El transporte público en Colombia ha sido considerado un servicio integrador tanto social como económicamente, su importancia ha estado determinada por los procesos históricos y las demandas cambiantes de una sociedad en movimiento, es por ello por lo que es necesario cuestionar los alcances de las políticas públicas que orientan dicho servicio al ciudadano.

Asimismo, es fundamental poner sobre la mesa algunos puntos favorables y negativos de la no aplicación de los Medios Alternativos de Transporte, el actual modelo urbano vive dentro de un panorama conflictivo en el cual no logra satisfacer

las necesidades de la población, ya que está inmerso en efectos perjudiciales del acceso al transporte y sus externalidades como la congestión, problemas de salud, contaminación, economía, entre otros., que inciden en los factores de la calidad de vida de los mismos que hacen insostenible su continuación como medio de movilidad al estar expuesto a un modelo urbanístico expansivo y codependiente de los recursos fósiles que atentan contra la conservación del medio ambiente por la expulsión de los gases de efecto invernadero en las ciudades.

Por los factores mencionados anteriormente, evidencian que la movilidad acumula consecuencias negativas al transformarse en un tema crítico y de compleja envergadura, se sugiere que la implementación de políticas y planes de movilidad sean acordes a las necesidades sociales y urbanísticas de las ciudades que cuenten con una interrelación entre factores sociales, ambientales, de urbanidad, económicos y apropiación cultural que den respuesta a las dinámicas actuales y la participación directa de los actores implicados. Las políticas públicas deben de acaparar elementos importantes de infraestructura, acceso vial, inclusión social, planeación territorial que influyan directamente de manera institucional y normativa que fortalezcan las capacidades de gestión en el sistema desde las administraciones locales, regionales y nacionales.

En muchos casos, la implementación de los sistemas alternativos de transporte no cumple con las características básicas para su realización, entre ellas, la infraestructura, los mecanismos operativos, de gestión y sobre todo los presupuestos económicos para un proyecto sólido de transporte sostenible.

Implementar a cabalidad los medios alternativos de transporte en un país como Colombia conllevaba un alto costo económico debido a la implementación de tecnologías e infraestructura que se adapte a la movilidad, adicionalmente implica un reto en materia social debido al tránsito que deben realizar las personas en cuanto a la cultura ciudadana. Dicho atraso histórico en la infraestructura de transporte en Colombia, originado por los bajos índices de inversión económica, ha ocasionado trabas importantes para la movilidad y transformación nacional, regional

y local limitando mayores aportes por parte de los entes institucional de la esfera estatal, a causa de la baja inversión, el país ha sufrido un rechazo internacional donde con el correr de los años ha reflejado brechas sociales, de relaciones internacionales y económicas

Los Planes de desarrollo se han encargado de incluir dentro de sus políticas la implementación de estrategias que conlleven a anexar dentro del sistema de medios de transporte aquellos cuyo combustible sea amigable con el medio ambiente, a pesar de ello, estas políticas se quedan explícitamente en los planes y no trascienden, debido a la falta de estrategias en el tránsito que se debe hacer con la ciudadanía como los principales precursores de la implementación.

A pesar de que Colombia adopta normas internacionales en materia de contingencia al cambio climático, es necesario enfatizar que las leyes que se han emitido con relación a esto no van más allá de solicitar a las entidades territoriales que las adopten, pues las brechas tecnológicas, de infraestructura y técnicas no permiten que los medios de transporte alternativos prosperen en las regiones.

Consecuentemente, es necesario la creación de modelos que permitan la caracterización de los Sistemas Alternativos de Transporte existentes en regiones del mundo que hayan evidenciado pautas y mejoras factibles en la transformación económica, de movilidad y calidad de vida de sus ciudadanos. Dichos retos deben superar categorías sobre el acceso y usos del territorio dentro del componente institucional con los Planes de Ordenamiento Territorial donde el reto principal de la movilidad es equiparar mayores personas de manera eficaz / eficiente, reducción en los tiempos de traslado y mejoras en accesibilidad de la vida ciudadana con miras a largo plazo.

Es necesario enfatizar en que la ruta para iniciar la implementación de estos medios de transporte urbano sostenible debe iniciar con la concientización de la ciudadanía en su utilización, primeramente, por los beneficios económicos que esto conlleva y por las pocas restricciones de movilidad que también los favorece. Además, dichos

parámetros deben contar con un amplio sistema que permita un engranaje completo en aspectos de sostenibilidad, factores sociales, medioambientales y económicos en la planificación de la movilidad urbana.

