

LIBRE LOCOMOCION

por lina marcela pabon lobato

Fecha de entrega: 15-oct-2022 08:37a.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1925615952

Nombre del archivo: LINA_MARCELA_PABON_ARTICULO_FINAL.docx (231.91K)

Total de palabras: 6731

Total de caracteres: 37966

Derecho a la libre locomoción

Regulación, nuevas perspectivas e incidencia de la cultura en la economía de Colombiana.

Lina Marcela Pabon Lobato

Resumen:

La libertad de locomoción es un derecho y una garantía del Estado a los constituyentes, con él se faculta a las personas para poder desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio Colombiano y fuera de él, gracias a los distintos tratados internacionales ratificados en Colombia, con este artículo pretendemos señalar distintas críticas que se pueden evidenciar en la implementación o ejercicio del derecho a la libre locomoción el cual es vulnerado por el mismo Estado de diversas maneras, para ello se estudiara la historia de Colombia, el marco constitucional y la importancia del elemento movilidad y libre locomoción en el desarrollo de las ciudades.

key words

Libertad, Locomoción, movilidad, transporte público, economía, discriminación.

1

¹ Artículo de revisión como requisito de grado para el título de especialización de derecho Administrativo
Universidad Libre
Lina Marcela Pabón Lobato, egresada de la Universidad Autónoma del Caribe, correo electrónico
linamarcelapabon@hotmail.com

Abstract

The freedom of locomotion is a right and a guarantee of the State to the constituents, in which the person is empowered to be able to move from one place to another within the Colombian territory and outside of it, thanks to the different international treaties ratified in Colombia, With this article we intend to point out different criticisms that can be evidenced in the implementation or exercise of the right to free movement which is violated by the same State in various ways, for this the history of

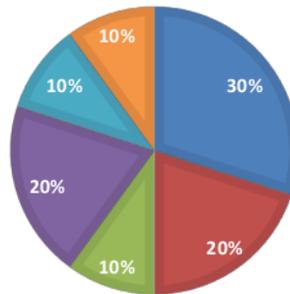
Colombia, the constitutional framework and the importance of the element mobility and free locomotion in the development of cities.}

Introducción.

Para la construcción del presente artículo se realizó la revisión de 10 referencias bibliográficas cuya temática fue la libre Locomoción, movilidad, transporte público, economía, además se realizo un matriz en donde se detallan las fuentes bibliográficas que mas hablan de estos temas, resultando lo siguiente:

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- REDALYC
- REPOSITORIO UNIVERSIDAD CATOLICA DE COLOMBIA
- REPOSITORIO UNIVERSIDAD JAVERIANA
- GOOGLE ACADEMICO
- REPOSITORIO UNIVERSIDAD MILITAR
- REPOSITORIO UNAULA



Conforme a los textos consultados se logró determinar que “La libertad de locomoción es un derecho fundamental en consideración a la libertad -inherente a la condición humana, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos”. (Sentencia 518 de 1992)

Este concepto va más allá de lo que se encuentra plasmado en la Constitución Política de Colombia, es un concepto lleno de matices y perspectivas que deben responder a necesidades básicas, así como la posibilidad de crear experiencias que transformen entornos desoladores en oportunidades de crecimiento y fortalecimiento de las comunidades.

Con este artículo se pretenden analizar las garantías que el estado debe proporcionar al constituyente para el debido ejercicio de este derecho, el cual está ligado de manera indirecta al estado de nuestras carreteras, medios de transporte masivos y cultura e incidencia de la violencia en el efectivo

ejercicio de la libre locomoción, ya que si bien, el Estado colombiano ha trabajado por brindar calidad de vías, infraestructura, implementar medios de transporte tendientes a la sostenibilidad, valiéndose de recursos económicos, humanos, naturales entre otros, no se logran altos estándares de calidad en la prestación de servicio de transporte público, no se logra organizar de manera adecuada las grandes ciudades en lo relativo al tránsito vehicular y peatonal, la realidad es que poco es el avance en materia de movilidad a nivel Nacional, siendo pocas las ciudades las que le apuntan a Gobiernos sostenibles basados en este eje fundamental.

