

**Análisis Socio Jurídico de la integración social y laboral en Colombia, el caso de los  
“Bicitaxistas” en la localidad de Kennedy de ciudad de Bogotá D.C.**

**Angie Stephanie Amaya Colmenares Cod. 041131565**

**Carolina Guerrero Burgos Cod. 041131384**

**Laura Brigitte Vasquez Villarraga Cód. 041131567**

**Orlando Meneses Quintana**

**Asesor**

**MONOGRAFÍA DE INVESTIGACIÓN**



**Universidad Libre ~~de Colombia~~**

**Facultad de Derecho**

**Centro de Investigaciones Socio-Jurídicas**

**Seccional Bogotá D.C. – Sede Candelaria**

**2018**



### **Dedicatoria**

A Dios, nuestros padres, hermanos y sobrinos quienes con todo su amor y apoyo incondicional nos acompañaron durante el proceso de aprendizaje de esta bonita profesión.

### **Agradecimientos**

A nuestros docentes, compañeros de trabajo y jefes que fungieron como mentores en todo nuestro proceso académico, laboral y profesional, haciendo valiosos aportes de conocimiento y sabiduría que han venido sirviendo de base para nuestra formación en todos los aspectos de nuestras vidas.

**ACEPTACIÓN**

Valoración

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Calificación.

Aprobado. (A) \_\_\_\_\_ Improbado (I) \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Asesor Dr.

Primer Jurado Dr. \_\_\_\_\_

Segundo Jurado Dr. \_\_\_\_\_

Bogotá D.C., 2018.

### **Autoridades Académicas**

<b>Fundadores:</b>	General. Benjamín, Herrera. General. Rafael Uribe, Uribe.
<b>Presidente Nacional:</b>	Dr. Jorge, Orlando Alarcón Niño.
<b>Rector Nacional:</b>	Dr. Fernando, Enrique Dejanón Rodríguez.
<b>Censor Nacional:</b>	Dr. Ricardo, Zopó Méndez.
<b>Director Nacional de Planeación:</b>	Dr. Omeiro, Castro Ramírez.
<b>Secretario General:</b>	Dr. Floro, Hermes de San José Gómez.
<b>Presidente Seccional:</b>	Dr. Julio, Roberto Galindo Hoyos.
<b>Delegado del Rectos Seccional:</b>	Dr. German, Contreras Ramírez.
<b>Presidente Sede Principal:</b>	Dr. Julio, Roberto Galindo Hoyos.
<b>Rector Sede Principal:</b>	Dr. Jesús Hernández, Álvarez Mora.
<b>Delegado Consejo Directivo:</b>	Dr. Oscar Alberto, Rivera Rodríguez.
<b>Representate de los Docentes, Principal:</b>	Dr. Heriberto Ramón Pérez.
<b>Decano de la Facultad de Derecho:</b>	Dr. Fernando Arturo Salinas Suarez.
<b>Secretario Académico:</b>	Dra. Ana Rocío Niño Pérez.
<b>Director Académico Calendario:</b>	Dra. Libia Patricia Pérez Quimbaya.
<b>Director Instituto de Postgrados:</b>	Dra. Nohora Elena Pardo Posada.
<b>Directora Consultorio Jurídico:</b>	Dra. Mabel Bonilla Correa.
<b>Director del Centro de Investigación:</b>	Dr. John FitzGerald Martínez Vargas.
<b>Coordinador Centro de Investigaciones Socio jurídicas:</b>	Dr. Belisario Daza Gonzalez.

## Contenido

Capítulo 1: Marco Teórico de la integración social desde la problemática laboral en Colombia .....	14
1.1. Marco teórico y desarrollo de las teorías de Pierre Boudieu y Francisco Ostau de Lafont 14	
1.2. Marco jurídico y jurisprudencial.....	28
Capítulo 2: Evidencias y caracterizaciones del problema de los bicitaxistas en la localidad de Kennedy en Bogotá D.C. ....	34
2.1. El perfil del bicitaxista .....	36
2.2. Situación socioeconómica del bicitaxista y sus “empleadores” .....	39
Capítulo 3: Corroboraciones y posiciones frente al fenómeno del bicitaxismo en la localidad de Kennedy en Bogotá D.C. ....	51
3.1. El problema del bicitaxismo como medio de transporte y el problema de su regulación en Bogotá. ....	51
3.2. Implicaciones del bicitaxismo en la seguridad social y el trabajo. ....	53
3.3. Implicaciones jurídicas del bicitaxismo, como contrato de transporte, y la relación entre el propietario del medio y el transportador, desde la óptica de Bourdieu. ....	56
3.4. Responsabilidad civil del transportador.....	61
3.5. Síntesis de las conclusiones y puntos comunes en cuanto al problema de la seguridad social en el bicitaxismo. ....	63
4. Conclusiones.....	65
Bibliografía.....	69

## Tabla de Gráficas e Ilustraciones

Ilustración 1 - Localidad de Kennedy y clasificación zonal de las unidades de planeación zonal (UPZ) .....	38
Ilustración 2 - Corredor de la av ciudad de cali sobre las UPZ 82 y UPZ83 - localidad de Kennedy.....	39
Ilustración 3 - Edad promedio de los usuarios del servicio de bicitaxis .....	39
Ilustración 4 - Principales actividades de los usuarios del bicitaxismo.....	40
Ilustración 5 - Nivel socioeconómico de usuarios del bicitaxismo .....	41
Ilustración 6- Principales motivos para solicitar el servicio de bicitaxi (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017).....	41
Ilustración 7- Motivaciones para usar el bicitaxismo (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017) .....	42
Ilustración 8 - Frecuencia de uso del servicio de bicitaxis (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017) .....	43
Ilustración 9 - Principales puntos de origen y destino en el sector de Patio Bonito y Las Margaritas.....	43
Ilustración 10 - Recorridos en las UPZ'S patio bonito y las margaritas .....	44
Ilustración 11 - Tiempo de espera de pasajeros.....	44
Ilustración 12 - Tiempos de viaje del servicio de bicitaxis (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017) .....	45
Ilustración 13 - Tarifas servicio de bicitaxi (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017) .....	46
Ilustración 14 - Percepción general del bicitaxismo por usuarios (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017).....	46
Ilustración 15 - Edad (años) de los operadores de los bicitaxis y genero de los operadores del servicio (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017).....	47
Ilustración 16 - Vinculación a la seguridad social de los operadores del servicio .....	48
Ilustración 17- Flujo vehicular - velocidad promedio de operación.....	49

## **Introducción y cuerpo general un estudio sobre bicitaxismo**

Para lograr garantizar el derecho al trabajo de los bicitaxistas desde el punto de vista social, se hace necesario enfatizar como elementos intrínsecos la igualdad, la libertad, la estabilidad y la importancia económica del reconocimiento de esta labor informal; esto debido a los críticos cambios sufridos por la deficiente prestación de un servicio de transporte local público en la Capital del País. Debido a lo anterior, con el fin de atender la gran demanda de los habitantes de la localidad de Kennedy–Bogotá, se generó la inclusión del bicitaxismo, como una oportunidad de trabajo, a comienzos del año 2000 como un medio alternativo de transporte sostenible con el alcance a algunas localidades del Distrito que no cuentan con rutas suficientes, sistema que ha suplido hasta la fecha la movilidad de las personas ubicadas en los diferentes barrios que cuentan con este servicio. En consecuencia, este grupo de trabajadores colombianos idearon la manera de subsistir con la fuerza del trabajo, pero sin contar con las garantías suficientes, que les permitan laborar sin vulnerar ninguna esfera que integra lo fundamental, esto como respuesta al conflicto social, que se presenta por la falta de reglamentación de la actividad del bicitaxismo.

El derecho al trabajo se encuentra estipulado como una consagración normativa de carácter fundamental, por estar acogida en el marco jurídico constitucional, garantizando la libertad de profesión y la protección de los derechos consagrados en la ley, según la Constitución Política de Colombia, en los cuales se define el trabajo como un derecho y una obligación social, con condiciones dignas y justas, que goza de protección del Estado, y además se conexas con el derecho irrenunciable a la seguridad social, con el que debe contar todo habitante del territorio Nacional; se observa una clara contradicción en cuanto a la igualdad de trabajo por la inexistencia de una norma legal que cobije la labor informal de los bicitaxistas. Este proyecto de investigación está desarrollado con el Método Socio jurídico, basado en hechos sociales en el que se ha evidenciado el problema planteado, de un grupo de personas que tienen en común caracteres exteriores en este caso los bicitaxistas, para esto, el enfoque paradigmático será mixto. Es cualitativo toda vez que se realizó un trabajo de campo directo y así mismo, es cuantitativo por el resultado de

información recolectada en forma de porcentajes, de esta manera lo que se buscó fue aclarar el eje central de la situación problema, con la finalidad de brindar conocimiento empírico del fenómeno jurídico y clarificar la verdad jurídica sobre las garantías que los mismos poseen. Atendiendo a la gran influencia social que este proyecto busca generar, el tipo de investigación será mediante el tipo Ius Sociológico, descriptivo y de casos, toda vez que es evidente la necesidad de lograr formalizar los trabajos que actualmente se consideran informales en nuestro país, proporcionando estabilidad a aquellas personas que laboran en el bicitaxismo, por lo tanto se estudiarán los efectos tales como, los beneficios que trae consigo el estar afiliado, cotizando seguridad social y como se afectan los derechos fundamentales de las poblaciones que por falta de oportunidades tienen que someterse a actividades que no les brindan las condiciones que un contrato de trabajo les reconocería. Debido a la naturaleza de nuestro trabajo, se utilizará la forma de investigación de campo o mixta, documental y de campo por las visitas que se realizarán a los bicitaxistas, justificado en encuestas que evidencian las condiciones laborales que tienen quienes brindan este servicio en la Localidad de Kennedy de la ciudad de Bogotá.

Se puede indicar una interrogante general de investigación desde la que parte el presente proyecto: ¿Debe proponerse una iniciativa jurídica y política que incluya al sector de bicitaxistas de Bogotá D.C. en el tejido productivo del país, y le ofrezca una cobertura en el sistema de seguridad social, o por el contrario ya se encuentran suficientemente protegidos e incluidos?

Como se ve por el talante de la pregunta, se está ante una investigación descriptiva, que se propone elevar un llamado al estudio de la integración social de este grupo trabajador, por supuesto no es una idea pionera, más en la búsqueda, como se argumentará de forma sustentada, no hay un estado del arte suficientemente holgado para considerarlo como un tema recurrente en los estudios sociojurídicos, y en esto radica la importancia de esta investigación, la integración social de cada capa poblacional es importante en el contexto latinoamericano, y un trabajo que plantee la duda sobre observar o no un grupo aparentemente olvidado como lo son los bicitaxistas, no solo abre un nuevo foco de

observación en la línea que se plante en estas páginas, sino que alimenta el debate, necesario si se quiere establecer, qué es lo importante para Colombia, y más específico, qué es importante para un modelo de desarrollo sostenible en Bogotá D.C.

La hipótesis que soporta el paso inicial para estudiar el fenómeno del bicitaxismo en Bogotá D.C., es la tesis que se consigue al realizar una mirada general de la información que es posible reunir y que se expresa en los siguientes términos: no hay una regulación o reconocimiento alguno del derecho sobre esta realidad fáctica, y peor aún, está socialmente incluida dentro del variopinto conjunto de actividades laborales reunidas dentro de la categoría de “informalidad”, se piensa que imputar una etiqueta tan simple a un complejo sistema de realidades que se escapan de los límites restringidos del régimen jurídico del trabajo con contrato laboral, posesión de carrera administrativa, libre nombramiento y remoción de la administración pública o contrato de prestación de servicios, significa la barrera más fuerte para asegurar una verdadera inclusión social de todas las capas poblacionales, y la falta de reconocimiento lo torna en un problema crónico para cualquier estado social de derecho, y más para uno como Colombia que por su juventud en términos de la estructura Estatal propuesta es la Constitución de 1991, pretende demostrar la factibilidad de su proyecto como nación.

El desarrollo de la investigación fue dividida en tres capítulos, un capítulo de conceptualización, un capítulo de contextualización y finalmente un capítulo de corroboración, en donde se sintetizan y complementan entre sí muchas de las ideas desarrolladas, a continuación se describe cada uno de los capítulos.

El capítulo primero gira en torno a dos teorías que constituyen el enfoque epistemológico de esta investigación, el primero es la teoría social de Pierre Bourdieu, y el segundo el estudio social en el ámbito jurídico laboral del profesor Colombiano Francisco Rafael Ostau de Lafont, en estas teorías constituyen la visión a través de la cual se interpretan los datos estadísticos del capítulo segundo, su importancia radica en proponer ideas centrales, como la explotación en el trabajo, la configuración de capas jerarquizadas

en la sociedad que pueden derivar en abusos sobre sectores vulnerables, y asimilar la labor de bicitaxismo como el resultado de un conjunto de falta de oportunidades e ineficiente cobertura del sistema integrado de transporte.

Por contraposición, el segundo capítulo de este trabajo, constituye el conjunto de datos estadísticos, y de resultados a partir del trabajo de campo realizado que permitió desarrollar el conjunto de evidencias que permiten analizar el problema y justificar las conclusiones de cada una de las posiciones que se establecen, cada actor, sean lo bicitaxistas, la Alcaldía mayor de Bogotá, los propietarios de las bicitaxis y las personas que necesitan transportarse, tienen sus propias opiniones y posiciones, y es precisamente en este contexto que se necesita una visión objetiva, a partir de datos comprobables que definan el marco a través del cual se sitúa cada posición.

En cuanto al tercer capítulo, se encuentra una síntesis y conclusiones de cada una de las ideas y datos expuestos hasta el momento, se empieza por plantear la definición jurídica del bicitaxi, las condiciones de los transportadores, su papel en el sistema de transporte de Bogotá, y la importancia de regular sus condiciones, en especial la protección debida en el sistema de seguridad social integral, y el papel que juegan los propietarios de los bicitaxis.

Previo a una respuesta considerando el análisis de la información, trabajos previos, análisis de teorías, transposiciones de tesis y antítesis y en general los elementos que componen este trabajo, considera como punto de partida que solo hay dos soluciones posibles para este problema, o (a) Se contempla una normatividad y plan de gobierno, sea este distrital o nacional, que abra el boquete para empatar la actividad de los bicitaxistas, con alguna de las vinculaciones de trabajo catalogadas como “formales” mencionadas anteriormente, o bien (b) Se replantea el concepto de lo que es trabajo formal y lo que no es, asegurando por supuesto, un reconocimiento del sistema social con el fin de protegerles derechos como la seguridad social, el mínimo vital, el derecho al trabajo, la armonización de las entidades públicas y privadas para el bienestar general etc.

Pese a plantear un tema de estudio tal, el objetivo del presente trabajo no es organizar una propuesta política que se presente en campaña para un futuro, ya que esto se escapa de la esfera en la que se mueve un estudio sociojurídico, sin embargo no quiere decir que las evidencias cuantitativas y cualitativas, las interpretaciones de las teorías, y el cotejo de la realidad presente que se aporta en estas páginas, no pueda sustentar un proyecto político claro y necesario, más este será la tarea de colegas y políticos con disposición de generar un cambio en las condiciones del statu quo.

Por triangulación de los valores que guían el presente, se tiene (i) el derecho a la igualdad en el Estado Social de Derecho, entendida como forma positiva de impedir la discriminación (cita), aceptando por su puesto que la ausencia de inclusión social es por definición una forma de discriminación; (ii) como descripción de la realidad marco del estudio, se plantea el problema de los bicitaxistas en Bogotá D.C., considerando que este carece de toda normatividad y que se encuentra dentro de la esfera de trabajo no formal. (iii) Finalmente la norma a estudiar es precisamente la que se puede plantear, no se trata por supuesto de legislar, pero sí de identificar las necesidades que se deben tener en cuenta al momento de poner sobre el debate público una propuesta vinculante.

El presente proyecto de investigación es de carácter mixto, corrobora las conclusiones cualitativas a través de su comparación con las evidencias cuantitativas, en el sentido de que si se afirma que hay una pobre legislación, se enumeran las normas concretas que tratan sobre integración social, si se habla de un sistema de transporte en Bogotá D.C. que puede incluir a los bicitaxistas como parte de mercado del transporte, se analizan las cifras oficiales sobre la capacidad del sistema actual y las necesidades en la oferta para garantizar un buen servicio. Es una investigación descriptiva, Iusociológica y que emplea la herramienta del método inductivo, teniendo en cuenta que se limita a plantear la existencia y características del problema, sus causas y las circunstancias específicas de estas, de lo particular a lo general, de la falta de inclusión de los bicitaxistas, al concepto propio de la inclusión social; por su parte es Iusociológica porque bebe de la sociología y la economía para complementar sus conclusiones, teniendo en cuenta que la

masa sobre la que se planta el objeto de estudio es la sociedad, y así como esta, el fenómeno de los bicitaxistas tiene las complicaciones y limitaciones de exactitud que tiene cualquier estudio social.