Los medios alternativos de transporte se convierten en una solución diferencial para las problemáticas de transporte ilegal e informal, esto debido a que si no existen clientes, aquellos que prestan estos servicios se verán obligados a mirar a otras instancias de producción económica, se puede observar que a pesar de que el Estado elabore todos los operativos posibles para sancionar a los que generan las prácticas de transporte ilegal, estos serán reiterativos en este tipo de delitos o infracciones.

Todo esto a su vez de que cuentan con una población o clientela que se encuentra a disposición de tomar estos medios de transporte ya sea por su costo o los tiempos de desplazamiento entre los puntos que se necesita, además de ser el sustento económico de muchas familias que no han podido acceder al trabajo formal en cada uno de sus territorios.

Además de esto es necesario hacer mención que tanto Colombia como América Latina en general, debe empezar a contar con herramientas adecuadas para dar paso a las nuevas formas de desplazamiento o de movilidad, disponer tanto de una normatividad para la regulación de estas actividades, como lo son elementos de protección e incentivar con más prebendas la compra y consumo de automotores eléctricos.

Se debe pensar de nuevo en las regulaciones Estatales, pues las que existen solo fueron pensadas desde perspectivas nacionales y muchas veces no han sido adecuadas a las nuevas ideas de globalización en las que se encuentra el mundo entero, la disfuncionalidad normativa no puede generar rezagos de las realidades internacionales y de las nuevas formas de economía globalizada.

Pese a que los Gobiernos no pueden dejar de lado su misión de vigilancia y control, estas se deben adaptar a las nuevas dinámicas, dejando a un lado la regulación

exacerbada propia de estructuras administrativas pensadas en el siglo XIX y XX donde en aquellos momentos la globalización acelerada no afectaba en gran medida las dinámicas económicas locales.

Es necesario recordar que la libre movilidad de los ciudadanos no se puede convertir en un problema para la población en general, es necesario acudir a otros procesos organizativos que tengan como punto de partida ejercicios saludables para el medio ambiente, es hora de repensarnos como sociedad a la hora de plantear los nuevos retos que tiene la humanidad y el país de manera más concreta.

Ciudades pequeñas o intermedias, deben pensarse desde sus gobiernos locales como hacer parte de estos cambios significativos que se presentando tanto en el territorio nacional como a nivel internacional y ver en que herramientas se pueden ayudar para dar respuesta a las nuevas dinámicas del entorno global.

Las pocas ciclo rutas en las ciudades intermedias y la poca o nulas prebendas fiscales que poseen los municipios y los departamentos para la adaptación de las nuevas tecnologías de transporte o los medios alternativos en transporte, pueden convertir a estos territorios es ciudades regadas del progreso a puertas de las elecciones locales es necesarios preguntarnos si los candidatos están mirando más allá de los 4 años de su gobierno o proyectan a la ciudad en un futuro que se encuentra a la vuelta de la esquina.

También es necesario que el Estado Colombiano pueda hacer acompañamientos constantes a las organizaciones de transporte terrestre, fluvial o aéreo que buscan tener una formalidad y hacer la constitución de las empresas, pues de manera transversal también hacen parte de los MAT y se debe hacer una apuesta programática de la institucionalidad para su inserción del que hacer comercial.

Las instituciones gubernamentales deben propender por la formalización de las diferentes labores que conlleven al servicio del transporte y esto solo se puede lograr con una flexibilización de la normatividad para la constitución de las empresas transportadoras y bajar la alta regulación que trunca la formalidad laboral.

Esto acompañado de incentivos y acompañamientos para evitar la muerte prematura de las nuevas empresas constituidas, permitiendo mejorar las dinámicas económicas de los territorios como también generar procesos de empleabilidad regional formalizados, pues ante la figura de asociatividad o empresarial, la labor del transportador estará asegurado a un salario mínimo legal entre otras prebendas que así le otorgue el Estado.

El Estado también debe generar políticas públicas que permitan mitigar la alta mortalidad con relación al transporte motorizado, pues esto genera perturbación con relación a la movilidad urbana que es el epicentro del mayor número de accidentabilidad, dejando un mensaje claro de que todos los actores viales son importantes dentro del ecosistema de movilidad.

Pues la alta tasa de accidentabilidad también se convierte en un detrimento del patrimonio público, todo esto a su vez que se entiende que los accidentes en las motorizadas no cuentan con el seguro obligatorio, por lo cual, las personas que hacen parte de estos accidentes son atendidas con recursos directos del Estado que puede ser destinados a poblaciones que sufren de algún tipo de problemas de salud de base.