Por ello se hace necesario realizar un estudio del modelo que plantea Colombia de la libertad de locomoción en desarrollo del Artículo 26 de la Constitución Política de Colombia, observando si con este se están obteniendo resultados que favorezcan y optimicen las condiciones de los habitantes, respondiendo a las necesidades que se dan con el mismo avance del tiempo en materia económica y cultural, entre otras.

El estudio de este artículo se realiza con el fin de mostrar las falencias que tiene el Estado en el ejercicio e implementación del derecho a la libre locomoción, tratando de puntualizar las críticas más evidentes, puntualizando el estudio sobre la movilidad en Colombia, el análisis de esta como una garantía que debe ofrecer el Estado, pro al desarrollo de la sociedad.

Pero lo anterior resulta un interrogante, ¿Qué incidencia tiene la movilidad sostenible, segura y sustentable en el desarrollo de la economía colombiana?

El derecho a la libre locomoción analizado desde el artículo 24 constitucional, comporta un mínimo de exigencias y garantías a proporcionar, no solamente a fin de realizar un simple “movimiento” o “desplazamiento” sino todos los componentes y derechos directamente encadenados, como el derecho a la vida, a la salud, a la educación, el trabajo, la seguridad, igualdad, toda vez que la falta del

Derecho a la movilidad limitaría el desarrollo en condiciones óptimas del individuo en sociedad, se debe entonces analizar el derecho a la libre locomoción desde una óptica encaminada a evolucionar, crear espacios y estrategias que satisfagan las necesidades que el devenir de los tiempos presenten, aportando herramientas y visión proyectada a la evolución de la sociedad y con ello su economía.

Pero que es transporte y que es movilidad, de conformidad a lo descrito en el presente artículo, Manuel Herce Vallejo (2009), explica que el transporte es la creación de la infraestructura utilizada para la movilidad y esta es el desplazamiento ejercido con el artículo Sobre la movilidad en la ciudad - propuestas para recuperar un derecho ciudadano. (Herce Vallejo, 2009)

1. Movilidad en Colombia

En el transcurrir de los años la raza humana ha sufrido muchos cambios en su forma de comer, hablar, vestir y transportarse, anteriormente las comunidades primitivas vivían en un constante nomadismo, en donde el principal método de transporte eran animales y carretas.

Las comunidades, se transportaban de un lugar a otro en búsqueda de sustento alimenticio y comodidades generadas por la misma naturaleza, las cuales una vez agotadas, surgía la necesidad de dirigirse a otro lugar en búsqueda de estas.

Con el pasar del tiempo, el ser humano encontró la manera de poder situarse en un solo lugar llamándose esta práctica sedentarismo, en donde la movilidad de un lugar a otro ya no fue por necesidad si no por voluntad de cada uno, creándose el derecho a la libre locomoción.

“Todos los pueblos de la prehistoria (2.000 millones de A.C.) vivieron una primera fase de nomadismo. Los cazadores, pescadores y recolectores de frutos, necesitaban moverse por supervivencia, convirtiéndose en una migración para no morir” (Bermúdez, 2013)

Encontrados en un solo lugar nació la necesidad de ordenar los territorios, con ello nacen los reinos, quienes protegían la soberanía y determinaban límites a los territorios, impidiendo con ello el paso libre entre las personas de cada reino, ya que cualquier extraño era una amenaza a la soberanía y podía poner el riesgo la misma.