Para finalizar, el enfoque paradigmático fue contemplado para poner a prueba el sistema positivista imperante en Colombia (Lopez Medina, 2012), analizando la obra de uno de sus defensores más incansables de la época contemporánea, el Dr. Joseph Raz a propósito de las conclusiones que plantea una investigación como la presente. No se trata de tomar las ideas del autor y transcribirlas como sustento de un marco teórico, se trata de debatirlas, y contrastarlas con las posiciones de filósofos del derecho como Sir. Neil MacCormick, que ha puesto sobre la mesa de forma vehemente, como lo hiciera John Rawls en su momento, la relevancia de la democracia y el bienestar social en el estudio de la naturaleza del derecho (MacCormick, 2000). Teóricamente lo que se busca es plantear lo que es la integración social para el contexto latinoamericano, y lo implica a niveles del concepto y el papel del derecho para asegurarla.

## **Capítulo 1: Marco Teórico de la integración social desde la problemática laboral en Colombia**

### **Falta un párrafo introductorio**

#### **1.1.Marco teórico y desarrollo de las teorías de Pierre Boudieu y Francisco Ostau de Lafont**

La integración social es una temática cuya importancia se realizó desde finales del siglo XX e inicios del XXI en las política económica de los grupos nacionales de América Latina y el Caribe (Franco & Di Filippo, 1999), su relevancia se hace evidente si se consideran las grandes diferencias culturales, económicas, etnológicas, políticas y culturales de los individuos que componen la población de estos países, no solo en cuanto a los credos religiosos, los intereses políticos, la variedad de razas, lenguas (si se considera que perviven idiomas autóctonos de pueblos originarios), estilos de vida, etc., sino por las difíciles condiciones de distribución de riqueza, conocimiento y en general, la capacidad de cada Estado por promover la equidad en el bienestar social (Cotte Poveda & Cotrino Sossa, 2006). Sí, es cierto que la adopción de un modelo de progreso Europeo (Cabrales Salazar & Márquez, 2017), lejos de garantizar únicamente un desarrollo tecnológico y un concepto de infraestructura que mejora los bienes y servicios ofrecidos a la población concebida ahora como mercado (León Castillo, 2015), ha permitido también el reconocimiento de la pluralidad social y la multiculturalidad del tejido de la nación, lo que se puede resumir en el artículo primero de la constitución política vigente en Colombia cuando define al Estado como: “(...) organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista”, esta reafirmación de la propia condición de heterogénea de las sociedades latinoamericanas lleva a debatir un concepto serio de integración y el papel del derecho como marco de formalización de esta misma; para comenzar con un análisis teórico del problema considérese como síntesis de esta primera idea el siguiente fragmento con el que se trazó el propósito de un estudio sobre equidad y desarrollo promovido por la Organización de Estados Americanos para América Latina en 1998:

De esta manera, si bien se ha podido apreciar una mejora en algunos indicadores sociales, sobre todo durante el decenio de 1990, esto no ha sido suficiente para erradicar la pobreza ni para lograr una distribución más equitativa del ingreso o de las oportunidades para todos los latinoamericanos. Queda mucho por hacer aún en el campo del desarrollo social y la equidad. En el umbral de un nuevo siglo y un nuevo milenio, el desafío principal de la región es mejorar el nivel de vida de todos los latinoamericanos y crear oportunidades para el desarrollo humano sostenible. Si el Siglo XX fue el siglo del crecimiento económico en América Latina, el Siglo XXI debe ser el siglo de la equidad, la integración social y el pleno desarrollo de la persona humana (Sagasti, Iguíñiz, & Schuldt, 1998)

Ahora bien, siguiendo esta línea, se considera pertinente hacer un examen de integración social desde la sociología que permita entender como se ha planteado esta materia en el derecho colombiano y qué implicaciones sociales ha tenido en el trabajo como fenómeno social se plantea un análisis inicial del marco teórico que sustentan las conclusiones a las que se llegará a través de la resolución de la pregunta planteada.

Para hablar de trabajo en Colombia y de la condición de los bicitaxistas en el marco jurídico laboral, es pertinente establecer un concepto de trabajo propiamente dicho, para ello se compararán las posiciones de dos autores importantes de la materia, primero, desde la sociología y luego desde el derecho, y también si se quiere, desde la actividad humana misma, hasta entramados complejos, como lo que puede llamarse la estructura de explotación de bicitaxistas, que aprovechando como se verá, la falta de claridad de su condición frente al derecho, permite mecanismos de trabajo que benefician a los propietarios de los medios de transporte, a costa de la necesidad laboral de los que los trabajan

Pierre Bourdieu, sociólogo francés, fallecido en 2002, plantea un modelo referente hoy en día, en donde el trabajo como mecanismo de explotación cuenta con una doble verdad, (a) la verdad objetiva, que hace referencia la diferencia en la tasa de ganancia que obtiene el trabajador respecto al empleados, se enmarca en el concepto planteado en el artículo 5 del código sustantivo del trabajo, que considera al trabajo como una actividad “actividad humana libre, ya sea material o intelectual, permanente o transitoria, que una persona natural ejecuta conscientemente al servicio de otra, y cualquiera que sea su

finalidad, siempre que se efectúe en ejecución de un contrato de trabajo” (Ministerio del Trabajo, 1950), en este sentido, el trabajador, desprovisto de medios de producción y motivado por la necesidad de un poder adquisitivo que le permita proveerse condiciones dignas de vida, ofrece su capacidad física e intelectual a otro individuo denominado empleador que requiere de la fuerza de trabajo para que sus medios de producción funcionen y reditúen el hecho de su propiedad, en esta relación el primero recibe un salario como prestación y el segundo el plusvalor que ganan los bienes traficados al pasar por la manufactura que le da el trabajo, la cadena laboral, de acuerdo con el autor, garantiza al trabajador una vida de inseguridad e incertidumbre, puesto que las relaciones contractuales presentan ausencias de planificación a largo plazo, cosa que no ocurre para el empleador, cuyo modelo productivo es por definición una planificación de enriquecimiento jurídicamente lícito (al menos se presume), constante y duradero. (Bourdieu, El sociólogo y las transformaciones recientes de la economía en la sociedad, 2000, págs. 23-24) En segundo lugar (b) La verdad subjetiva, que es generalmente mutilada por las ciencias sociales cuando se aplica un análisis del trabajo, en este caso, disfrazada de libertad, la verdad subjetiva, permite a los trabajadores un margen de acción en el que por autonomía, pueden modelar las características de su trabajo, y los mecanismos para su ejecución, sin ser esto, por supuesto, un medio para promover la “autoexplotación”, sin dejar de estar por fuera del aparato productivo que mercantiliza hasta la propia actividad humana, las personas no solo se limitan a trabajar por un salario, también lo hacen por el estímulo social de tener un trabajo, cosa que se propicia por el estigma que se genera alrededor de la condición de desempleo, tal vez, es por ello que en países como Colombia, la necesidad de poder adquisitivo procura que ante el enorme desempleo de trabajos formalizados, se creen trabajos de comercio informal, ofreciendo bienes y servicios que no son satisfechos por los sistemas de producción convencionales, y como el bicitaxismo, no solo tengan una finalidad de lucro para sus trabajadores, sino que cree entornos de competencia entre sus actores, y en ocasiones, organizaciones de explotación, esto es el punto principal de la visión del trabajo en Pierre Bourdieu, obsérvese su análisis en un artículo que forma parte de su libro “actos de la investigación en ciencias sociales”:

La libertad de juego permitida a los agentes es la condición de su contribución a su propia explotación. Es al apoyarse sobre este principio que la administración moderna, mientras vela por guardar el control de los instrumentos de ganancia, deja a los trabajadores la libertad de organizar su trabajo, de manera de desplazar su interés de la ganancia externa del trabajo (el salario) hacia la ganancia intrínseca, ligada al «enriquecimiento de tareas» (la huelga de celo, a la inversa, consiste en retomar y rechazar todo esto que no está explícito en el contrato de trabajo). (Bourdieu, La doble verdad del trabajo, 1996)

Pierre Bourdieu se ha transformado, en algún momento, en el autor más citado en las ciencias sociales contemporáneas. Probablemente esto sea debido a que el sociólogo francés ha podido elaborar un discurso, una teoría y sobre todo, un método aplicado a proyectos de investigación de carácter transdisciplinar de una singular complejidad.

El conjunto de determinaciones institucionales que las situaciones sociales de referencia proyectan sobre las interacciones lingüísticas y la producción discursiva son conceptualizadas por Bourdieu como un mecanismo de mercado.

Los mercados de la interacción que dibuja Bourdieu no son mercados de intercambio entre valores iguales y soberanos, son situaciones sociales desiguales que llevan emparejados procesos de dominación y censura estructural de unos discursos sobre otros. Los diferentes productos lingüísticos reciben, pues, un valor social –un precio–, según se adecuen o no a las leyes que rigen en ese particular mercado formado por un conjunto de normas de interacción que reflejan el poder social de los actores que se encuentran en él.

Las leyes de formación de precios en cada mercado lingüístico, que son las que dictan la aceptabilidad de los discursos y la legitimidad del habla, se construyen en contextos socio-históricos concretos y en función de las prácticas de los sujetos implicados en la negociación de los valores, cuyo poder, a su vez, está marcado por su posición estratégica en el espacio social de referencia (Bourdieu, Capital cultural, escuela y espacio social, 1997).

El campo político es un campo de producción simbólica en el que los agentes se entregan a una lucha por imponer las categorías de visión y de división del mundo social, de producción de sentido común y donde el Estado dispone del monopolio de la definición legítima del mundo social y, por lo tanto, de la violencia simbólica legítima que permite asegurar la dominación de los dominantes incluso por instrumentos que se niegan a sí mismos dicha dominación.

Es, por lo tanto, describiendo el campo social, espacio conflictivo en el cual los agentes dominantes reproducen su dominación. Así el sociólogo se abandona a una doble tarea: un trabajo científico, pero al mismo tiempo un trabajo con implicaciones políticas en la medida que desafía a los agentes sociales que concurren a mantener el orden existente. Y donde la sociología puede contribuir a una acción emancipadora: aportando instrumentos de comprensión del mundo social que permitan a los agentes sociales luchar contra las formas de dominación (Bourdieu, La doble verdad del trabajo, 1996). La sociología puede ser un contrapoder garante de la democracia: frente a la violencia simbólica ella opone una contraviolencia simbólica. Desde esta perspectiva se asoma Bourdieu al mundo social en La miseria del mundo. En un intento de bosquejar las miserias cotidianas de una gran diversidad de personas o de actores sociales en la Francia de los 90, pretende reflejar las estructuras de dominación que se presentan. No se trata de una denuncia de «grandes miserias». En el libro no vemos reflejadas situaciones de excluidos sociales sin posibilidad de acceso a una mínima satisfacción de necesidades básicas; no es el espacio de la gran pobreza o marginación social. Se trata de algo más sutil, de «pequeñas miserias», de la vida cotidiana de muchas personas pertenecientes a diferentes franjas sociales, con sus dificultades, luchas, esperanzas y desilusiones. De la vida de tantas personas que se mueven en el límite, en la frontera, en espacios que el sistema dominante va generando, reduciendo a una supervivencia cotidiana las vidas de tantos ciudadanos dejándolos al margen de una posibilidad de participación activa, social y política en el espacio público. (Bourdieu, El sentido práctico, 1980)

Por lo tanto, el término «miseria» lo utiliza en una acepción no tanto «positivista», en cuanto a ausencia de condiciones materiales de vida digna como vivienda, empleo, educación, que también lo hace en muchas ocasiones, sino más «subjetiva» en cuanto a la interpretación o comprensión de las percepciones individuales de las vidas de los propios sujetos a los que entrevista. La línea de la exclusión es delgada y él no se sumerge tanto en los «excluidos» sino en aquellos que sienten cómo sus proyectos de vida, sus aspiraciones y esperanzas se ven o bien truncadas, o bien con enormes dificultades. Algo mísero no es necesariamente algo despreciable, es también algo escaso, corto, imperfecto que no llega a los niveles deseados. Esto es lo dramático que pretende denunciar Bourdieu: no se trata tanto de grandes espacios visibles de exclusión (que también los hay a su manera), sino procesos de dominación y de cierta eliminación que el sistema social, con la transformación de las estructuras políticas, económicas y laborales de los últimos años, va produciendo en un goteo permanente en las sociedades del primer mundo. Con ello las víctimas aparecen como ciudadanos de a pie, personas cotidianas con vidas cotidianas, miserias de posición frente a las estructuras dominantes, en una cada vez más difícil existencia que el discurso dominante pretende invisibilizar.

Un punto de partida se desprende del análisis de su obra: el auge de las políticas neoliberales y de globalización lleva aparejada una crisis de reproducción del sistema, crisis que se agrava por la falta de un análisis riguroso de las causas reales de la descomposición de la clase obrera francesa y del profundo desconcierto de poblaciones cuyos instrumentos tradicionales de reproducción y representación colectivas quedaron obsoletos debido a las transformaciones recientes del mercado laboral y el campo político. Bourdieu resalta continuamente esta crisis de reproducción al entrevistar a los viejos obreros o a los alumnos y profesores de los institutos. Habla de las «decadencias colectivas de las empresas industriales de la región», fruto del liberalismo con la deslocalización de éstas a otras zonas con costes laborales más baratos, que dan lugar a reconversiones industriales, oleadas de despidos y la ruptura de la reproducción social de las nuevas generaciones cuyas expectativas pasaban por reproducir las pautas de los padres entrando desde jóvenes a trabajar en las fábricas, donde la integración al orden industrial propiciaba la integración al

orden social. También habla Bourdieu de los nuevos barrios, barrios que ya no girarán en torno a la fábrica y donde cohabitarán en condiciones difíciles una diversidad de gentes, cada vez más abandonados por la acción protectora del Estado, con «efectos de cohabitación difíciles de soportar como ruidos, trifulcas, destrozos...» (Bourdieu, La miseria del mundo, 1993)

Hace el autor alusión a la dinámica de las luchas por la apropiación del espacio, en donde, como hemos visto, el capital de cada agente juega un papel clave: la capacidad de dominar el espacio, en general adueñándose (material o simbólicamente) de los bienes escasos (públicos o privados) que se distribuyen en él, depende del capital poseído. En este espacio la posesión de capital asegura la casi ubicuidad que hace posible el dominio económico y simbólico de los medios y a la inversa, quienes carecen de capital son mantenidos a distancia, ya sea física o simbólicamente, de los bienes socialmente más escasos. Con todo, incluye un nuevo concepto teórico fundamental: el habitus. Así, el hábitat va a contribuir a formar el habitus, y es más, la mera presencia física de sujetos en hábitats concretos no garantiza un desenvolvimiento social eficaz sino se posee el habitus correspondiente: «so pena de sentirse desplazados, quienes penetran en un espacio deben cumplir las condiciones que éste exige tácitamente de sus ocupantes» (Bourdieu, La miseria del mundo, 1993)

La televisión y, en general, todos los medios de comunicación de masas no han hecho nada por difundir las producciones artísticas o científicas, lo que han tratado de hacer estas es ponerlas bajo su arbitrio economicista y cínico. El llamamiento de Bourdieu es a preservar el derecho de entrada, de autonomía y producción de los campos culturales no mediáticos, evitando la vulgarización, la “todología” o la alodoxia por la cual las productoras de opiniones manipulan conscientemente los habitus de clase mediante comunicaciones que tienden a privilegiar el aspecto más visible del mundo social (los individuos y sus actos, sobre todo malos) en detrimento de las estructuras y los mecanismos causales complejos. Facilitar así el acceso a las producciones culturales, a su salida de sus campos estrictos, universalizarlos es todo lo contrario a someterlos a la degradación del

campo periodístico, es permitir una, construir una política de acceso al conocimiento de lo social. Paradójicamente en el campo periodístico la contribución a esta universalización se realiza de manera contraria a la posición de poder interior en el campo, cuanto más popularidad, competencia, fama o notoriedad se adquiere –y por ello más legitimidad para transmitir información- menos compromiso con la realidad social. Una especie de ley de Gresham funciona así en el campo periodístico, cuanto mejor trabajo realiza una publicación, programa o profesional más escondido estará, cuanto peor, más comercial, apresurado y sensacionalista más circulará y más contribuirá a dar una imagen de la realidad social como si fuera un conjunto de catástrofes, sucesos y personajes sin estructuras, clases actores o fuerzas históricas y sociales. (Martín-Barbero, 1999)

En el libro “La distinción”, Pierre Bourdieu parte de la hipótesis de que el gusto, terreno predilecto de la negación de lo social, constituye un lugar central en el que se dirime la lucha y la dominación de clase, y para ello se hace necesario analizar el funcionamiento de la cultura y de la economía en sentido amplio, es decir, prácticamente de todas las dimensiones que constituyen aquello que la sociología clásica llamara sociedad y que Bourdieu denominaría espacio social. Para poder dar cuenta del funcionamiento de la distinción social a través de los gustos y preferencias culturales, hace falta analizar el rol del sistema educativo, de las profesiones, de las relaciones de poder y de cómo éstos moldean y son moldeadas por los consumos culturales. El análisis bourdiano se caracteriza en este punto por articular fuertemente la relación de mutuo condicionamiento entre las estructuras y las prácticas y es allí que la noción de habitus juega un papel clave, ya que allí se intersecan unas y otras. Esto supuso un enfoque novedoso en su momento por distintos motivos. Por un lado, la noción de estructura que maneja el autor representaba un desplazamiento respecto al uso que le habían dado Saussure o Levi-Stauss, ya que entendía que las estructuras objetivas no existen sólo en los sistemas simbólicos sino en el mundo social mismo. Estas estructuras son independientes de la voluntad de los agentes y capaces de orientar sus prácticas y representaciones (Bourdieu, Cosas dichas, 2004, pág. 147)

Otro aspecto interesante en el marco de su análisis de las clases sociales es que “la verdad de una clase o de una fracción de clase se expresa, pues, en su distribución según el sexo o según la edad y, ... en la evolución en el curso del tiempo de esta distribución”,<sup>20</sup> ya que las diferencias en la posición de la mujer y la división del trabajo sexual en cada clase social es muy marcada. En este sentido, el estudio de la distinción le sirve para desmentir los supuestos economicistas de las teorías de la estratificación social, a saber, que el ascenso social es posible para la mayoría de la población y que este ascenso se logra mediante una mejoría en la posición económica.