La mitigación de la mortalidad y la accidentabilidad pueden permitir que los recursos de la salud sean destinados a las poblaciones que lo necesiten de primera mano a su vez se deben crear campañas de concientización donde cada uno de los actores viales cuente con su documentación en regla como el seguro obligatorio, la tarjeta de propiedad en el pase de movilidad, la tecno mecánica entre otros elementos, que permitan tener a todos una movilidad segura y responsable.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, C. (20 de abril de 2022). Sincelejo, Cúcuta y Riohacha, ciudades con mayor número de informales según Dane. *La República*.
<https://www.larepublica.co/economia/sincelejo-cucuta-y-riohacha-son-las-ciudades-con-mas-informalidad-segun-el-dane-3346364>
- Alliende, M. (1993). Historia del Ferrocarril en Chile. María Piedad Alliende E.
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/9DA04B9990428394052577DE0057500D/\\$FILE/Historia_del_ferrocarril_de_Chile.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/9DA04B9990428394052577DE0057500D/$FILE/Historia_del_ferrocarril_de_Chile.pdf)
- Barchilón, M. (7 de noviembre de 2019). De la rueda a los coches voladores. La Vanguardia; La Vanguardia. Recuperado de:
<https://www.lavanguardia.com/vida/junior-report/20190926/47634596827/historia-transporte-rueda-coche-nave-avion.html>
- Camargo, Y. (2018). Historicidad del Transporte en Colombia, un proceso de transición y rupturas. Tzintzun. *Revista de Estudios Históricos*, 69, pp. 193-217.
- Centro de Investigación Económica y social Fedesarrollo. (2013). La Integración de los Sistemas de Transporte Urbano en Colombia una Reforma en Transición.
<https://repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/175/La%20integracion%20de%20los%20sistemas%20de%20transporte%20urbano%20en%20Colombia%20-20Findeter.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Congreso de la República de Colombia. (30 de diciembre de 1993). Ley 105 de 1993.
- Congreso de la República de Colombia. (20 de diciembre de 1996). Ley 336 de 1996.
- Congreso de la República de Colombia. (31 de julio de 2006). Ley 1083 de 2006.

Congreso de la República de Colombia. (26 de junio de 2009). Ley 1310 de 2009.

Congreso de la República de Colombia. (14 de julio de 2017). Ley 1844 de 2017.

Congreso de la República de Colombia. (27 de julio de 2018). Ley 1931 de 2018.

Congreso de la República de Colombia. (11 de julio de 2019). Ley 1964 de 2019.

Corte Constitucional. (16 de septiembre de 1992). Sentencia T 518. [M.P. José Gregorio Hernández Galindo].

Corte Constitucional. (23 de septiembre de 1992). Sentencia T 532. [M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz].

Corte Constitucional. (8 de julio de 1999). Sentencia T 483. [M.P. Antonio Barrera Carbonell].

Corte Constitucional. (4 de octubre de 1995). Sentencia C 450. [M.P. Antonio Barrera Carbonell].

Corte Constitucional. (febrero 9 de 2000). Sentencia C 110. [M.P. Antonio Barrera Carbonell].

Corte Constitucional. (1 de agosto de 2002). Sentencia T 595. [M.P. Manuel José Cepeda Espinosa].

Corte Constitucional. (22 de noviembre de 2011). Sentencia C 879. [M.P. Humberto Antonio Sierra Porto].

Corte Constitucional. (23 de noviembre de 2012). Sentencia T 987. [M.P. Luis Ernesto Vargas Silva].

Corte Constitucional. (29 de enero de 2014). Sentencia C 033. [M.P. Nelson Pinilla Pinilla].

Campillo, A. (2009). *Nómadas cosmopolitas*. Cuadernos del Ateneo – Antonio Campillo. Fronteras y Limites.

- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. [DANE]. (29 de abril de 2022). Indicadores de mercado laboral.
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/CP_empleo_mar_22.pdf
- Departamento Nacional de Planeación. [DNP]. (23 de mayo de 2002). CONPES 3167 de 2002. Por la cual se establece la política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros.
- Departamento Nacional de Planeación. [DNP]. (10 de julio de 2018). CONPES 3934 de 2018. Por la cual se establece la política de crecimiento verde.
- Flórez, M. (2005). *Derecho a la libertad de circulación de personas: análisis del contenido y aplicación material*. [Tesis de Grado, Universidad de los Andes].
<https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/22309/u263265.pdf>
- Fundación para el desarrollo urbano. (FUDEU). (2013). Proyecto Promoviendo sistemas alternativos y articulados de transporte urbano en Costa Rica.
http://www.oas.org/en/sedi/dsd/Biodiversity/Sustainable_Cities/Sustainable.pdf
- García Cruz, G. A. (2008). Informalidad regional en Colombia: Evidencia y determinantes. *Desarrollo y Sociedad*, (61), 43-85.
- Hernández, M. (23 de marzo de 2017). MinTIC respondió a demanda del MinTransporte: no bloqueará Uber. *Enter.co*.
<https://www.enter.co/empresas/colombia-digital/mintic-respondio-a-demanda-del-mintransporte-no-bloqueara-uber/>
- Jolonch Palau, J. (2013). Análisis del transporte masivo y la movilidad en Bogotá. *Universidad & Empresa*, 15(24), 15-23.
- Lopes, M. (24 de septiembre de 2018). Cómo nació el primer sistema de transporte colectivo del mundo. *BBC News Mundo*.