“La defensa de la soberanía territorial implica regular el movimiento de las personas, sobre todo en los límites y fronteras, con lo cual no solo se restringía la libre circulación de las personas, sino que se prohibía su paso y se les retenía si no justificaban adecuadamente su movilización o si no portaban autorización para hacerlo. De allí que cada Estado recién constituido se interesara primordialmente en la fijación de los límites y fronteras de su territorio, dictara leyes sobre su soberanía territorial y encargara a las fuerzas armadas, legítimamente constituidas, su defensa y protección de su integridad. Junto con ello, el Estado tuvo que legislar sobre el Derecho Fundamental a la Libre Locomoción, un derecho humano que se tenía que garantizar, proteger y hasta regular, pero que no se podía prohibir”. (Bermudez, 2013, pág. 3)

Mediante la constitución política de 1991, artículo veinticuatro (24), se establece el derecho a la libre de locomoción, como una garantía a la movilización dentro del territorio colombiano “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”. (Constitución Política de Colombia [C.P.], 1991, art. 24)

El sistema de transporte masivo Transmilenio en Bogotá se incorpora a la ciudad desde el año 2000 siendo, hasta el momento, el único sistema de transporte masivo con el que cuenta la ciudad. En sus inicios fue una solución que impactó de manera positiva el proceso de desplazamiento de los ciudadanos, por lo que fue ejemplo para el acondicionamiento de otros sistemas de transporte, de las mismas características, en otras ciudades del país. Sin embargo,

pasados quince años de su implementación, se ha convertido en un sistema ineficiente y con diversos inconvenientes que lo hacen insuficiente para la ciudad. (Universidad católica de Colombia, 2016)

1.1. Movilidad y violencia

Aunque no pretendo ahondar en el tema de la violencia en Colombia, desconocer este hecho, sería pasar por alto las afectaciones que estas generaron y que aún siguen generando afectaciones a la movilidad y al ejercicio de la libre locomoción.

“Colombia ha consolidado sus territorios y construido su historia poblacional mediante la dinámica del conflicto interno. Durante su historia como república en los pasados 185 años ha vivido 25 guerras civiles nacionales y alrededor de 60 guerras regionales. Como resultado de esas disputas se generó una gran migración de la población que provocó la ampliación de la frontera agrícola y la incorporación de inmensos terrenos a esta actividad. Algunos estudios al respecto indican que desde 1865 venían ocurriendo confrontaciones entre los sectores que perseguían un desarrollo sustentado en la acumulación interna del capital industrial y financiero, y los grupos más conservadores, que querían mantener su posición económica mediante la concentración de la propiedad territorial” (Ruiz, El desplazamiento forzado en Colombia: una revisión histórica y demográfica, 2011)

Este conflicto interno ha generado desplazamiento forzado en el territorio nacional, atentando de así al derecho a la libre locomoción ya que el desplazamiento no se genera a voluntad, este es implantado por fuerzas armadas en el país que buscan el acaparamiento del territorio para sus actividades ilícitas, entre otros aspectos de guerra que afectan a la población colombiana.

Los territorios ubicados en el casco urbano normalmente no tienen estos conflictos, sin embargo, no es fácil decir lo mismo de los territorios rurales, o de **difícil acceso**, en donde es recurrente el desplazamiento o migración forzada. Territorios como el El Guainía, Vichada, Vaupés, Amazonas, están acostumbrados a ver estos grupos armados en las calles como si fuesen, fuerza pública del estado colombiano, ya que el difícil acceso a estos departamentos ha generado en Colombia una especie de olvido, en donde hay falta de fuerza pública, hay falta de recursos y políticas públicas que generen seguridad a los constituyentes ubicados en estos territorios.

1.2. Movilidad y cultura

La efectividad en el transporte público y en el debido ejercicio de la libre locomoción, también es un problema de cultura, ya que la población es un eje importante en el desarrollo de esta garantía constitucional, ya que, si bien es cierto, el Estado debe garantizar el mismo, otorgando la infraestructura necesaria para la implementación adecuada, entre otros aspectos, no es menos cierto que la población también debe cumplir con ciertas reglas establecidas para la efectividad en el transporte.

En Colombia es evidente la problemática de cultura ciudadana, siendo más notoria al momento de usar el transporte público, ya que hay personas que pretenden burlar el sistema establecido, haciendo caso omiso a los pagos que hasta el momento deben realizarse en este transporte, al igual que los innumerables actos de vandalismo en contra de estos sistemas, dado que parte de la población cree que por ser este un transporte público del Estado, y como el Estado debe garantizar el debido ejercicio de este, una forma de protesta ante el mismo es el vandalismo, sin tener en cuenta que estos actos retrasan la economía en el país, impidiendo la posibilidad de destinar recursos a otras necesidades del Estado, tales como la salud, medio ambiente, educación, entre otros.