Lo que los estudios de Bourdieu vienen a mostrar es de qué modo las instituciones republicanas contribuyen a la reproducción de las desigualdades y cómo, por otra parte, el mejoramiento económico individual no garantiza abolir los estigmas propios de la falta de competencia cultural, dado que la desigualdad social no se dirime solamente en el campo económico y la identidad social de los agentes no se construye primordialmente en ese ámbito. Por imaginar un ejemplo, un plomero suele ser despreciado y sentir ese desprecio y la consiguiente inferioridad social frente a un empleado, aunque este pueda tener un ingreso y condiciones de vida inferiores a los del primero. O, por otra parte, un argentino de quinta generación de inmigrantes europeos en algunos casos no suele considerar connacionales y/o despreciar de modo racista a los argentinos de origen boliviano o peruano aun cuando éstos sean médicos y aquél desocupado. En este caso, tanto el color de la piel como la antigüedad del linaje en un lugar y el acento al hablar son criterios más importantes para determinar el lugar en la cascada de desprecio que la profesión o el ingreso. Así, por ejemplo, afirma el autor que “los agentes no están completamente definidos por las propiedades que poseen en un momento dado del tiempo y cuyas condiciones de adquisición sobreviven en los habitus (...) existe una correlación muy fuerte entre las posiciones sociales y las disposiciones de los agentes que las ocupan o... las trayectorias que han llevado a ocuparlas... la trayectoria modal forma parte integrante del sistema de factores constitutivos de la clase...” (Bourdieu, *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*, 1998)

En este sentido, el modelo desarrollista del «ascensor», utilizado como clave de análisis de cierta validez en nuestro país para la primera mitad del pasado siglo, no es más que una bella ilusión. Esto lo deja muy en claro el autor al analizar las estrategias de reproducción y reconversión de los capitales, ya que toda reconversión supone desplazamientos en el espacio social de los que, a diferencia de lo que sucede en los estudios de «movilidad social», existen al menos dos formas: los verticales, que suponen movimientos ascendentes o descendentes dentro de un mismo campo; y los transversales, que implican el paso de un campo a otro, ya sea en un mismo plano horizontal o en planos diferentes. Estos desplazamientos transversales de un campo a otro suponen la reconversión correlativa de una especie de capital en otra diferente. (Bourdieu, La distinción. Criterios y bases sociales del gusto, 1998)

Otro de los aspectos a destacar del estudio de Bourdieu es que se ocupa de mostrar no sólo cómo se da ese acceso desigual a la cultura entre las clases sino también cómo opera la distinción en los conflictos entre las fracciones de la clase dominante. Por ejemplo, la distinción entre «doctos» y «mundanos» como un modo de marcar diferencias entre un acceso «natural y espontáneo» a las obras de arte y una aproximación fuertemente marcada por el trabajo de escolarización. Esta distinción no hace sino establecer una diferencia en la relación con la cultura legítima que pone sobre el tapete diferencias de origen social, en tanto los «mundanos» tienen una relación «natural», desde la infancia, con los productos de la cultura legítima mientras que los «doctos» acceden a ella a través de la educación escolarizada. Lo que está en juego aquí, nuevamente, es la relación entre la familia y la escuela como modos de adquisición de capital cultural en su relación con el capital económico. De nuevo nos encontramos aquí con una estructura relacional que se reproduce en otros campos de la vida social (económico, político, deportivo, gastronómico, etc.)

Ahora bien, es preciso enlazar estas ideas con las del jurista colombiano Francisco Rafael Ostau de Lafont de León, quien es el segundo autor que es tenido en cuenta en este proyecto de investigación, de acuerdo con este autor, El derecho laboral desde la filosofía del derecho permite analizar la ciencia jurídica estableciendo las razones

y las justificaciones de sus principios, de los comportamientos empíricos y de la lectura social del discurso normativo que establece el orden de la conducta humana como lo define Hans Kelsen<sup>1</sup>. Si la filosofía pertenece al deseo, como lo manifiesta Jean François Lyotard, entonces es posible dar una lectura del mundo del trabajo a partir del hombre en todo su entorno, pasiones, deseos e ideas; que puede ser analizado desde la filosofía del derecho como parte de ella, pero también, como la idea central de que ese mundo debe ser protegido por la sociedad para que no se convierta en una mercancía más de la sociedad de consumo, muy parecido a la idea de Bourdieu.

A través de este pensamiento, se establecen relaciones coherentes y sensatas entre las cosas. Por eso, deliberar sobre el derecho laboral es filosofar alrededor del mundo del trabajo desde la perspectiva del proteccionismo laboral; de lo contrario, realizar un análisis en contra de este proteccionismo, correspondería a establecer que el mundo del trabajo es tan solo una mercancía más de la sociedad de consumo, en la cual la individualidad y el egoísmo prevalecen y donde se considera el trabajo humano una actividad mecánica.

No obstante, el citado autor claramente manifiesta que el derecho del trabajo tuvo que surgir como producto del paternalismo laboral de la clase burguesa naciente y, con posterioridad, tuvo que abrirse como interés del sistema burgués de producir un control del mercado del trabajo desde una legislación protectora del sujeto asalariado, “La calificación como ‘paternalistas’ de ciertas prácticas de los patronos decimonónicos suscita inmediatamente la sospecha de tratarse de un burdo enmascaramiento de la explotación de la fuerza de trabajo por el capital, en las relaciones de producción del capitalismo industrial” (Alemany Garcia, 2006, pág. 33). Este proteccionismo va a ser el sello que identifique el derecho del trabajo de las otras ramas del derecho, a partir de la necesidad de la intervención del Estado en el mercado del trabajo, protegiendo la labor humana de las leyes de la oferta y la demanda en tal intervención. Es posible fortalecer el proteccionismo laboral como fórmula para contrarrestar las ideas de las teorías económicas neoliberales desde la filosofía del derecho, si se analiza e interpreta el derecho del trabajo desde su desarrollo histórico filosófico y desde la lectura contemporánea de los cambios que ha

sufrido el mundo del trabajo. En la época contemporánea, uno de los análisis que se hace la filosofía del derecho desde la lectura del derecho del trabajo es la problemática del mercado del trabajo, en el entendido que ésta es dinámica y proveedora de los asuntos que mejoran la vida de las personas; como diría Theodor Adorno (Adorno, Actualidad de la Filosofía, 1991), una filosofía que no haga referencia a los sistemas grandes no es filosofía: “La filosofía traspasa la mentira al no dejarse hipnotizar por la superpotencia, la mantiene a raya en todos los ángulos del mecanismo social” (Adorno, Dialéctica del iluminismo, 1987). Adorno manifiesta que la filosofía cree que la división del trabajo existe para los hombres y que el progreso conduce a la libertad.

Se puede declarar que, a través de la historia, la realidad del mundo del trabajo ha tenido diferentes modelos de racionalidad en la cual se han establecido ideas y categorías. En el mundo del trabajo, el modelo de racionalidad constante desde el siglo xix –fecha en la que nace el derecho del trabajo en Europa– es precisamente, por parte del Estado, protegerlo de la mera liberalidad del mercado. En el siglo xxi, la racionalidad ha cambiado debido a los efectos de los avances tecnológicos y a los modelos sociales e, inclusive, debido a las maneras de concebir a la antiguamente llamada “clase obrera”; desde el punto de vista sociológico, esa nueva racionalidad se ha abonado estas categorías. Hoy, el sujeto social del mundo del trabajo es diferente al del siglo xix; en efecto, la psicología social y las formas organizativas de ese sujeto social son diferentes. Sin embargo, en el transcurso del tiempo, la racionalidad de la concepción del mercado por parte del capitalismo no ha cambiado su lectura frente al mundo del trabajo; este argumento establece que el proteccionismo laboral –que surge en la racionalidad del siglo xix– está vigente por cuanto así se contrarresta el mercado del trabajo de la ley de la oferta y la demanda. El derecho laboral ha recibido innumerables denominaciones y definiciones desde la ciencia jurídica. Para Francisco Suárez y conforme con Santo Tomás, la definición de “ley” es una determinada regla y medida según la cual uno o es inducido a obrar o es apartado de obrar. De allí que Santo Tomás manifieste también que un precepto malo no es ley sino inequidad. Con toda razón, Francisco Suárez analiza el problema del ius, su significado y comparación con la ley, asimilándolo con lo que es justo y equitativo, siendo esto el objeto de la justicia.

Así, la justicia significa una virtud particular que otorga al otro lo que es suyo. En este mismo sentido, el concepto de Ius es propiamente la ley, pues es este un mandato justo; caso contrario, no sería ley.

Con el nacimiento del Estado de bienestar y a partir del proteccionismo del Estado, el derecho del trabajo adquiere una nueva dimensión en el contexto de las políticas públicas sociales; una vieja discusión que va desde contemplar el derecho del trabajo como un derecho o una legislación, hasta darle categorías como legislación industrial y obrera, legislación del trabajo, legislación social del trabajo, derecho de trabajo o del trabajo, derecho obrero, derecho social, derecho industrial y obrero, derecho económico, nuevo derecho y derecho laboral, entre otras. Hoy en día, la discusión sobre su designación no tiene mayor importancia; en cuanto a su objeto o a su definición, todos los autores del derecho laboral coinciden en que es “mundo del trabajo”. Autores como Guillaume Henri Camerlynck y Gérard Lyon-Caen afirman que el derecho del trabajo tiene una dinámica tal que lo hace un derecho histórico, un derecho en expansión, un derecho en constante diferenciación y, en definitiva, un derecho cuyo objeto de estudio es el mundo del trabajo dentro del contexto de la sociedad.

Como parte del sistema económico capitalista, estas reglas surgen apoyadas en la lucha social del proletariado europeo que exigió las normatividades protectoras de las condiciones de vida y de trabajo. La omnímoda voluntad del empleador, a la postre, ha producido la fusión entre un criterio de democracia y el libre mercado, creando un monstruo que ha disuelto todo el proteccionismo laboral. Es en este neoliberalismo en donde ideologías y filosofías de justicia, libertad e igualdad pretenden explicar, desde hace siglos, los desequilibrios sociales por medio de la práctica y a través de sociedades armónicamente cohesionadas. No obstante, su discurso ha sido vago, poco apto para contribuir a desarticular los centros reales del poder económico y político, los cuales, por el contrario, extraen de ese carácter vago la posibilidad del uso de la bandera liberal al servicio de sus intereses. Así, nos enfrentamos a concepciones que –en el propio nombre de

la justicia y de un liberalismo de pretendidos resultados populares– legitiman aquel real de unos pocos.

El trabajo, objeto del derecho del trabajo, es aquel que se realiza para obtener una compensación socialmente justa que permita desarrollar la libertad a partir de la voluntariedad del trabajador. Es toda acción humana dirigida a producir unos efectos de conformidad con sus propios intereses; este tipo de trabajo ha quedado excluido del derecho del trabajo. Hay otras actividades que, por ser construcciones de la sociedad dentro de las relaciones sociales, son trabajo que carecen del elemento de la compensación; por ejemplo, el realizado por la mujer en el hogar. El proteccionismo del Estado no ha establecido normas para proteger este tipo de trabajo<sup>29</sup> como otras situaciones sociolaborales que se han venido presentando en los últimos años: inseguridad económica; miedo del trabajador a perder su empleo; y retroceso del Estado de bienestar en cuanto al proteccionismo laboral. Al parecer, el Estado de bienestar, al igual que la democracia, ha sido secuestrado por el poder fáctico del mercado.

No obstante, en pleno siglo xxi, tendremos que hablar del derecho del mundo del trabajo, esto es, construir un derecho protector del mundo del trabajo sin importar la forma de vinculación jurídica del trabajador (contrato de trabajo, contrato de prestación de servicios, contrato sindical, trabajadores cooperados o cualquier otra forma que pretenda desvirtuar la subordinación o el proteccionismo laboral). Este nuevo derecho del mundo del trabajo tiene como objetivo establecer la dignidad del trabajo del hombre a través de la generación de derechos mínimos, individuales y del ejercicio del derecho de asociación sindical y negociación colectiva. La necesidad de que la sociedad produzca normas protectoras del mundo del trabajo –como elemento regulador del comportamiento de la sociedad– surge desde la lectura que la filosofía jurídica hace del derecho del trabajo. A su vez, tal elemento regulador debe permitir una libertad con ética, valores y libre albedrío, y que el valor del trabajo pueda ser determinado desde la relación de los elementos que componen el tripartismo del mercado del trabajo, analizándolo desde lo que se ha denominado como derecho laboral posmoderno.

De acuerdo con la filosofía del derecho, debe primar la razón práctica sobre la teoría de que los elementos económicos de la modernidad están ligados a la realidad del trabajador y de la sociedad. La contradicción que se genera entre el modelo económico, la justicia social y las necesidades del ser humano, han fracturado la cultura jurídica, por ceder al modelo económico en contra de su esencia, cual es, lograr la justicia social como parte de la convivencia de la sociedad. Por ello, el derecho en la modernidad debe alcanzar la solución de estas contradicciones, ya que los elementos prácticos no podrán resolverlas por ser intereses totalmente contrarios. La razonabilidad deberá establecer que el proteccionismo laboral y la protección del mundo del trabajo deben predominar respecto a los modelos económicos, como parte de la justicia y la convivencia social. Desde la filosofía del derecho se puede fortalecer la argumentación del proteccionismo laboral, que además de estar consagrado en la Constitución Política colombiana se encuentra en la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo –oit– y en los convenios que esta firma. En últimas, el examen de la problemática del mundo del trabajo desde la filosofía del derecho puede presentar amplias contribuciones institucionales al derecho del trabajo, al comprender más claramente qué sentido tiene éste en el pensamiento moral y político.

En este sentido, el tiempo constituye el verdadero objeto de la filosofía de la historia, por cuanto es él quien nos permite plantear y responder innumerables preguntas acerca del sentido de la existencia y de la realidad. Valor supremo de toda filosofía. Por tanto, la filosofía de la historia es ese conjunto de principios y elementos que permiten establecer argumentos, lecturas e interpretaciones de los hechos pasados para explicar u ordenar los distintos acontecimientos producidos por la evolución humana.

## **1.2. Marco jurídico y jurisprudencial**

Cubrir los riesgos aparejados a las contingencias de la muerte la invalidez o la vejez hace parte de la prestación de seguridad social, este se encuentra en el artículo 48 de la Constitución, en cuyo tenor se observa:

**Artículo 48:** La Seguridad Social es un servicio público de carácter obligatorio que se prestará bajo la dirección, coordinación y control del Estado, en sujeción a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad, en los términos que establezca la Ley. (Asamblea Nacional Constituyente, 1991)

El concepto de seguridad social es más complejo de lo que parece, puesto que se recurre a la definición genérica que enuncia el derecho que tiene el individuo a ser protegido de ciertas contingencias, sin embargo, definir que contingencias y la manera de solventarlas es algo que constituye un problema conceptual y pragmático. En el régimen jurídico de la Ley 100 de 1993, se prevé como *contingencias de vejez, Invalidez y muerte*, para ello se establecen medios de protección que son las prestaciones económicas y asistenciales para cada una de ellas, principalmente sin la asistencia médica, la pensión y la indemnización, además de los llamados servicios (León Castillo, 2015).