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-45632196#:~:text=Para%20facilitar%20la%20vida%20de,fijos%2C%20tarifas%20y%20horarios%20regulares.&text=El%20fil%C3%B3sofo%20sugiri%C3%B3%20al%20duque,cual%20fue%20escuchado%20y%20aprobado>.

Martínez, C. (2018). Investigación descriptiva: definición, tipos y características.
<https://www.lifeder.com/investigacion-descriptiva>

Másmela, L., y Gutiérrez, C. (2021). Medios de Transporte Sostenibles, como Política Pública en el Plan de Desarrollo de la Ciudad de Bogotá durante el Periodo 2020-2023. Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD.
<https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/40649/ccgutierrez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Medina, M. (28 de junio de 2016). ¿Por qué el Mintic no puede bloquear Uber? *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/economia/por-que-el-mintic-no-puede-bloquear-uber-article-640327/>

Medina, M. (19 de febrero de 2019). El mototaxismo sigue aumentando en Colombia. *Instituto de Estudios Urbanos*.
<http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/el-mototaxismo-sigue-aumentando-en-colombia>

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2020). Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica.
<https://www1.upme.gov.co/DemandaEnergetica/ENME.pdf>

Ministerio de Minas y Energía. (02 de agosto de 2018). Resolución 40807 de 2018.

Ministerio de Transporte. (2 de febrero de 2017). Resolución 160 de 2017.

Ministerio de Transporte. (13 de diciembre de 2018). Gobierno Nacional pone freno al transporte público ilegal de pasajeros.
<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7102/gobierno-nacional-pone-freno-al-transporte-publico-ilegal-de-pasajeros/>

Molano, N. (17 de enero de 2020). Los conductores de transporte ilegal recibieron 51.753 multas durante el año pasado. *Asuntos Legales*.

<https://www.asuntoslegales.com.co/consumidor/los-conductores-de-transporte-ilegal-recibieron-51-753-multas-durante-el-ano-pasado-2952861>

Naciones Unidas (1948). La Declaración Universal de Derechos Humanos.

<https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

OEA. (1969). Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm

Oficina Internacional del Trabajo. (2002). El trabajo decente y la economía informal.

<https://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/rep-vi.pdf>

OHCHR. (1976). Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

<https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights>

Parra, J. (2013). Complicaciones de lo ilegal y de lo informal: el “Business”, una propuesta conceptual. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, (17), 205 – 228.

Presidencia de la República de Colombia. (26 de mayo de 2015). Decreto 1079 de 2015.

Quintero González, J. R. (2019). Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una prospectiva para Colombia. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(3), 59–68. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.65979>

RAE. (2017). Definición de transporte - Diccionario panhispánico del español jurídico - RAE. Diccionario Panhispánico Del Español Jurídico - Real Academia Española. <https://dpej.rae.es/lema/transporte>

Ramírez, M. (2007). Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana 1900-1950. En James Robinson y Miguel

Urrutia (Comp.). *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo*. Fondo de Cultura Económica.

Revista Semana. (27 de julio de 2022). Los medios de transporte que más usan los colombianos para ir al trabajo, según el DANE. *Revista Semana*.
<https://www.semana.com/nacion/articulo/los-medios-de-transporte-que-mas-usan-los-colombianos-para-ir-al-trabajo-segun-el-dane/202229/>

Samaniego, J., Aletorre, J., Van der Borcht, R., y Ferrer, J. (2022). Panorama de las actualizaciones de las contribuciones determinadas a nivel nacional de cara a la COP 26, Documentos de Proyectos (LC/TS.2021/190). Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47733/1/S2100765_es.pdf

UPME, (2019). Plan Energético Nacional 2020-2050.
https://www1.upme.gov.co/DemandaEnergetica/PEN_documento_para_consulta.pdf