Según datos de la revista BBC NEWS, en el 2017, Bogotá-Colombia ocupaba el puesto 32 dentro de los países latinoamericanos con peor transporte público, la mayor culpabilidad en este ranking, es por temas de infraestructura por parte del estado, pero a manera de crítica, también es cierto que parte de la problemática gracias a unos pocos quienes no protegen ni valoran la poca infraestructura existente.

1.3. Movilidad (discapacidad, igualdad e inclusión)

La constitución política de 1991, en su Artículo 13, “establece que Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica”. (Constitución Política de Colombia [C.P.], 1991, art. 13)

Por su parte la libertad de locomoción pretende hacerle la venia a este derecho y procurar efectividad en la movilidad de personas con discapacidad en el país, con el fin de brindar las garantías correspondientes, sin embargo,

Las personas con discapacidad en Colombia hacen parte de las minorías discretas u ocultas, han sido históricamente discriminadas por su condición física, cognitiva, mental o sensorial. Se les ha excluido de las oportunidades sociales, se les ha negado el ejercicio de sus derechos, y desconociendo que hacen parte de la diversidad humana, no se les ha permitido vivir socialmente en condiciones de igualdad. 1) El derecho de acceso en condiciones de igualdad de las personas con discapacidad al transporte público colectivo urbano constituye un ejemplo de esta exclusión histórica, discreta y sistemática, en cuanto que, en lugar de ser la herramienta material de garantía de sus derechos

constitucionales, es negado por las autoridades administrativas en la operación de este servicio. (Ordoñez, A. F. (2015) Pag. 7)

Es claro precisar que Colombia ha avanzado en la generación de ambientes que permiten la movilidad de personas con discapacidad, con la creación de políticas públicas que obligan al legislador a la adecuación del país en torno a la no discriminación, en el Informe Alternativo de la “Fundación Saldarriaga Concha al Comité de Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad”, se consideró que,

Colombia es un Estado en el cual las personas con discapacidad gozan de una especial protección de sus derechos humanos en el marco constitucional y legal, la cual fue complementada y reforzada con la ratificación e incorporación al ordenamiento jurídico de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) en 2011. A través de la CDPD el Estado colombiano adquirió la obligación de transformar los imaginarios, las prácticas y las normas contrarias al derecho internacional de los derechos humanos. A su vez, adquirió la responsabilidad de diseñar, implementar y evaluar las políticas públicas respetuosas de la diversidad que incluyan efectivamente a la población con discapacidad y que propendan a proteger, respetar y garantizar sus derechos humanos. Gracias al impulso de este instrumento internacional, el Estado colombiano ha fortalecido la perspectiva de la discapacidad y su inclusión social como un fenómeno (Fundación Saldarriaga, 2015, pág. 8)

Sin embargo, Colombia todavía es un país en proceso de inclusión, ya que estas políticas se han implementado en las grandes ciudades en las cuales no se puede decir la inclusión en cuanto a la movilidad a sido completa, ya que al momento solo se han generado cambios en para las personas con discapacidad motora, por cuanto existen falencia todavía en las discapacidades tanto visuales, como sonoras que no se han tenido en cuenta, ahora bien dejando de lado las ciudades con menor población,

pueblos y veredas en donde a la fecha no se han empezado con la implementación de ninguna de estas políticas, lo que evidencia la centralización del estado, la desorganización del mismo y la constante violación propiamente dicha a la libertad de locomoción en poblaciones minoritarias.

2. Transporte público perspectiva con relación a otros países

En Colombia se habla de transporte público a aquel transporte de placa blanca que, presta un servicio público en el que pueda transportar por un “bajó un costo” a una persona que así lo desee, tenemos como ejemplo los taxis, buses Transmilenio, mío, transmetro, metro, entre otros medios de transporte avalados por el estado.