**Comentado [JGCB1]:** Falta desarrollo normativo.

En el caso bajo estudio, debe tenerse en cuenta el principio de confianza legítima, que presume que si un trabajador de bicitaxismo se encuentra amparado de recibir todos los beneficios de la seguridad social, este principio ha sido desarrollado en Colombia por la jurisprudencia constitucional y la contencioso administrativa, a la luz de la corte constitucional se puede definir como un corolario de la buena fe, el cual se puede interpretar como la prohibición que tiene el Estado de modificar una regla de comportamiento establecida, sin que se otorgue un espacio de tiempo razonable para que la población se acople a una nueva situación jurídica. No se trata, de lesionar o vulnerar derechos adquiridos, sino tan sólo de amparar unas expectativas válidas que los particulares se han hecho con base en acciones u omisiones estatales prolongadas en el tiempo, bien que se trate de comportamientos activos o pasivos de la Administración Pública, regulaciones legales o interpretaciones de las normas jurídicas (Corte Constitucional, 2013).

Sentencia de tutela T-372 de 1993, en esta sentencia se estudia el caso de unos vendedores de la plaza de Neiva a quienes se les otorgó permiso por 1 año para ocupar el espacio público y ejercer como vendedores, se les vulneró el principio a la confianza legítima, toda

**Comentado [JGCB2]:** Mejorar esta marco jurisprudencial; que no sea un punteo de sentencia.

vez que el Alcalde antes del vencimiento del plazo ordenó expulsarlos para hacer la remodelación a la plaza alegando la primacía del derecho general sobre el particular. En dicha providencia el alto tribunal expresó que la conducta de la administración vulneró el principio de los vendedores, toda vez que no utilizó otro mecanismo como la renovación de la licencia y decidió desalojar la zona de inmediato, actitud que causó perjuicios en sus labores.

- Sentencia T - 202 de 2000, esta vez se estudió el caso frente al derecho a la educación de una persona a quien se le otorgó por Comfenalco una beca del 70% del valor como reconocimiento a sus altas calificaciones en el colegio y el resultado del ICFES para que cursara en cualquier institución de educación superior estudios; sin embargo la entidad Comfenalco suspende el pago de la beca atendiendo que la persona becada no era beneficiaria directa del subsidio familiar, razón por la cual la Corte establece que dicha actuación corresponde a una vulneración del principio a la confianza legítima y de buena fe y que debió al igual que en el caso anterior utilizar otras soluciones para no lesionar el derecho de la beneficiaria.

- Sentencia T – 729 de 2006 la Corte Constitucional en este evento señaló que se debía tutelar el derecho al trabajo del accionante atendiendo la aplicación del principio de 138 confianza legítima, ordenando a la administración a reubicarlo en un lugar y que además sea acorde a su actividad comercial, toda vez que la medida tomada por la administración fue desproporcional, pues por más de 22 años esta persona de 61 años de edad llevaba ejerciendo el comercio informal (venta de buñuelos y avena) en el centro de la ciudad de Ibagué y la Secretaría de gobierno en cumplimiento de un fallo del Tribunal administrativo de Tolima solicitó el desalojo del espacio ocupado brindándole como reubicación de su actividad la asignación de un triciclo saltarín, actividad totalmente diferente a la que venía ejerciendo.

- Sentencia T – 773 de 2007 de igual forma se estudia el caso de una vendedora ambulante de más de 10 años en el municipio de la Dorada Caldas a quien la administración municipal

le ha ultrajado en varias ocasiones decomisando los productos de venta (verduras, frutas) y les desalojo a la fuerza en virtud de un decreto expedido por el alcalde municipal mediante el cual se pretendía regular la venta ambulante, en dicha providencia la Corte Constitucional al igual que en el anterior caso tutela el derecho vulnerado y ordena a la administración a reubicar a la accionante bajo el fundamento que los derechos constitucionales fundamentales de tales personas no se pueden privar hasta soportar una carga pública desproporcionada y con mayor razón cuando los afectados se encuentran en situación de vulneración por la condición de precariedad económica, desconociendo el principio de la confianza legítima puesto que la autoridad administrativa no adoptó medidas encaminadas a mejorar las condiciones de vida de 139 esta población, sino que por el contrario realizó actuaciones tendientes a desmejorarla de manera injustificada.

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

- Con la sentencia T -1179 de 2008 se analizó el caso frente a la restitución de espacio público de unos lustradores de botas en una plazoleta de la ciudad de Ibagué, y la vulneración del derecho al mínimo vital y trabajo, en esta ocasión estableció la Corte que

ha sido enfática en afirmar que las personas que se dedican al comercio informal no 140 pueden ser desalojadas por la administración de manera sorpresiva o repentina, debe ofrecer una reubicación con el fin de asegurar los instrumentos necesarios para garantizar su mínimo vital. En esta jurisprudencia se indicó “La Corte ha insistido en que no puede privarse a quienes no cuentan con las oportunidades económicas en el sector formal, de los únicos medios lícitos de subsistencia que tienen a su disposición”.

- La sentencia T – 200 de 2009 esta vez se concede la protección del derecho a la vida digna bajo el amparo de este principio, cuando un ciudadano que llevaba más de 6 años ocupando un lugar con su familia como vivienda sobre la vía férrea en el municipio de Santiago de Cali, en esta instancia la Secretaría de infraestructura ordena el desalojo de la familia sin tener las medidas pertinentes de protección de la confianza legítima, para lo cual la Corte Constitucional indicó que la administración municipal no reconoció dicho principio ya que no solo se debe aplicar los presupuestos procesales para el desalojo sino que debe el estado buscar soluciones favorables a favor de la población en especial si cuenta con la condición de vulnerabilidad, reiterando nuevamente acerca de la proporcionalidad que se debe manejar frente a estas situaciones de configuración de la confianza legítima.

- Finalmente este principio ha sido reconocido recientemente (2013 y 2017) en jurisprudencia de la Corte Constitucional, amparando el derecho al trabajo bajo el análisis de dos situaciones particulares de una presunta ilegalidad como consecuencia de los problemas sociales que vive el país, una de ellas directamente relacionada con el caso en concreto en la Sentencia T-412 de 2013, en la cual asociaciones y corporaciones 141 de bicitaxistas que operan en la ciudad de Bogotá presentaron acción de tutela contra la Secretaría distrital de movilidad de Bogotá y la Policía metropolitana, debido a que indican que existe una vulneración a su derecho al trabajo y mínimo vital, toda vez que son perseguidos por dichas entidades al operar como transporte de servicio público, aun existiendo un fallo de la Corte Constitucional donde se determinó que la prohibición expresa de la Ley 1383 de 2010 fue declarada exequible bajo el entendido que en cada

entidad territorial debía regularse el tema de la prestación de este servicio con vehículos no automotores, para esta revisión del caso la Corte Constitucional estableció que en atención al fallo anterior las entidades territoriales dentro de sus competencias, tenían la capacidad de fijar normas para definir si los bicitaxis como vehículos son aptos para prestar el servicio de transporte público, respetando principios constitucionalmente reconocidos como lo es el principio de confianza legítima; para lo cual se indicó que no podía dejarse de lado lo que a nivel jurisprudencial se ha dicho en cuanto a regular situaciones por tiempo prolongado bajo ausencia de la administración que afectan un número de personas, hechos que suceden con el bicitaxismo, pues es un oficio que ha sido desarrollado durante más de veinte años en la ciudad de Bogotá, sin controversia alguna por la administración, generando expectativas a los administrados de estar actuando conforme a la norma y, por lo tanto las autoridades de Bogotá están obligadas a tomar las decisiones y reglamentar lo correspondiente con el fin de reducir los impactos negativos del ejercicio del bicitaxismo fuera de toda regulación, salvaguardando sus derechos.

Falta un párrafo de cierre del capítulo con algunas conclusiones parciales.

## **Capítulo 2: Evidencias y caracterizaciones del problema de los bicitaxistas en la localidad de Kennedy en Bogotá D.C.**

Los bicitaxistas en Bogotá, como se vio, son una expresión de múltiples fenómenos sociales, como la desocupación, la falta de empleo formal, la necesidad de transporte en zonas donde el sistema de transporte tradicional no llega, es por ello que la situación problemática que presenta esta investigación, más que por un problema normativo, nace por un problema social, y su debida descripción y corroboración es imprescindible si se quiere comprender el objeto, el contenido de esta investigación socio-jurídica.

Son varias las fuentes que se pueden referenciar para ilustrar la existencia y gravedad del problema, no solamente se acude a las estadísticas, sino se debe apelar a los medios masivos de comunicación que, a lo largo de los años, han sido el único medio a través del cual se ha expresado esta situación, aparentemente olvidada por las autoridades.

Para lograr garantizar el derecho al trabajo de los bicitaxistas desde el punto de vista social, se hace necesario enfatizar como elementos intrínsecos la igualdad, la libertad, la estabilidad y la importancia económica del reconocimiento de esta labor informal; esto debido a los críticos cambios sufridos por la deficiente prestación de un servicio de transporte local público en la Capital del País. Debido a lo anterior, con el fin de atender la gran demanda de los habitantes de la localidad de Kennedy–Bogotá, se generó la inclusión del bicitaxismo, como una oportunidad de trabajo, a comienzos del año 2000 como un medio alternativo de transporte sostenible con el alcance a algunas localidades del Distrito que no cuentan con rutas suficientes, sistema que ha suplido hasta la fecha la movilidad de las personas ubicadas en los diferentes barrios que cuentan con este servicio.

En consecuencia, este grupo de trabajadores colombianos idearon la manera de subsistir con la fuerza del trabajo, pero sin contar con las garantías suficientes, que les permitan laborar sin vulnerar ninguna esfera que integra lo fundamental, esto como respuesta al conflicto social, que se presenta por la falta de reglamentación de la actividad

del bicitaxismo. El derecho al trabajo se encuentra estipulado como una consagración normativa de carácter fundamental, por estar acogida en el marco jurídico constitucional, garantizando la libertad de profesión y la protección de los derechos consagrados en la ley, según la Constitución Política de Colombia, en los cuales se define el trabajo como un derecho y una obligación social, con condiciones dignas y justas, que goza de protección del Estado, y además se conexas con el derecho irrenunciable a la seguridad social, con el que debe contar todo habitante del territorio Nacional; se observa una clara contradicción en cuanto a la igualdad de trabajo por la inexistencia de una norma legal que cubra la labor informal de los bicitaxistas.

Las evidencias señaladas son parte de la información que afecta en primera medida a los conductores de este medio alternativo de transporte denominado bicitaxismo, por no contar con un régimen jurídico aplicable que reconozca tanto derechos que puedan ejercerse para el desarrollo de la calidad de vida digna del trabajador como garantías laborales que se deriven de la ley, y en segunda medida por la inoperancia del Ministerio de Transporte donde se han efectuado conflictos de movilidad, seguridad y calidad del servicio como consecuentes de su informalidad. A continuación presentamos algunos hechos encontrados en diferentes fuentes de información que describen la situación de la siguiente manera: En la página virtual del Senado de la República de Colombia se encontró una noticia publicada el 26 de noviembre del 2013, la cual se titula, “Llegó la hora de reglamentar el Bicitaxismo una norma incluyente con la comunidad: Roy Barreras” (Barreras, 2013), en ella se informa a la comunidad que en ese momento, Senador del partido de la U Roy Barreras va a presentar a la Secretaria General del Senado un proyecto de ley para legalizar la actividad del Bicitaxismo, y dentro de esta se describe que esta práctica se convirtió en una de las alternativas de transporte más usadas en Bogotá ya que hay personas sobre todo en las periferias, que no tienen acceso al servicio público de transporte dadas las condiciones de movilidad, infraestructura vial y falta de cobertura con los buses tradicionales.

Así mismo, el periódico El Espectador del día 19 de febrero del 2016, publicó una noticia que dice “Distrito le declara la guerra al Bicitaxismo en Bogotá” (El Espectador, 2016), en el cual la Alcaldía de Bogotá, a través de la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría de Movilidad, busca eliminar seis tipos de transporte ilegal que funcionan en la ciudad, entre ellos el bicitaxismo, argumentando que estas formas de transporte no cuentan con las medidas de seguridad mínimas como extintores, botiquín de primeros auxilios y pólizas de responsabilidad, además de no cumplir con una serie de requerimientos para la prestación del servicio en lo relacionado con neumáticos, frenos, direcciones e iluminación específica, por lo que deben ser eliminadas, y concluye que estos factores pueden causar graves problemas como el incremento en los índices de accidentalidad vehicular.

## **2.1. El perfil del bicitaxista**

Para llegar a conclusiones importantes en cuanto a las preguntas planteadas para el fenómeno del bicitaxismo, es preciso establecer una metodología de origen-destino, frecuentemente empleada para el estudio de medios de transporte (Ministerio de Transporte, 2011), Dadas las condiciones de informalidad del servicio de bicitaxismo, al momento de abordar un estudio de origen-destino de este modo el transporte no se cuenta con una metodología formalmente establecida en la reglamentación de transporte a nivel nacional o distrital. En este sentido, se adoptó a partir del Manual para estudios de origen y destino de transporte de pasajeros del Ministerio de Transporte (2011) el método de cuestionario en terminales de transporte público, y se diseñó una encuesta dirigida a usuarios y conductores del bicitaxi, que se aplicó en dos centros generadores de viajes de este sistema, localizados sobre el corredor de la Av. Ciudad de Cali en la Localidad 8-Kennedy en las UPZ 82 –Patio Bonito y UPZ 83 –Las Margaritas. La encuesta tanto para usuarios como para conductores de bicitaxi, abarca tres bloques de preguntas que permiten recolectar información socio-demográfica (edad, sexo, ocupación, nivel socio-económico), información sobre origen y destino propiamente dicho (punto de abordaje del servicio, destino, frecuencia de uso del servicio, motivo de viaje) y percepciones sobre la calidad del

servicio (tiempos de espera, tiempo de recorrido, tarifa). La metodología diseñada en este estudio comprendió las siguientes fases:

Primera fase: diseño y validación del instrumento.

- Delimitación de la zona - Diseño del instrumento de captación de información (encuestas).
- Validación del instrumento (prueba piloto y juicio de expertos).

Segunda fase: trabajo de campo.

- Capacitación de encuestadores.
- Aplicación de encuestas a operadores y usuarios.

Tercera fase: sistematización y análisis de la información.

- Digitalización de la información.
- Procesamiento y análisis de la base de datos

1) Población y muestra. Localizada al sur-occidente de la ciudad de Bogotá D.C. (ilustración 1), la localidad 8 – Kennedy, según información del DANE a 2011 contaba con 1.019.949 habitantes, registrando para las UPZ 82 –Patio Bonito y UPZ 83 –Las Margaritas 180.338 y 15.960 habitantes respectivamente (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017), lo que representa un 19.2% de la población total de la localidad (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017).

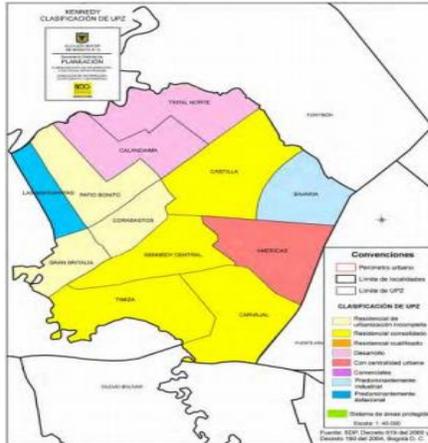


Ilustración 1 - Localidad de Kennedy y clasificación zonal de las unidades de planeación zonal (UPZ)

**Fuente: secretaría distrital de planeación (2011).**

En la ilustración 2, se delimita la zona de estudio que comprende el tramo del corredor de la Av. Ciudad de Cali entre la estación de Transmilenio Patio Bonito y el Portal de Transmilenio de las Américas, en las UPZ 82 y UPZ 83, que comprenden una distancia total aproximada de 0,85 km (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017).

En el mapa se detallan también los centros atrayentes de viajes en los que se efectuó la aplicación de encuestas a pasajeros y conductores del servicio de bicitaxis en la localidad ubicado en el Portal de Transmilenio de Las Américas y Centro Comercial Milenio Plaza – Calle 42 A Sur (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017).

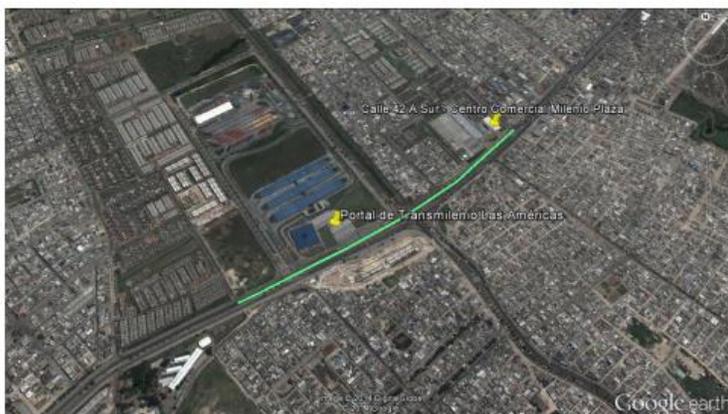


Ilustración 2 - Corredor de la av ciudad de cali sobre las UPZ 82 y UPZ83 - localidad de Kennedy

Fuente: Google Earth.

## 2.2. Situación socioeconómica del bicitaxista y sus “empleadores”

La encuesta aplicada contemplaba la medición de cuatro variables, edad, sexo, nivel socioeconómico y ocupación para realizar la caracterización sociodemográfica de los usuarios del bicitaxismo en la localidad de Kennedy (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017). Así, en la Figura 3 se muestra que el bicitaxismo cubre un espectro amplio de usuarios, indistintamente la edad, y sólo presenta restricciones en usuarios de la tercera edad, que hace uso de éste servicio de transporte tan sólo en un 2%.

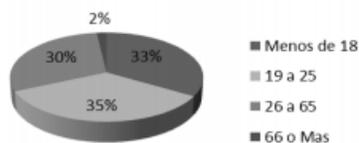


Ilustración 3 - Edad promedio de los usuarios del servicio de bicitaxis

(Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017)

Las edades promedio de los usuarios de bicitaxi se pueden contrastar con las ocupaciones que ejercen, lo que individualiza el nicho de usuarios, y establece un parámetro objetivo para determinar los lugares en donde es más requerido, a partir de esto se puede concluir que en zonas de oficina, y cerca de universidades, el servicio es bastante requerido.

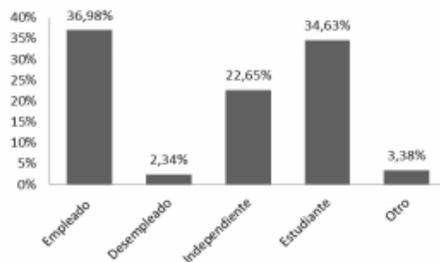


Ilustración 4 - Principales actividades de los usuarios del bicitaxismo.

(Universidad externado de Colombia, 2015)

Ahora bien, respecto al nivel socioeconómico de los usuarios del bicitaxismo en el sector de estudio puede apreciarse que casi en su totalidad pertenecen al segundo nivel socioeconómico, lo que concuerda con los datos de la Secretaría Distrital de Planeación (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017). Interesante es ver en este punto que, a pesar que el grueso de usuarios pertenece a estratos socioeconómicos ‘bajo’, no se escatima en asumir un sobre costo para suplir las necesidades de transporte (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017). Ahora bien, entendiendo que como se mostraba en las Figuras 3 y Figura 4, se trata de una población joven en edad productiva y escolar la que en su mayor parte hace uso del servicio de los bicitaxis en la zona de estudio, es posible asumir como hipótesis que se tiene un demanda no suplida de transporte público en el sector, y que el bicitaxismo ha entrado a suplir dichas deficiencias.

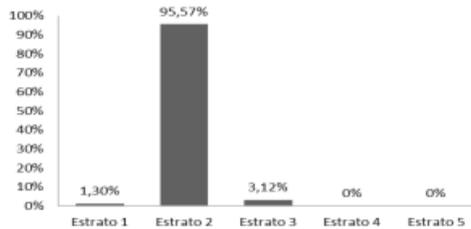


Ilustración 5 - Nivel socioeconómico de usuarios del bicitaxismo

En la ilustración 6 observa las principales motivaciones que han tenido los usuarios al momento de solicitar un servicio, encontrándose como se ha mencionado, los motivos laborales y académicos como los principales, estando el primero en un porcentaje de 33.3% y el segundo en un 31.7% (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017).

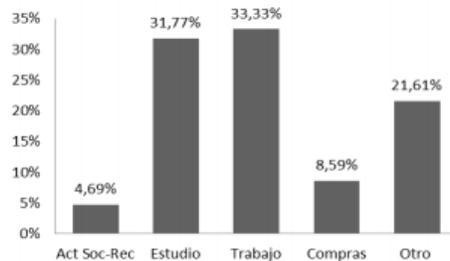


Ilustración 6- Principales motivos para solicitar el servicio de bicitaxi (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017)

Es importante mencionar que frente a otras motivaciones, los usuarios del servicios aducen dos razones importantes por las que emplean el servicio de bicitaxi, la primera es el ahorro de tiempo que servicios como el alimentador no tienen, principalmente por la congestión en las carreteras durante las horas pico, y por otra parte la seguridad que se ha convertido en una problemática alarmante en la ciudad durante los últimos años, indicando que es mejor un servicio a bajo costo como el bicitaxi, que caminar durante tramos peligrosos durante ciertas horas. Resulta interesante observar, sin embargo, que el atractivo

principal de este servicio no sea la falta de medios de transporte en estos sectores, y es que como se ha visto, una gran tasa de estudiantes son los principales usuarios, que motivados a evitar ataques de bandas delincuenciales, deciden asumir el sobrecosto que genera movilizarse en bicitaxi, antes que andar por las calles caminando; es evidente el potencial que tiene este servicio mediante una buena reglamentación, no solo que evite los abusos por parte de propietarios, frente a los conductores, sino en cuanto a los costos y rutas de los propios bicitaxistas en ciertos lugares de Bogotá, donde la congestión y la inseguridad son verdaderos obstáculos para los ciudadanos.

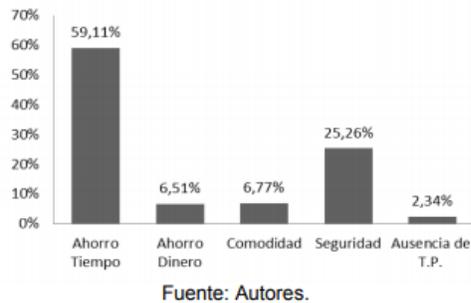


Ilustración 7- Motivaciones para usar el bicitaxismo (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017)

Como se verá en la ilustración 8, la mayor parte de los usuarios emplean el servicios de 6 a 10 veces en la semana, de acuerdo con los encuestados, el servicio es más usado entre semana, cuando se quieren movilizar a sus sitios de trabajo o estudio, más o menos un 6% emplea el servicio los fines de semana; se encontró que entre los estudiantes, el uso de bicitaxi está extendido, y que engrosan la lista de personas que emplea el servicio de 6 a 10 veces en la semana.

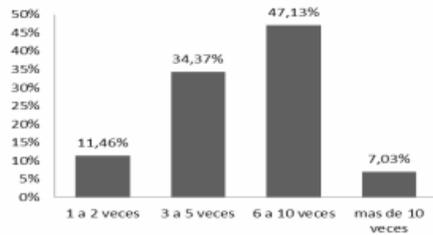


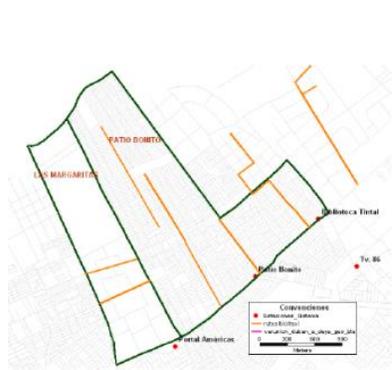
Ilustración 8 - Frecuencia de uso del servicio de bicitaxis (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017)

Con base en la información recopilada, y determinando los puntos de origen en la localidad de Kennedy de Bogotá, en la ilustración 9 se muestran los principales puntos de funcionamiento de bicitaxi en el sector de pario bonito y Margaritas.



Ilustración 9 - Principales puntos de origen y destino en el sector de Patio Bonito y Las Margaritas

Estos puntos principales de origen y destino de los viajes del bicitaxismo en el sector, concuerdan y amplían los hallazgos de Mercado (2012, p. 77), quien caracterizó en su investigación las principales rutas por las que circulan los bicitaxis en el sector (Figura 12)



Fuente: Mercado (2012, p. 77)

Ilustración 10 - Recorridos en las UPZ'S patio bonito y las margaritas

El tiempo de espera, tiempo de viaje y la tarifa fueron las variables tomadas en cuenta al momento de realizar la encuesta para definir la calidad del servicio, la ilustración 11 refleja los resultados obtenidos en la primera variable referenciada, el 92% de los encuestados indicaron que la duración en el transporte es de 1 a 2 minutos, lo que demuestra la capacidad y eficiencia del servicio.

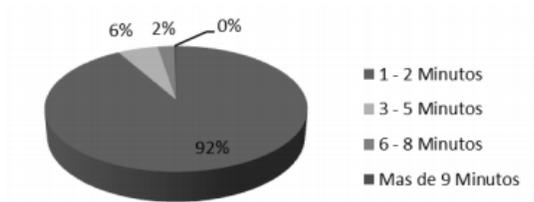


Ilustración 11 - Tiempo de espera de pasajeros

El promedio de distancia recorrido por los bicitaxistas de acuerdo con la duración de los trayectos que resultan de la información recopilada para la ilustración 12 es de 2.1 Km, esta puede que no parezca una distancia equiparable a la que recorren medios alternativos como las rutas alimentadoras, pero si se considera la ilustración 12, y se observa que el máximo de duración de estos viajes oscila entre los 6 y los 9 minutos, se puede concluir que genera un

ahorro de tiempo sustancial para los usuarios, precisamente por las cortas distancias, no son rutas cubiertas por alimentadores, y si se quiere abarcar caminando, es posible que en promedio el tiempo empleado sea de 15 a 25 minutos, lo que apoya el atractivo que tiene el bicitaxi como medio de transporte lucrativo para todos.

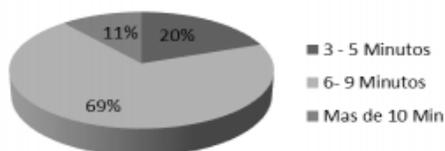


Ilustración 12 - Tiempos de viaje del servicio de bicitaxis (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017)

Tomando las duraciones de la ilustración anterior, se puede observar que como medio, es principalmente la interconexión entre lugares residenciales o de masiva población flotante, con paraderos de transporte tradicional como transmilenio o buses metropolitanos o intermunicipales, el máximo de tiempo que una persona emplea en estos servicios es de 10 minutos, lo que genera en el público una imagen de ruta corta pero que recorrida caminando es larga, y que no demanda una alta cantidad de tiempo en ser recorrida si se opta por este medio, lo que eleva su atractivo; ideal en las mañanas cuando se requiere llegar rápido a las paradas de bus, sea por un horario laboral o estudiantil.

Frente a las tarifas, se observa en la ilustración 13 que es muy reducido el porcentaje de viajes con un costo superior a los dos mil pesos moneda corriente, todos los encuestados indican que el parámetro para establecer la tarifa es la distancia recorrida, la cual se encuentra determinada por el nombre del sector del destino, los viajes de 10 minutos o más son los que generalmente superan la tarifa de \$2000 M/Cte, sin embargo este es el menor número de viajes, en su mayoría los usuarios optan por llegar a tramos intermedios que los acerquen en la medida de lo posible a sus destinos, teniendo en cuenta que los bicitaxi no son un servicio puerta a puerta, sino que establecen unos puntos de despacho y unas trayectorias que son respetadas por todos los servicios.

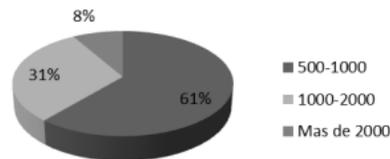


Ilustración 13 - Tarifas servicio de bicitaxi (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017)

En resumen y como se evidencia en la Figura 12, los usuarios del servicio de bicitaxismo en el corredor de la Av. Ciudad de Cali Localidad de Kennedy, en los casos de las UPZ 82 –Patio Bonito y UPZ 83 –Las Margaritas, encuentran ampliamente satisfechas sus demandas de movilidad con el servicio de este modo alternativo de transporte.

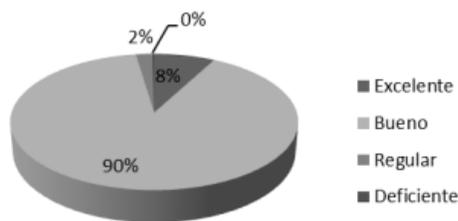


Ilustración 14 - Percepción general del bicitaxismo por usuarios (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017)

De acuerdo con el DANE, en una encuesta de percepción llevada a cabo en el 2017: “Se observa en las encuestas de percepción aplicada a los usuarios del servicio de bicitaxi, que este servicio es considerado por la gran mayoría como Bueno (90%), porque cumple con las expectativas esperadas en cuanto a la disminución de tiempo de espera, tiempo de desplazamientos, comodidad, costo y atención de los operadores, lo que lo confirma como medio de transporte público alternativo con potencialidad de satisfacer las necesidades de desplazamiento en trayectos cortos y de baja pendiente” (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017). Este sistema de transporte público alternativo ha suplido las necesidades de interconexión, no satisfechas por organizaciones estructuradas del servicio

en Bogotá como el Sistema Integrado del Transporte Público –SITP, el transporte masivo Transmilenio, y otras empresas de transporte público formalizadas.

Si bien este intercambio modal, como ya se ha dicho previamente, traslada en la tarifa el precio generado por movilización, al trasladarse de su origen al destino, también es cierto que le permite resolver la mayor parte de su modo de desplazamiento sin la necesidad de poseer un vehículo propio. Es importante anotar que para las poblaciones urbanas, de nivel socioeconómico dos (2) y uno (1), estos costos de transportes muchas veces significa una reducción o restricción de sus posibilidades y acceso de desplazamientos en estos medios de transporte en forma regular, por absoluta imposibilidad de pagar la tarifa establecida para estos recorridos cortos. Los escasos recursos que ingresan en la economía de estos hogares, deben destinarlos a cubrir sus necesidades primarias y a minimizar los transbordos con el objetivo de reducir los costos destinados a transporte, por lo que la toma de este servicio queda relegado muchas veces para aquellos casos de suma urgencia y obligar a una gran mayoría de la población a realizar estos desplazamientos a pie total o parcialmente en alguna de las etapas del desplazamiento, lo que se traduce en tiempos mayores en este ejercicio para aquellos con escasos ingresos.

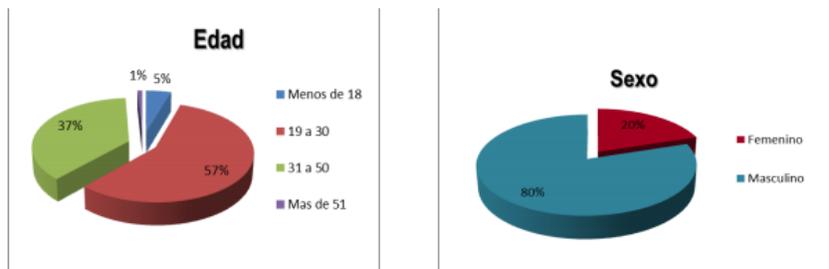


Ilustración 15 - Edad (años) de los operadores de los bicitaxis y genero de los operadores del servicio (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2017)

La mayoría de bicitaxistas se encuentran vinculados con el sistema general de seguridad social mediante el régimen subsidiado, lo que en ningún momento refleja alguna clase de afiliación sea como independientes o como dependientes, producto de su trabajo,

simplemente refleja que al encontrarse desprotegidos, el sistema los acoge mediante el régimen subsidiado dada su situación de vulnerabilidad. Y teniendo en cuenta que si no presentan una afiliación al régimen de seguridad social en salud, mucho menos cuentan con una afiliación al régimen de riesgos profesionales, lo que los deja muy expuestos a las contingencias de la invalidez o la muerte, si se considera el alto riesgo que presenta cualquier actividad ejecutada en las calles.