“El Ministerio de transporte es el organismo del Gobierno Nacional”, que se encarga de todas las políticas planes tránsito e infraestructura del transporte en Colombia, este Ministerio delega sus funciones en los organismos de tránsito quienes se encargan de la vigilancia y el control de la prestación de un servicio de transporte.

Actualmente a nivel de transporte público, el Estado colombiano enfrenta distintas problemáticas relacionadas con las dificultades en el acceso, la congestión, accidentalidad y precio para acceder a ellos.

En Colombia, las tarifas del transporte público urbano (autobús y taxi) son fijadas por las autoridades municipales autónomamente, aunque para ello deben ajustarse a las metodologías establecidas para el efecto por el Gobierno Nacional. En el caso de Bogotá, estas tarifas se basan en estudios técnicos y negociaciones con los transportadores. Las tarifas no están subsidiadas y, en consecuencia, deben cubrir todos los costos de operación y administración en que se incurra. Tampoco existen descuentos para ningún grupo social (estudiantes y adultos mayores), y todo

usuario mayor de tres años debe pagar la tarifa completa. (Banco de desarrollo de america latina, 2011, pág. 147)

La dificultad en el acceso de la que tratamos está más relacionada al precio para acceder a este transporte, toda vez que a pesar de ser Colombia un país petrolero, la gasolina la encontramos a un precio muy elevado lo cual aumenta el valor de las tarifas que ofrecen las personas que se dedican al transporte público de manera particular.

Para transportes tales como Transmilenio, transmetro o mío, son muy pocos los servicios de buses activados para este servicio, lo cual genera congestión y muchas veces accidentalidad.

Para afrontar el problema de transporte público en la ciudad de Bogotá se implementó el modelo de BRT (Bus Rapid Transit) o Bus Rápido, el cual está basado en un corredor exclusivo para los buses, en donde hay una distribución de pagos por estaciones y los automotores que se utilizan son de una gran capacidad, ya que los articulados pueden tener una capacidad de 160 (Quintero, Murcia , Pulido, Galindo, & Lopez, 2019, pág. 5)

Estos métodos de transporte público masivo solo se encuentran de manera singular en cada una de las ciudades, por ejemplo el transmetro se encuentra en la ciudad de Barranquilla y solo se traslada en el casco urbano de la misma, el Transmilenio solo se encuentra en la ciudad de Bogotá y el mío en Cali, la denotación en este aparte es para tener en cuenta que el Estado no prestando las garantías del transporte público masivo de ciudad a Ciudad a un bajo costo, como comparación podemos traer a colación el transporte público utilizado en Estados Unidos, el cual a pesar de ser tan antiguas sus redes viales, están diseñadas para que este metro se traslade de ciudad a Ciudad, de pueblo a pueblo de Estado a Estado y cuentan con un servicio más pequeño para el transporte de

metro, dentro del casco urbano de cada una de las ciudades de cada estado, garantizando así el derecho a la libre locomoción.

Con lo anterior también se busca hacer un paralelo en cuanto al ámbito jurídico con otros países, con el fin de darle más amplitud al tema y realizar comparaciones con situaciones lejanas que pudiesen implementarse en nuestro país (Castro-Zapata, 2020)

2.1. Transporte público en Luxemburgo

La movilidad urbana es un problema a resolver en todos los países, Colombia, no es el único con problemas de transporte público, existen muchos otros países que se encuentran en la misma situación de Colombia, pero han visto una salida a los retrasos de crecimiento como país que estos pueden causar.