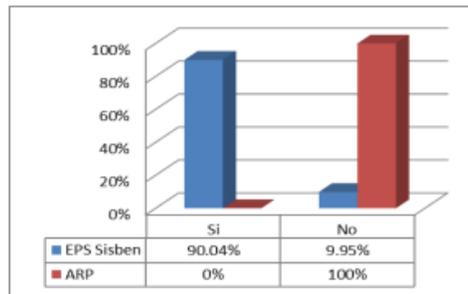


Ilustración 16 - Vinculación a la seguridad social de los operadores del servicio

A partir del análisis del flujo vehicular, se concluyó que la presencia de bicitaxis en las vías secundarias objeto de estudio, genera afectación a la movilidad, en el entendido de la disminución de la velocidad a flujo libre de los vehículos particulares, en consecuencia de la velocidad promedio de operación de estos vehículos no motorizados, que se determinó en 15 km/h, igual al encontrado por Mercado (2012, p. 78). Según las dimensiones y el diseño geométrico de las vías, se ha determinado que estas no son aptas ni están diseñadas para el tránsito de bicitaxis incluido con los medios de transporte convencionales (Ver figura 16). Importante resaltar que a diferencia de lo que Mercado (2012, p. 76) caracterizó en su momento como una sola hora de máxima demanda en el servicio de bicitaxismo, en la presente investigación se evidencia que en la actualidad en el sector de las UPZ Patio Bonito y UPZ Las Margaritas, existen tres horas pico situadas en las franjas horarias de 6:30 – 7 30, 12:30 – 13:30 y 15:30 – 19:30.

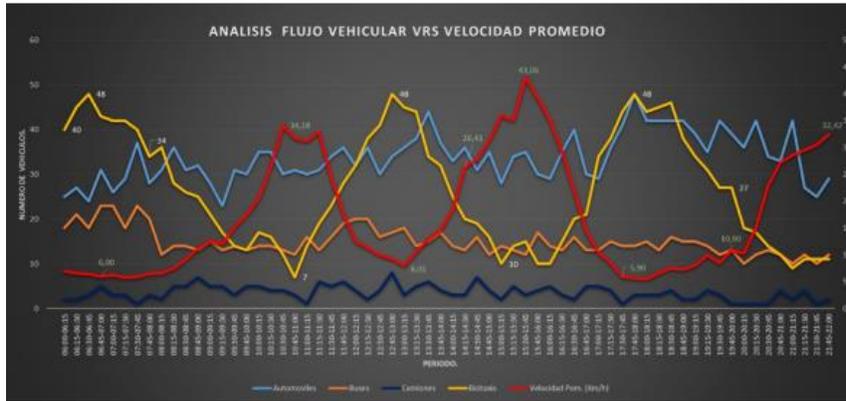


Ilustración 17- Flujo vehicular - velocidad promedio de operación

Es de anotar que la determinación del nivel de servicio con los métodos convencionales para las vías urbanas que incluye el bicitaxi y automotores, no resulta confiable, debido a que no se han adelantado investigaciones que caractericen el comportamiento de movilidad de este vehículo dentro del tránsito y poder contemplar factores correctivos dentro de los métodos de cálculo según su tipo, que permita adaptarlos y correlacionarlo con su equivalente en vehículos ligeros y su afectación en el flujo. Por lo anterior no hay coherencia entre los resultados que se obtienen con los modelos matemáticos o metodologías convencionales aplicados a vías que no tienen este tipo de vehículos en su flujo y las condiciones operativas existentes actualmente en la vía. Por esta razón se recomienda adelantar en futuras investigaciones modelos matemáticos que caractericen este tipo de vehículo y que permitan determinar los niveles de servicio y las capacidades una vía que contemple en su flujo vehicular el bicitaxi. Las vías vehiculares objeto de estudio, se encuentran en un Nivel de Servicio “E”, según el Manual HCM 2000, lo que se traduce que la circulación por estas vías se ve gravemente impactada en condiciones críticas y se concluye que tiene incidencia directa, en el funcionamiento óptimo de la vía, la presencia de bicitaxis en el flujo vehicular. En las inspecciones directas sobre las vías que fueron objeto de estudio, por donde operan este medio de transporte se observa que las estructuras físicas de las vías se encuentran en condiciones óptimas y que el

peso de los bicitaxis no inciden en el deterioro de la malla vial, sobre todo de las vías secundarias que es donde normalmente operan, ubicadas al interior de los barrios y que permanecen en mal estado por el paso de vehículos de mayor peso para las que fueron diseñadas y construidas. Se pone a consideración de la autoridad de tránsito el generar espacios segregados exclusivos, con Implementación de trici-carriles, para la circulación del transporte público Bicitaxi. Los argumentos expuestos, deben ser los que alimenten la imperiosa necesidad de buscar el marco jurídico y económico para la formalización, reglamentación e integración futura del bicitaxismo al Sistema Integrado de Transporte Público –SITP (Franco & Di Filippo, 1999)

### **Capítulo 3: Corroboraciones y posiciones frente al fenómeno del bicitaxismo en la localidad de Kennedy en Bogotá D.C.**

Es evidente que después de analizar la información recogida, tanto en un sentido puramente teórico, como en un sentido práctico y sistemático, se encuentran varias posiciones acerca del bicitaxismo como fenómeno social, sin embargo, es posible estar de acuerdo en una idea central, precisamente la falta de tratamiento del bicitaxismo como fenómeno laboral, es lo que ha provocado la agravación de los problemas aparejados a este medio de sustento, principalmente la falta de garantías, la explotación de muchos transportadores, la ausencia de herramientas jurídicas de protección, etc., con el reciente decreto de la alcaldía de Bogotá, solo se ha reconocido este medio que lleva muchos años funcionando, y más que proteger a los conductores, los obliga a asumir cargas tributarias. Es por esto que en este capítulo se pretende recoger los antecedentes teóricos y prácticos para establecer una serie de conclusiones sobre el tema.

#### **3.1. El problema del bicitaxismo como medio de transporte y el problema de su regulación en Bogotá**

Los bicitaxis surgen a inicios del siglo XIX en el continente asiático como una alternativa eficiente y económica para el transporte de mercancía y personas. Hacia finales del siglo XX el bicitaxismo se extendió por diversas ciudades del mundo en las que se encargaban de cubrir pequeños trayectos, prestando un servicio tanto de transporte público como de transporte turístico. (Tavera, Manrique, & Martín, 2014).

En Bogotá en particular, el bicitaxismo empezó a extenderse a inicios del siglo XXI, consolidándose como una alternativa de movilidad para ciertas zonas de la ciudad en las que el transporte público y colectivo no satisfacía la demanda de usuarios o al menos no en su totalidad. En los últimos años el auge del bicitaxismo ha sido tal, que para muchos es una necesidad, para otros una forma de sustento diario y para las autoridades en tránsito un

problema, que no tienen cómo enfrentar dada la falta de una reglamentación que regule su uso y de pie a su legalización. (Morales, R., & Mellado, 2014).

Si bien es cierto, la posición que ha tomado la Alcaldía de Bogotá es catalogar este fenómeno, como un medio de transporte equiparable al del taxi, indicando que genera recursos para su propietario y el transportador, y susceptible de grabación de impuestos y otros gastos, no ha planteado una solución, porque no lo ha visto como un fenómeno social similar al de la indigencia, que resulta de la falta de trabajos formales.

El auge del bicitaxismo está estrechamente relacionado con la forma cómo ha ido evolucionando la movilidad en la ciudad. Los primeros bicitaxis de los cuales se tiene registro en la ciudad aparecen en el año de 1997 utilizados en la campaña política del entonces candidato a la alcaldía distrital Carlos Moreno de Caro (Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, 2012). Desde entonces y hasta mediados de la primera década del presente siglo no existen registros del uso de este tipo de vehículos en la ciudad. Esto obedece a varias razones: En primer lugar, la población de Bogotá para el año 2000 era de 6.3 millones de personas. Hoy en día la población alcanza un poco más de 8 millones de habitantes (DANE, s.f.). El aumento de población ha ido de la mano con una segregación del espacio. Esto se traduce en que hoy en día existen más barrios en lo que se denomina sectores periféricos de la ciudad, lugares alejados de los polos tradicionales de empleo, educación y servicios en general. Por lo que el aumento de la población ha requerido que exista cada vez más la necesidad de movilizarse a otros lugares de la ciudad y por consiguiente ha traído consigo un aumento significativo del uso de transporte público.

Por otro lado, dada la dificultad del transporte público para suplir la creciente demanda de la población por una mejor y más eficiente movilidad, se ha recurrido al uso de medios de transporte alternativos. Es aquí donde aparece un terreno fértil para el uso de bicitaxis como vehículos económicos y eficientes desde la perspectiva del usuario. Ya para el año 2004 (4 años más tarde del inicio de operaciones de Transmilenio), se contabilizaron alrededor de 450 bicitaxis, y desde entonces su número se ha ido aumentando de manera

casi exponencial hasta alcanzar, según datos no oficiales, unos 5400 para el año 2012 y actualmente unos 8000 bicitaxis en circulación por la ciudad, distribuidos principalmente en las localidades de Suba, Bosa y Kennedy. (Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, 2012)

Desde el 2012 en Bogotá, dado el crecimiento del bicitaxismo, han surgido diversas problemáticas relacionadas con dificultades en el tránsito de bicitaxis y su relación con otros actores en la vía, por lo que se han presentado accidentes. En algunas ocasiones los peatones son atropellados y en otras los pasajeros caen de estos vehículos. Particularmente en las observaciones realizadas tanto en el Portal Américas como el Portal Suba se identificaron las siguientes problemáticas asociadas con los bicitaxistas:

- Bicitaxis circulando por vías arterias donde ponen en peligro la integridad física del conductor y de los pasajeros.
- Conductores que no tienen la capacitación adecuada en cuanto a seguridad vial, normas tránsito y respeto por el peatón y otros actores en la vía.
- No existen lugares de estacionamiento en sitios estratégicos que permitan accesibilidad al usuario pero que a la vez no obstaculicen el paso de peatones y ciclistas.
- No existe infraestructura adecuada y un apoyo de las autoridades de tránsito para organizar rutas de transporte seguras, eficientes y oportunas.

### **3.2. Implicaciones del bicitaxismo en la seguridad social y el trabajo**

El mundo del trabajo en Colombia se ha orientado a un modelo de la desigualdad reconocido por muchos sectores, no solo por las dificultades en el logro de metas como la erradicación de trabajo infantil, superar la falta de paridad salarial y de condiciones laborales entre hombres y mujeres, o lograr consensos entre sindicatos y empleadores que no lleguen a decisiones que perjudiquen de forma importante e unos en beneficio de otros, el régimen jurídico del trabajo en Colombia no se ha decantado por buscar exponer un estado que otorgue una solución o provea los medios suficientes para que todos tengan un

sustento, sino que por medio de herramientas jurídicas se apliquen y adopten políticas públicas por parte de las administraciones, para que se puedan ejercer una opción de vida en igualdad de condiciones (Franco & Di Filippo, 1999).

A la par con el desempleo no debe desconocerse la difícil situación socioeconómica que padece el país, la concentración del ingreso se ha acentuado, conduciendo a que familias de los estratos más bajos no tengan posibilidades de acceder a la educación, salud, vivienda, entre otros derechos, lo que ha hecho que se incremente la generación de actividades informales, entre las cuales se encuentra la que ejercen los bicitaxistas, convirtiéndose en una opción de empleo para varios ciudadanos, pues es la forma que encontraron de sobrevivir, de mantenerse y vivir dignamente junto con su núcleo familiar (Martín-Barbero, 1999).

En razón a lo anterior, podemos concluir en primer lugar que con esta investigación se demostró, que el ejercicio de la actividad está efectivamente amparado por la Constitución Política de Colombia, siendo evidente que se está vulnerando directamente el derecho al trabajo, al mínimo vital y móvil, al medio ambiente sano, además de desconocer el principio de la confianza legítima que ampara para esta población, al no contemplarse por parte del Estado en cabeza de las entidades competentes, políticas que regulen su ejercicio y establezca un empleo formal. Al prohibirse la actividad, se estaría perjudicando económicamente a los usuarios del servicio, al no poder acceder a este tipo de transporte que acorta distancias, de no más de 2 km a un bajo costo, hasta encontrar el medio de transporte más cercano, el cual en la mayoría de los casos es Transmilenio, de igual forma se afectaría la movilidad de la ciudad, entre tanto nuevamente colapsaría el transporte pues la demanda de pasajeros es mucho más alta de lo que puede cubrir el transporte público, por lo tanto los usuarios seguirían sin tener el cubrimiento eficiente del servicio de transporte público convencional y una protección por parte del Estado como garante del servicio público del transporte (Martín-Barbero, 1999).

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

actividad, debido a que el ejercicio actual del bicitaxismo tiene como factores negativos la falta de protección frente a los usuarios, en cuanto no existe un responsable en caso de accidentes, lo cual se pudo demostrar, son generados en su mayoría por la imprudencia de los conductores, la falta de pericia y desconocimiento de las normas de tránsito. Con la regulación se establece un equilibrio financiero tanto para el operador como para el usuario, con el fin de eliminar los monopolios existentes y el abuso por parte de los operadores en la tarifa (Franco & Di Filippo, 1999).

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

En razón a lo anterior, es preciso reevaluar lo que se considera como medio de transporte tradicional y los que constituyen un verdadero ordenamiento del sistema integrado en Bogotá. Los costos de implementación en infraestructura de un servicio complementario en bicitaxi son bajos y puede utilizarse como medio de publicidad para cubrir parte de su sustento (Martín-Barbero, 1999).

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

mayor cobertura de transporte público, por medio del cual los habitantes podrán participar en otras actividades al reducir la penalización por transbordo (Cabrales Salazar & Márquez, 2017).

Los prestadores del servicio de bicitaxi, son dueños de los vehículos y mantienen un esquema afiliador, lo cual desaparece con la reglamentación del servicio, lo que puede llegar a reducir la tarifa del mismo. Mejora la calidad del ambiente en la zona donde se implante el servicio bicitaxi, al no emitir sustancias contaminantes. Así mismo, al ser la Entidad encargada de la reglamentación y control de dicho servicio, será la encargada de evitar la sobreoferta en las zonas donde opere el bicitaxi, evitando contaminación visual.

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

### **3.3. Implicaciones jurídicas del bicitaxismo, como contrato de transporte, y la relación entre el propietario del medio y el transportador, desde la óptica de Bourdieu**

Es menester decir, que esta es una definición muy genérica de lo que es el contrato de transporte, ya que solo se limita a dar un concepto en sentido amplio, sin discriminar la forma de transporte; pudiendo ser aéreo, terrestre o marítimo.

El artículo 981 del Código de Comercio, brinda un concepto de lo que es el contrato de transporte, definiéndolo de esta manera; “El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar estas al destinatario”. Como se puede ver, aquella persona que asume esta obligación, contrae una prestación de hacer, debiendo realizar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas. Como lo expresa el profesor Arrubla Paucar, este desplazamiento es de contenido material

y no jurídico, pues en el transporte de personas, no se traslada ni posesión ni propiedad; sin embargo, existen tratadistas que, además, le han dado el carácter de obligación de resultado, puesto que el deber que tiene el transportador o porteador, es el de conducir y entregar.

En este punto, la Corte Suprema de Justicia, en sentencia de casación civil de 1º de Junio de 2005, se ha expresado de la siguiente manera: “Tiene definido la jurisprudencia que, en verdad, la del transportador es una obligación de resultado, en la medida en que para cumplirla no le basta simplemente con poner toda su diligencia y cuidado en la conducción de las personas o las cosas, pues con arreglo a dicha preceptiva menester es que la realice en perfectas condiciones, de forma tal, que solo podría eximirse de ello, demostrando la concurrencia de alguno de los acontecimientos que depende de lo que se ha denominado una causa extraña (Cotte Poveda & Cotrino Sossa, 2006).

El tratamiento expresado por la Corte y por el cual se ha definido la obligación del transportador como una obligación de resultado, es clara, precisa y se ajusta a los lineamientos legales plasmados por el legislador, en su potestad de configuración legislativa; por ende, esta investigación acoge la tesis de la Corte, entendiendo que todo transportador tiene a su cargo una obligación de resultado y, por lo tanto, debe responder por esta, más allá del tipo o forma en la cual se ejecute la obligación.

Por otra parte, en sentencia del 30 de Noviembre de 2004, la Corte se pronunció acerca del concepto de contrato de transporte, los elementos que lo integran y las partes que en su celebración concurren: “De conformidad con lo que dispone el artículo 981 del Código de Comercio, modificado por el artículo 1º del Decreto 01 de 1990, el transporte mercantil es un contrato por virtud del cual una de las partes, llamada transportador, transportista o porteador, se obliga con la otra, a cambio de un precio denominado flete o porte, a conducir de un lugar a otro, por el medio determinado y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar estas al destinatario.”<sup>180</sup> El Código de Comercio, ha dejado un amplio margen de configuración y de intervencionismo por parte del Estado, para que este regule

la relación y el contrato de transporte; igualmente, para que fije las características de las empresas de servicio público y reglamente su creación y funcionamiento.