Gannon y Liu (1997), abordan el tema de la relación entre la pobreza y el sector de transporte, con el fin de identificar los casos para los que la inversión en infraestructura de transporte ha tenido buenos resultados en la reducción de la pobreza. Los autores destacan que el papel del transporte tiene repercusiones directas e indirectas en la reducción de la pobreza. Por ejemplo, incrementa la eficiencia a través de una más estratégica localización de los recursos, así como también permite la generación directa de empleo, logrando una mayor posibilidad de acceso a la educación y demás servicios sociales. De modo que para un adecuado enfoque de recursos en el sector del transporte, es necesario que se tengan en cuenta criterios de equidad y pobreza. Dentro de las conclusiones, los autores destacan a las inversiones en infraestructura de transporte como uno de los principales instrumentos de política para impulsar el crecimiento económico y reducir la pobreza. (Perez, 2005, pág. 3)

En la ciudad estado de Luxemburgo, evidenciaron la favorabilidad de prestar un servicio de transporte público a la ciudad totalmente gratuito, Esta medida se financia con los impuestos generales y pretende favorecer a la clase obrera del país ofreciéndoles un aliciente económico como lo es el transporte público.

2.2. Transporte público en España

En la constitución española el transporte público es un derecho básico, esta condición está fundamentada en el bienestar ciudadano al que este país pretende proteger, para ello implementa cuatro modelos de financiación de transporte urbano, estos son

“los Modelos de financiación pública presupuestaria, Financiación pública no presupuestaria a través de entidades empresariales (tales como Renfe operadora y ADIF en el caso ferroviario), Modelos de financiación privada, habitualmente a través de la concesión, Modelos de financiación mixta en los que participan conjuntamente el sector público y el privado”, (Urbano, Ruis Rua, & Sanchez Gutierrez , 2012)

Debido al incremento de la movilidad, en España se generó mucha congestión en el transporte público, lo que llevo a la implementación de tres programas de financiación de presupuestos, el primero “dedicado a aportar fondos para la prestación del servicio de transporte colectivo urbano a las corporaciones locales, Programa de subvenciones y apoyo al transporte terrestre y el Programa Infraestructuras de Transporte Ferroviario” (Urbano, Ruis Rua, & Sanchez Gutierrez , 2012)

La implementación de estos programas evidencia lo importante que es para la comunidad Europea la movilidad.

2.3. Transporte público en México

En México el transporte público es muy amplio, en este país hay diversidad de transporte lo cual hace eficiente este método de transporte,

Actualmente la CDMX cuenta con una amplia oferta de transporte público y privado con diversas modalidades de operación. El transporte público se integra por el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Sistema de Transportes Eléctricos (Tren ligero y Trolebús), Tren suburbano, BRT (Metrobús), Sistema de Movilidad 1 (M1) (antes RTP), transporte colectivo (camiones, microbuses, combis, minivan), corredores concesionados (los cuales son derivados del transporte colectivo) y el Programa Ecobici (sistema de bicicletas compartidas). Entre los modos privados están los taxis libres, de sitio, radio taxis y taxis por aplicación, los autobuses foráneos, y recientemente se han incorporado servicios de bicis compartidas (Galindo Perez, Reyes Garcia, & Suarez Lastra, 2019)

Sin embargo, a pesar de las diversas rutas y posibilidades de transporte en el país, el transporte público en este país está muy mal calificado debido a lo lento, costoso, y en mal estado en el que se encuentra, aunado a ello la inseguridad es mucha, lo cual ha generado que los Mexicanos, por lo general opten por tomar rutas largas, las cuales se encuentran más vigiladas por el estado, ya que cuentan con sistemas de vigilancia que transmiten tranquilidad a aquellos que se movilizan bajo estos métodos.

El transporte público en México y Colombia es muy semejante, los gobiernos de estos países están en deuda con la ciudadanía por un mejor transporte público, hay que tratar de llevar el transporte público a la calidad existente en países tercermundistas y entender que este no solo beneficia a un país en su aspecto social, también es benéfico en forma económica.

2.3. Transporte público en EEUU (New York)

Con el fin de ser un poco equitativos con la comparación se toma la ciudad de Bogotá – Colombia, dado que la misma es una de las ciudades más desarrolladas de Colombia, como base de la comparación y en esta estuvo implementado en los años 1884-193 el tranvía el cual “pesar de ser una empresa rentable, fue reemplazado por un sistema de buses como medio principal de transporte en la ciudad”. (Esquivel Triana, 2014)

Al realizar las comparaciones respectivas entre ambos medios de transporte masivo, se pudo evidenciar que la eficiencia medida en términos de capacidad de transporte de personas, cobertura, velocidad con respecto a valor del pasaje, presenta una diferencia realmente importante, pues inclusive si miramos otro factor como es el tamaño de ambas ciudades, seguiremos sorprendiéndonos, ya que mientras la ciudad de New York cuenta con una superficie de 783.8 km², Bogotá cuenta con una superficie de 1,775 km². Este factor es absolutamente relevante, pues si observamos en paralelo el tamaño de las ciudades, respecto al cubrimiento que tienen en las mismas, para atender sus usuarios, veremos que Transmilenio presenta un déficit claro, pues muchas zonas estarían sin acceso al principal transporte masivo de la ciudad. (Galindo-Vera, López-Barreto, Murcia-Otalvaro, & Pulido-Amado, 2019, pág. 9)

3. Importancia del elemento movilidad y libre locomoción en el desarrollo de las ciudades.

El concepto de movilidad es amplio y no podemos limitarlo al concepto del “transporte” únicamente, pues este sólo tiene que ver con el desplazamiento de personas y productos, bien sea transporte de servicio público, particular o mixto, por su parte la movilidad se compone de elementos importantes como son las condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se transportan.

Si bien las ciudades se alimentan, crecen, se desarrollan, evolucionan a partir de la movilidad de sus habitantes, este concepto no es tan sencillo de abordar pues se observan diferentes concepciones, significados y abordajes distintos, por ejemplo, el “Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”, sostiene:

Un nuevo concepto de movilidad urbana supone aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la «comodidad» entre los distintos modos de transporte colectivos (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente. Por último, significa también reconciliar los intereses del transporte de mercancías y del transporte de pasajeros, con independencia del modo de transporte utilizado. (Comisión de Comunidades Europeas, 2007)

Por su parte la Obra Social Caja Madrid en su libro “Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental” presenta las siguientes afirmaciones:

la movilidad no es sino un medio para permitir a los ciudadanos, colectivos y empresas acceder a la multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la ciudad. Su objetivo es que los ciudadanos puedan alcanzar el destino deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad y de la forma más autónoma y rápida posible. La movilidad no es sinónimo de transporte. El transporte es solo un medio más para facilitar la movilidad ciudadana. También cuentan los modos alternativos de moverse: caminar, bicicleta, etc. Dar solución a los problemas de tráfico, no es solucionar la movilidad urbana. Las políticas de movilidad tienen que ofrecer soluciones a todos los ciudadanos: peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, usuarios del transporte

público, automovilistas [...] Para lograr la máxima eficiencia y reducir las necesidades de desplazamiento es más importante “crear cercanía”, es decir, que se pueda estudiar, comprar, trabajar y divertirse cerca del lugar de residencia, que “producir transporte” (Obra Social Caja Madrid, 2010)

De esta manera podemos determinar elementos importantes que componen el Derecho a la libre locomoción y como su engrane aporta al desarrollo de la sociedad.

3.1 Relación del derecho a la libre locomoción con otros derechos

Garantizar el Derecho a la Libre locomoción corresponde plenamente a proporcionar un conjunto de derechos vinculados con la realización del derecho a un nivel de vida adecuado, tal como lo presenta la Constitución Política de Colombia, en su título II “De Los Derechos, Las Garantías y Los Deberes”, constituyendo así un derecho indispensable para asegurar un nivel de vida óptimo por ser considerado una necesidad básica del Ser humano.

El Derecho a la libre locomoción representa una condición para el ejercicio de otros derechos como la educación, la salud, el trabajo, la alimentación, la vivienda, debido a que las distancias, tiempo y exigencia de movimiento se hacen necesarios para su ejecución.