El artículo 997, modificado por el Decreto 01 de 1990, en su artículo 13, fijó que será 6 Sentencia de Casación Civil de 1° de Junio de 2005. 7 M.P Jaime Arrubla Paucar. Sentencia -210-2004 el Gobierno quien reglamente el funcionamiento de las empresas de transporte, terminales, centros de información y distribución de transporte, especialmente en cuanto a la seguridad de los pasajeros y la carga, la higiene y la seguridad de los vehículos, naves, aeronaves, puertos, estaciones, bodegas y demás instalaciones, y en cuanto a las tarifas, horarios, itinerarios y reglamentos de las empresas. Así mismo establecerá la escala de sanciones por la violación de normas legales y reglamentarias.

El contrato de transporte terrestre de personas, es aquel por el cual, una empresa transportadora, asume frente a una persona denominada pasajero, la obligación de trasladarla, de un lugar a otro, previamente determinado, mediante el pago, o la promesa de pago, de un precio en dinero, llamado porte o flete, corriendo profesionalmente los riesgos inherentes a tales actos. Se puede identificar como elementos o extremos subjetivos del mencionado contrato: Pasajero: Persona quien se obliga a pagar un precio y a observar las condiciones de seguridad impuestas por el transportador y por la normativa desarrollada por el Estado, a cambio de que aquel, preste sus servicios, llevándolo a un lugar previamente establecido. Transportador: Es la empresa que asume frente a una persona indeterminada la obligación de trasladarlo de un lugar a otro, recorrido que debe estar previamente estipulado o pactado; el precio que recibe el transportador, puede ser pagado antes, durante o después de la ejecución del contrato; en todo caso, el transportador, asumirá los riesgos pertinentes.

Ya se ha tratado el tema del contrato de transporte, su regulación, su característica y sus elementos; a continuación, se expondrá con más profundidad el tema del bicitaxismo y su relación con el contrato de transporte; también el problema socio-jurídico que de allí se desprende. Para estudiar el tema del bicitaxismo, es pertinente empezar por referirse a leyes

expedidas hace ya más de diez años, como la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996, las cuales regulan el tema del transporte, dentro del territorio nacional.

La Ley 336 de 1996 en su acápite de “Sanciones”, señala las multas, inmovilizaciones de vehículos, cancelación de licencias, entre otras, siendo de gran importancia el artículo 49, en su literal e), el cual señala que será inmovilizado el equipo que no reúna las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado .Y es en este aparte subrayado, donde surge la duda de si el bicitaxismo es un servicio autorizado o no; porque a su vez, el inciso cuarto del artículo 21 de la misma ley, señala “en todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización”; entonces, el bicitaxismo, ¿sería una forma alternativa? Seguramente, para la época de expedición de las leyes antes mencionadas, no se tenía claro el concepto de bicitaxismo; éste vino a tomar forma, a partir de una serie de proyectos de acuerdos del Concejo de Bogotá, como por ejemplo, el Acuerdo 396 de 2007; en él se define claramente el concepto de tricimóvil, como: “vehículo para el transporte especializado de pasajeros, constituido bajo el principio de la bicicleta, accionado con tracción humana, con una capacidad de traslado de dos pasajeros adultos sentados y su conductor” (Concejo de Bogotá , 2012).

Así mismo, en la exposición de motivos de dicho acuerdo, se hace referencia al derecho al trabajo y al derecho a escoger profesión u oficio de manera libre, debido a que este medio de transporte genera empleo para personas no profesionales y que carecen de otros medios para su subsistencia. Según datos presentados al Concejo de Bogotá en el año 2004, la construcción de los tricimóviles genera aproximadamente 1.000 empleos directos, de los cuales dependen unas 3.000 personas. Si se tiene en cuenta que existen aproximadamente 1.790 tricimóviles, con igual número de propietarios en la ciudad, y que por cada uno de ellos se crea empleos en la fase de operación, se estará dando trabajo a 2.985 personas, de las cuales dependen aproximadamente 10.500 individuos.

Además de generar empleo para la persona que conduzca este tipo de transporte, se genera trabajo para las personas que queden encargadas del mantenimiento y fabricación del mismo. Igualmente, señala el Doctor Luís Fernando Olivares Rodríguez, este tipo de transporte proporciona una serie de beneficios que se resumen en su no contaminación al medio ambiente, ocupan poco espacio, y no deterioran la malla vial. Por otro lado, estos vehículos de tracción humana tienen rutas específicas, siendo éstas las calles por donde no hay un servicio de transporte público definido; calles que, por lo general, no cuentan con buses y los taxis que pasan son pocos; el tricimóvil se constituye en el medio adecuado para las personas que no quieren caminar desde donde los dejó el bus, hasta la puerta de sus casas. Otro dato importante que cabe mencionar de este acuerdo, es que para el año 2007, no se había presentado ningún accidente de tránsito donde intervinieran tricimóviles, lo cual demuestra la seguridad de dicho transporte, sumándolo a las demás ventajas antes descritas.

A manera de conclusión preliminar respecto de este acuerdo, considerado el primer esfuerzo del Cabildo de Bogotá para regular la situación del bicitaxismo en la ciudad, se encuentra que contiene los motivos constitucionales y legales esgrimidos para la reglamentación de dicho transporte, las rutas por las que deben transitar, la cantidad máxima de pasajeros que se puedan transportar en él, la tarifa por trayecto, la distancia máxima que puede recorrer y demás reglas para el óptimo funcionamiento de este nuevo medio de transporte. Ahora bien, ante el fracaso en la votación del proyecto de acuerdo analizado, se presenta el Proyecto de Acuerdo 526 de 2007, en donde se reiteran los motivos expuestos en el proyecto 396 del mismo año, aunque con argumentos de más, que interesa subrayar.

Señala el concejal Isaac Moreno de Caro, ponente del proyecto de acuerdo, que a la luz de la Ley 769 de 2002 “Las bicicletas y triciclos no podrán llevar acompañantes, excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello...” (Artículo 95); además, señala el artículo 94 de la misma ley que: “Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije

el Ministerio de Transporte”<sup>181</sup>; lo anterior sería, en conclusión, la regulación de utilización de bicicletas y triciclos, como medio de transporte y la posibilidad que éstos lleven pasajeros, siempre y cuando cumplan con medidas de seguridad.

Así las cosas, se proponen otra serie de artículos para regular el transporte de tracción humana (tricimóvil o bicitaxi), determinando, al igual que el acuerdo 396, el número de pasajeros que puede llevar, la condición de que el tricimóvil porte una placa, el hecho de que sus pasajeros porten un chaleco reflectivo y un casco, la distancia máxima que pueden recorrer por trayecto y la prohibición de circular por vías principales. El anterior proyecto de acuerdo no fue aprobado por el Concejo de Bogotá, dejando, una vez más, la situación social del bicitaxismo, en el limbo jurídico. Tres años después, se expide la Ley 1383 del 16 de marzo de 2010, que reforma la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito. De esta ley se debe resaltar el artículo 21 por el cual se modifica el artículo 131 de la ley 769, en lo concerniente a las multas imponibles a los infractores de normas de tránsito, conductores de vehículos no automotores, donde caben perfectamente los bicitaxistas, quienes son sujetos de este artículo. La referida norma señala que se impondrá multa a quien preste servicio público con este tipo de vehículos y, además, se inmovilizara el mismo.

#### **3.4. Responsabilidad civil del transportador**

En el acápite anterior se hizo un recuento de los diferentes intentos por parte de algunos concejales del cabildo de la ciudad de Bogotá por regular la actividad transportadora del bicitaxismo, a través de los diversos proyectos de acuerdo, previendo la tutela de una variada lista de derechos fundamentales de los conductores y propietarios de estos medios de transporte.

El bicitaxismo requiere la intervención del legislador para que le dé una orientación pronta a esta relación contractual, ya sea a través de una ley de la república en el orden nacional, o de un acuerdo distrital o municipal, en el orden territorial; por cuanto también

se ven menoscabados los derechos de los pasajeros, al no tener claridad acerca de la validez del contrato celebrado y, por ende, el régimen jurídico de responsabilidad que se derivaría en el caso que, como consecuencia de la utilización de este servicio, se causen daños a la vida, a los bienes o a la integridad de las personas que hagan uso de él. A continuación, se procederá a analizar los elementos de la responsabilidad civil, para después, a través del método deductivo, identificar cuál régimen jurídico de responsabilidad es aplicable a los casos ya mencionados (León Castillo, 2015).

En este orden de ideas, la responsabilidad civil es entendida como fuente de obligaciones, debido a que somete a quien ha causado un daño, a repararlo. Es concebida, de igual manera, como una deuda de reparación que pesa sobre el autor del perjuicio, en provecho de la víctima, tal como enuncia Henri, León Mazeaud.

Para empezar, hay que decir que existe una causalidad fáctica y otra jurídica; pero, puede pasar, que en el campo ya sea práctico o teórico, no se constituya causalidad fáctica pero si haya causalidad jurídica; lo que se quiere dar a entender es que el hecho generador de la causalidad, es imputable jurídicamente al dañador, lo que configuraría la causalidad jurídica; sin embargo, hay que tener en cuenta que si el daño que le es imputable al dañador se ve estructurado por una causa extraña, en ese instante no se configuraría el nexo causal existente sino que, por el contrario, este se rompería y, por ende, no se configuraría el “trípode” necesario en la estructuración de una responsabilidad civil (León Castillo, 2015).

De igual forma existe una causalidad jurídica o moral; se presentan casos, en los cuales, un agente omite una conducta a la cual se ve obligado, ya sea legal o contractualmente y, por esa omisión, se presentan una serie de fenómenos que, como final, dan lugar a la producción de un daño en igual sentido, puede que no sólo ocurra un daño, sino que exista una pluralidad de daños; por esto, quien ha sido víctima de este daño, tendrá que probar diferentes nexos de causalidad, no sólo aquel por el cual ha sido víctima de un daño. Es así como el profesor Tamayo Jaramillo trae a colación una actividad peligrosa, como es el transporte de pasajeros.

Para el caso concreto del bicitaxismo, la persona afectada por el daño, tiene que probar que esa conducta le produjo un daño; también tiene que establecer que la persona a la cual se le va a imputar jurídicamente ese daño, tenía alguna injerencia en la actividad peligrosa. Se tiene que demostrar, en efecto, que la persona a la cual se va a demandar, tenía bajo su dirección y control esa actividad, o que la persona que estaba bajo su cuidado, fue quien cometió ese daño; momento en el cual se tendría que probar el nexo causal que había entre este y su guardián.

### **3.5. Síntesis de las conclusiones y puntos comunes en cuanto al problema de la seguridad social en el bicitaxismo**

Diversas son las posiciones que se han advertido a lo largo de esta monografía de investigación, respecto de la necesidad o no, de regular la actividad del bicitaxismo en Bogotá. Para un sector de la sociedad, liderado por la **S**ecretaria de movilidad de la ciudad, tal actividad no debe ser legislada, por cuanto el tricimóvil no presenta las condiciones de seguridad necesarias para el pasajero; además, que observa cierta inutilidad de este servicio, pues asevera que el Sistema Integrado de Transporte Público, junto con el sistema de transporte masivo Transmilenio, son suficientes para atender las necesidades de los ciudadanos; sin embargo, para otro sector mayoritario, representado por la célula política de la ciudad, que en diversas ocasiones ha intentado regular la materia, sin contar con los votos suficientes para su aprobación (Martín-Barbero, 1999).

Reglamentar este sistema de transporte constituye un avance considerable en la garantía de los derechos fundamentales, no se trata de un aumento en el capital del gobierno distrital, sino un paso más hacia la realización de un verdadero estado social de derecho, no solo por la imposición que tendría el propietario de los vehículos de establecer un contrato más serio, o incluso un contrato laboral con los transportadores, sino por la garantía de protección que estos recibirían por parte del sistema de seguridad social.

La Corte Constitucional, en ejercicio de su misión pendular dentro del Estado Social de Derecho, en la guarda de la integridad y supremacía de la Constitución, ha entendido que, incluso, las relaciones contractuales están irradiadas por el poder del texto superior por lo que, no solo es función de las autoridades proteger los derechos fundamentales, sino también la actuación de los particulares, limitando, incluso, caros principios del derecho privado, como la autonomía de la voluntad. La Corte ha interpretado que, en el caso de la regulación del transporte a través de vehículos no motorizados, la potestad de configuración legislativa no es absoluta, estando limitada por los derechos fundamentales de todos los habitantes en el territorio colombiano, reconocidos no solo por la Constitución Política de 1991, sino por tratados internacionales como la Convención Americana de Derechos Humanos que reconocen la libertad de las personas de escoger profesión u oficio, así como el derecho al trabajo, derechos estos que son garantizados si se regula la actividad del bicitaxismo.

Así, no sólo se protegerían los derechos cardinales de los operados y propietarios de estos vehículos, sino también se tendería a proteger el orden público y el bienestar colectivo, a través del intervencionismo del Estado. Además se aseguraría un mecanismo idóneo para que los usuarios de estos medios no convencionales de transporte, puedan pedir la reparación de los perjuicios causados por la utilización de los bicitaxis, reconociéndose la cláusula vital del Estado Social de Derecho, que busca asegurar la igualdad de todos frente a la ley.

#### 4. Conclusiones

El sistema de transporte de Bogotá tiene un modelo totalizado, todos los medios reunidos en un gran sistema integral direccionado por la Alcaldía mayor de Bogotá, sin embargo es de implementación reciente, y por lo tanto, parcialmente insuficiente para reemplazar todo el tramado que ha constituido el transporte tradicional, ciertamente se encuentra en proceso de ampliar su cobertura y calidad, y en este contexto los bicitaxistas juegan un papel crucial.

Se analizaron diferentes conceptos sobre los valores objeto de estudio por parte de reconocidos doctrinantes del derecho, que en cuanto al fin del derecho al trabajo es reconocido constitucionalmente, se tiene en cuenta la dignidad de la persona que en cuanto al mismo, se infieren los conceptos del DANE y de la OIT sobre la informalidad y las estadísticas que de este se derivan para la contribución de datos específicos para la implementación de políticas públicas y de Estado en los programas de desarrollo, una explicación concreta sobre el principio de mínimo vital y móvil y como última medida para las condiciones necesarias de la calidad de vida digna del trabajar un ambiente propicio para el ejercicio de su labor, que en concordancia con la normatividad vigente que se ha suscrito con convenios internacionales reconocen la actividad laboral como una lucha histórica.

Como presupuesto inicial para la conceptualización del Derecho al trabajo, analizamos a Julio Rodríguez el cual lo define como: “Un derecho fundamental cuyo ejercicio sea posible a todas las personas a fin de que mediante él logren una manera digna de vivir y puedan satisfacer sus necesidades más elementales, tales como la vivienda, la alimentación, el vestuario, la educación, los cuales se pueden satisfacer dignamente solo cuando se tiene el acceso a este primordial derecho, a el trabajo. El drama de los desempleados es el de miles de familias que no teniendo trabajo, tampoco tienen el derecho a la libertad y a otros derechos más de los cuales se priva una persona cuando carece de los medios necesarios para subsistir” (Bourdieu, La doble verdad del trabajo, 1996)

Esto indica de forma más profunda, que por el hecho de ser fundamental es un derecho reconocido y declarado, pero más importante aún debe ser garantizado, no ser así se vulnerarían también derechos como a la igualdad y libertad entre otros. Por lo tanto, es obligación conjuntamente de la sociedad y del Estado, no solo por los efectos que puede producir su vulneración, sino que por ser un derecho económico social abarca el progreso de una comunidad y por ende, en primera medida, toda persona tiene el deber social de colaborar con su desarrollo por medio del trabajo, y en cuanto al Estado, debe asegurar a cada individuo una ocupación útil, políticas de fomento y protección de las fuentes de trabajo y un estímulo que llene las aspiraciones y satisfacciones de cada persona.

Consideramos que la manera adecuada de interpretación jurídica del derecho al trabajo se encuentra en la fundamentación que se hace de la normatividad laboral en que priman el mínimo vital y la calidad de vida. Siendo que el mínimo vital para, Isabel Goyes, es un principio con base en una remuneración mínima, vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad del trabajo, estableciendo un núcleo esencial, que no puede ser trastocado sin anular el derecho; tal limite es el “salario mínimo”, y una relación con la vida digna, afirmando su carácter móvil que permite el acondicionamiento del salario a las circunstancias en que se aplica, es decir, reconoce la capacidad y necesidad de un acoplamiento del salario con las condiciones reales en que se desenvuelve el trabajador para proteger su dignidad.

Actualmente a nivel Bogotá se implementa el bicitaxismo como transporte público, lejos de ser un sistema turístico que aunque a nivel internacional ha sido una forma de recorrer los lugares emblemáticos que en el caso de Londres ha sido efectivo por la acogida que obtuvo; no se deja de lado esta opción para nuestra ciudad en zonas donde no afecte la movilidad ciudadana. Entendiendo por una calidad regular del servicio, tanto para un medio de transporte público o como para un modelo turístico, los vehículos deben ser adecuados para ofrecer una mejor movilidad vial, implantando en el diseño de los bici-taxis, motores de preferencia eléctricos, carrocerías con una estructura estable (con la realización de un

estudio previo), carpas con reflectores para que estén sean visibles para evitar accidentes, con las medidas adecuadas en donde se pueda transitar dos vehículos sin peligro de colisión alguno, un sistema de identificación para el vehículo y para su conductor, una lista de tarifas visible para el usuario, una vía propia y un modelo de rutas definidos, y por último, un seguro el cual garantice en caso de accidente tanto para el conductor, como para los pasajeros y terceros.

Conceptualizando las teorías que anteriormente se han explicado sobre el valor objeto de estudio del derecho al trabajo y el valor de los hechos que son los principios de mínimo vital y las condiciones dignas del trabajador se ha podido identificar que la realidad social de la situación problema de los bicitaxistas, va en contra vía de la eficacia de la norma pues en ningún momento se ha reconocido su actividad a través de una política pública laboral incluyente ya que el gobierno no contempla políticas de Estado, planes o programas referente a la inversión que requiere reconocer a este sector para garantizar el goce efectivo del derecho en este caso al trabajo. Desarrollada la teoría antagónica con base en la informalidad laboral, la cual es entendida como aquella que soporta toda actividad sin regulación estatal, que se ha creado de la necesidad de un sustento diario por un grupo específico de personas. Pretendemos abordar más allá del reconocimiento de principios y garantías laborales que están contemplados constitucionalmente bajo el marco normativo del Estado Social de Derecho que nos acobija, el significado mismo de la informalidad con base en el desarrollo del derecho al trabajo siendo este fundamental e inherente a todo ser humano.

Con base en las investigaciones consultadas, se establecen referentes para la solución de la problemática planteada, por la exclusión del bicitaxismo por parte del Estado, como son: asegurar la actividad desarrollada por estas personas por medio de la seguridad social, implementar esta labor como medio de transporte turístico, el impulso económico y el cambio cultural que han generado. No ha sido objeto de estudio la creación de una normatividad que formalice el bicitaxismo como garantía efectiva del derecho al trabajo, por lo que se propone como solución, que de esto se haga cargo la Alcandía mayor de

Bogotá por medio de una política pública que integre temas como: la regulación como medio de transporte en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el reconocimiento de sus garantías laborales a la luz de la constitución política de Colombia, vigilancia de la Veeduría Distrital para la organización de las cooperativas y asociaciones que agrupan a los bicitaxistas en pro al desarrollo al derecho al trabajo. Se ha podido evidenciar que el bicitaxismo es un tema que cuenta con un amplio desarrollo desde diferentes puntos de vista, como lo son el financiero, la ingeniería, la salud, transporte, políticas públicas, entre otros, razón por la cual en la presente investigación se abordara desde tal vez lo que podemos considerar como su factor más característico, esto es la informalidad y sus implicaciones en las garantías constitucionales y normativas del derecho laboral. La informalidad ha sido tratada por diferentes autores, como lo es Harris y Todaro (1970), Hirachman (1970), Hart (1970,1973) Mincer (1976), Cowell (1990), Quitin (2007), desde diferentes conceptos, pero uno de los más importantes y que decidimos adoptar para el presente trabajo de investigación, fue el entregado por la OIT en 1972.

## Bibliografía

- Adorno, T. (1987). *Dialéctica del iluminismo*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Adorno, T. (1991). *Actualidad de la Filosofía*. Barcelona: Paidós Ibérica.
- Alemaný Garcia, M. (2006). *El paternalismo jurídico*. Madrid: Iustel.
- Barreras, R. (26 de Noviembre de 2013). Llegó la hora de reglamentar el Bicitaxismo, una norma incluyente con la comunidad. *Prensa Senado*, pág. 1.
- Bourdieu, P. (1980). *El sentido práctico*. Madrid: Taurus Humanidades.
- Bourdieu, P. (1993). *La miseria del mundo*. Barcelona: Akal.
- Bourdieu, P. (1996). La doble verdad del trabajo. *Los actos de la investigación en ciencias sociales*, 65-85.
- Bourdieu, P. (1997). *Capital cultural, escuela y espacio social*. Mexico D.F.: Siglo XXI.
- Bourdieu, P. (1998). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Madrid: Taurus.
- Bourdieu, P. (2000). *El sociólogo y las transformaciones recientes de la economía en la sociedad*. Buenos Aires: Libros del Rojas Universidad de Buenos Aires.
- Bourdieu, P. (2004). *Cosas dichas*. Barcelona: Gedisa.
- Cabrales Salazar, O., & Márquez, F. (2017). El buen vivir y el no consumo como modelos de desarrollo desde la perspectiva de la bioética global. *Bioética*, 168-183.
- Citytv Noticias. (12 de Abril de 2014). *Youtube*. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=cBJ9rfit8y8&app=desktop>
- Concejo de Bogotá . (2012). Proyecto de acuerdo 260 de 2012. *Por medio del cual se ordena la reglamentación de la prestación del servicio de transporte público urbano terrestre no automotor de pasajeros en el Distrito Capital*. Bogotá D.C., Colombia: Concejo de Bogotá.
- Cotte Poveda, A., & Cotrino Sossa, J. A. (2006). Crecimiento Económico y Distribución del Ingreso en Colombia. *Cuaderno de Administración Bogotá D.C.*, 337-356.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2017). *Informe de habitantes de Bogotá*. Bogotá D.C.: DANE.
- El Espectador. (12 de Febrero de 2016). Distrito le declara la guerra al bicitaxismo en Bogotá. *El Espectador*, pág. 17.

Franco, R., & Di Filippo, A. (1999). *Dimensiones Sociales de la Integración Regional en América Latina*. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe .

León Castillo, L. A. (2015). *Análisis Económico de la Población Demográfica*. Lambayeque: Universidad Nacional “Pedro Ruiz Gallo” .

Lopez Medina, D. E. (2012). *Teoría Impura del derecho*. Bogotá D.C.: LEGIS SA.

MacCormick, D. N. (2000). *El derecho positivo y la Democracia Social*. Buenos Aires: Astrea.

Martín-Barbero, J. (1999). *Los ejercicios del ver. Hegemonía audiovisual y ficción televisiva*. Barcelona: Gedisa.

Ministerio de Transporte. (2011). *Manual para estudios de origen y destino de transporte de pasajeros y mixto en áreas municipales, distritales y metropolitanas*. Bogotá D.C.: Min. Transporte.

Ministerio del Trabajo. (05 de Agosto de 1950). Decreto Ley 2663. *Sobre Código Sustantivo del Trabajo(27407)*. Bogotá D.C., Colombia: Diario Oficial.

Sagasti, F., Iguñiz, J., & Schuldt, J. (1998). *Equidad, integración social y desarrollo: el desafío de América Latina en el siglo XXI*. Lima: Organización de Estados Americanos.

Universidad Externado de Colombia. (2015). *los Bicitaxistas en Bogotá D.C.* Bogotá D.C.: Universidad Externado de Colombia.

Arrubla Paucar, Jaime. Citado Por Rincon Romero, Luz Mari. El Bicitaxismo El Bogotá: Aproximaciones A La Constitucionalización De Contrato De Transporte, A Partir De Una Cuestión Práctica [En Línea]. En: Revista De Derecho Y Ciencias Sociales Misión Jurídica. Enero – Diciembre, 2014. P. 293.

Concejo De Bogotá .Proyecto De Acuerdo 260 De 2012. (2012). Por Medio Del Cual Se Ordena La Reglamentación De La Prestación Del Servicio De Transporte Público Urbano Terrestre No Automotor De Pasajeros, En El Distrito Capital. El Concejo. Bogotá D.C., 1 P.

Campo, María Fernanda. Movilidad En Bicicleta En Bogotá, Revista Cámara De Comercio De Bogotá. 2009

Cano Blandón, Luisa Fernanda. La Narrativa De Las Políticas Públicas En La

Jurisprudencia De La Corte Constitucional Colombiana. [En Línea] Bogotá:  
Universidad Javeriana 2014, P, 18

City Tv Noticias. Bicitaxismo En Bogotá, [En Línea] Bogotá Abril 2014.

Colombia, Asamblea Nacional Constituyente, Constitución Política De Colombia, (Año De 1991), Por La Cual Se Crea La Constitución Y Dictan Los Derechos Fundamentales Y Principios Por La Cual Se Regirá El Funcionamiento Del Estado, Bogotá D.C. 1991. Art, 25, 26, 48,53.

Colombia, Congreso De Colombia, Ley 776 De 2002, (17, Diciembre, 2002).  
Se Establecen Las Prestaciones Económicas, Asistenciales Y De Salud A Las Que Se Encuentran Obligados El Sistema General De Riesgos Laborales Y Otras Disposiciones. El Congreso. Bogotá D.C., 2002.

Colombia, Corte Constitucional (2010, Diciembre), Sentencia C-981 De 2010. Referencia:  
Expediente D-8142.M.P: Dr. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

Colombia, Corte Constitucional (2013, Julio), Sentencia De Acción De Tutela. Referencia:  
Expediente T-3.826.828.Magistrado Ponente: Dr. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub

Colombia, Corte Constitucional (2013, Julio), Sentencia De Acción De Tutela. Referencia:  
Expediente T-3.826.828.M.P: Dr. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub

Colombia, Ministerio De Trabajo Y Seguridad Social, Decreto - Ley 1295 De 1994, (22, Junio, 1994). Establece Los Parámetros Para La Organización Y Administración De Los Riesgos Laborales. El Ministerio De Trabajo. Bogotá D.C 1994.

Colombia, Presidente De La Republica De Colombia, Decreto 614 De 1984 (14, Marzo, 1984), Prevé Todo Lo Referente A La Organización De La Salud Ocupacional En El País, La Presidencia. Bogotá D.C., 1984.

Colombia. Congreso De Colombia. Código Sustantivo Del Trabajo (5, Agosto, 1950). Se Crea Para Reglamentar Las Relaciones Laborales Del Sector Privado Y Trabajadores Oficiales, El Congreso Bogotá D.C, 1951.

Colombia. Congreso De Colombia. Ley 1010 De 2006. (23, Enero, 2006).

Contempla Disposiciones Para La Creación Del Comité De Convivencia Laboral Y La Eliminación Y Prevención Del Acoso Laboral. El Congreso. Bogotá D.C., 2006.

Colombia. Congreso De Colombia. Ley 1562 De 2012, (11, Julio, 2012). Se Dictan Disposiciones Referentes A La Salud Ocupacional Y Realiza Algunas Modificaciones Al Sistema De Riesgos Laborales. El Congreso. Bogotá, D.C., 2012.

Colombia. Congreso De Colombia. Ley 50 De 1990 (28, Diciembre, 1990). Se Realizan Modificaciones Al Código Sustantivo Del Trabajo, El Congreso, Bogotá D.C, 1991.  
Colombia.

Congreso De La República De Colombia. Ley 100 De 1993, (23, Diciembre, 1993). Se Crea El Sistema General De Seguridad Social Integral, Colombia.

Ministerio De Trabajo Y Seguridad Social Y Salud, Resolución 2013 De 1986 (6, Junio, 1986), Se Reglamenta La Organización De Los Copasst En El País. La Presidencia. Bogotá D.C., 1986.

Colombia. Ministerio De Trabajo Y Seguridad Social. Resolución 2400 De 1979, (22, Mayo, 1979), Se Establecen Parámetros Sobre Vivienda, Higiene, Seguridad En Los Centros

De Trabajo. El Ministerio De Trabajo. Bogotá D.C. 1979.

Colombia. Ministerio De Trabajo, Resolución 652 De 2012 (30, Abril, 2012), Disposiciones Sobre El Comité De Convivencia Laboral. El Ministerio De Trabajo. Bogotá D.C, 2012.

Colombia. Ministerio Del Trabajo. Decreto 1072 De 2015, (26, Mayo,2015). Se Unifica Toda La Reglamentación Del Sector Privado En Materia Laboral. El Ministerio De Trabajo. Bogotá D.C., 2015.

Colombia. Presidente De La Republica De Colombia. Decreto 723 De 2013, (15, Abril, 2013). Establece Los Parámetros Para La Afiliación A Trabajadores Independientes. La Presidencia. Bogotá D.C., 2013.

Congreso De La República De Colombia, Prensa Senado. “Llegó La Hora De Reglamentar El Bicitaxismo, Una Norma Incluyente Con La Comunidad”: Roy Barreras [En Línea]. Bogotá: 2013.

Cordoba, Adriana. Como Avanza El Distrito En Movilidad 2014. Recomendaciones Para El 2015. Viendo Por Bogotá. Veeduría Distrital. 2015

Davila, Julio D. Nuevos Transportes Y Movilidad Urbana. Dossier Central. [En Línea]. Reino Unido: University College London, 2012 P, 3-5.

Departamento Administrativo Nacional De Estadística Dane, Metodología De La Informalidad Gran Encuesta Integrada De Hogares – Geih, [En Línea] Bogotá Diciembre 2009.

Departamento Administrativo Nacional De Estadística Dane, Metodología De La Informalidad Gran Encuesta Integrada De Hogares – Geih, [En Línea] Bogotá

Diciembre2009.

Diez De Medina, Rafael. Organización Internacional Del Trabajo Oit, “Medición De La Informalidad: Manual Estadístico Sobre El Sector Informal Y El Empleo Informal”. [En Línea] Bogotá 2013.

Diez De Medina, Rafael. Organización Internacional Del Trabajo Oit, “Medición De La Informalidad: Manual Estadístico Sobre El Sector Informal Y El Empleo Informal”. [En Línea] Bogotá 2013

El Pais. Bicitaxis En Cali, Entre “Transporte Ecológico” E Ilegalidad. [En Línea].Cali: Redacción De El País. 2014., 1 P.

El Universal. Bicitaxis: “Puro Pedal Y Pulmón”. [En Línea]. Cartagena: Juliana De Ávila Romero. 2016., 1 P.

Ginebra. Organización Internacional Del Trabajo, Convenio 14 (19,

Junio, 1923). Hace Referencia Al Descanso Que Deben Disfrutar Los Trabajadores. La Organización Internacional Del Trabajo. Ginebra 1921.

Ginebra. Organización Internacional Del Trabajo, Convenio 161 (17, Febrero, 1985) Hace Referencia A Los Servicios Que Deben Disfrutar En El Trabajo En Materia De Salud. La Organización Internacional Del Trabajo. Ginebra., 1985.

Ginebra. Organización Internacional Del Trabajo, Convenio 30 (29, Agosto, 1933). Realiza Señalamientos Sobre Las Horas De Trabajo. La Organización Internacional Del Trabajo. Ginebra. 1930.

Ginebra. Organización Internacional Del Trabajo. Convenio 111 (22,

Junio, 1958). Por El Cual Se Hace Referencia Sobre La Discriminación Y Ocupación Que Se Puedan Presentar En Los Empleos. La Organización Internacional Del Trabajo. Ginebra

Ginebra. Organización Internacional Del Trabajo. Convenio 95 (24, Septiembre, 1952).Se Refiere A La Especial Protección Que Debe Tener El Salario De Los Trabajadores. La Organización Internacional Del Trabajo, Ginebra, 1952.

Latorre Ulloa, Kevin. Diseño De Un Vehículo De Transporte Urbano Para Distancias Cortas, Como Modelo De Innovación Social Para El Mejoramiento De La Calidad De Vida. Trabajo De Grado Profesional En Diseñador Industrial [En Línea]. Bogotá D.C.: Pontifica Universidad Javeriana. Facultad De Arquitectura Y Diseño, 2012.

Lopez Eraso, Jorge Mario. Condiciones De Salud Y Trabajo En Bicitaxistas De La Localidad De Usaquén, [En Línea]. Bogotá: Universidad Del Rosario. 2015.

Mejia, Daniel Y Posada, Carlos Esteban. Informalidad: Teoría E Implicaciones De Política. En: Borradores De Economía. Septiembre, 2007. No. 455, P.5.

Mercado Velandia, Claudia Janeth. Viabilidad Técnica Y Financiera De La Utilización Del Bicitaxi Como Medio De Transporte Público En El Marco Del Sistema