En el “Informe Especial Sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal” se enmarcan diferentes posturas frente a la dependencia que existe por parte de algunos Derechos fundamentales ante el Derecho a la libre locomoción (Universidad Nacional Autónoma de México, 2013) dentro de los que destaca el derecho a la salud, pues la movilidad permite el acceso a las personas al servicio de salud y asistencia en caso de enfermedad. Así mismo cuando se realiza un ejercicio pleno del derecho a la libre locomoción se respeta el ambiente protegiendo el derecho de toda persona al a un disfrute pleno del derecho a la salud, que interrelacionados disminuyen los niveles de accidentalidad, que a su vez genera y

representa un problema de salud pública. Cuando se disminuyen los tiempos de traslado de un lugar a otro se reducen también los niveles de estrés, niveles que impactan la salud mental de los ciudadanos.

De igual forma el derecho a la libre locomoción se relaciona directamente con el Derecho al trabajo, toda vez que es un medio de acceso y una condición necesaria para el disfrute y desarrollo adecuado del trabajo, elementos necesarios para la integración del individuo en sociedad. A través del ejercicio pleno del derecho a la movilidad, se garantiza también el derecho al libre desarrollo de su personalidad, consagrado en el Artículo 16 Constitucional, pues el traslado y desplazamiento a determinado lugar no puede ser impedimento para la participación de las personas en los diferentes espacios sociales, económicos, políticos y culturales

Cabe resaltar que si bien la suma de condiciones básicas contribuye a la realización del derecho a la libre locomoción siempre será necesario el compromiso y obligaciones adquiridas por parte del Estado Colombiano por su complejidad y papel fundamental dentro de la sociedad.

3.2 Desarrollo del ser humano a partir de la movilidad

Es una realidad la transición que Colombia ha tenido que afrontar, de cara a la modernidad, como se dijo antes, el siglo XX fue un ciclo decisivo para la urbanización, incluso a nivel mundial, los procesos económicos, culturales y políticos, crecimiento poblacional, fueron determinantes en el desarrollo de las ciudades, situaciones para las que el Estado no estaba preparado, trayendo entonces una serie de dificultades que se han intentado solucionar.

Se hace necesario que los estados garanticen de manera pronta y efectiva el desarrollo del ser humano a partir de la movilidad creando políticas públicas que favorezcan a los ciudadanos, traducidas en bienestar general y afectación a niveles de desigualdad.

En el Informe Anual (2006) presentado por el “Banco Interamericano de Desarrollo” ha presentado cuatro componentes para medir el interés de las políticas hacia el interés público, que en materia de movilidad resultan imprescindibles de tener en cuenta:

“Grado en que los funcionarios públicos tienden a favorecer a quienes tienen buenas conexiones en sus decisiones de política., Grado en que las transferencias (bienes o servicios) llegan efectivamente a sectores poblacionales particulares, Capacidad del Estado para imponer pérdidas a actores poderosos, Grado en que el gobierno representa intereses difusos y desorganizados versus intereses concentrados y bien organizados”, (BID, 2006, pág. 17)

De esto se infiere que el verdadero liderazgo y el efectivo desarrollo institucional (técnico y político) puede llegar a garantizar correspondencia entre la ciudadanía y el Estado, por medio de políticas, respuestas gubernamentales, intervenciones públicas en materia de movilidad específicamente.

En el interés de los estados de dar respuestas rápidas a las necesidades de sus administrados, se ha cometido el error de la improvisación y falta de planificación verdadera, perdiendo el enfoque de crear ciudades ordenadas, equitativas, sostenibles, fragmentando las ciudades, perdiendo articulación social, espacios públicos invadidos y sectores privilegiados respecto de otros, lo que implica un desafío para los gobiernos.

Manuel Herce (2009), en su libro dedicado a las “herramientas de un enfoque alternativo para la planificación de la movilidad” define “los planes de movilidad urbana” al igual expresa que “los municipios europeos han concebido como “el marco para una nueva estrategia [...] para afrontar el desafío que significa el ejercicio del derecho a la movilidad física como condición asociada a las necesidades de conexión social”. (Herce Vallejo, Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para

recuperar un derecho ciudadano, 2009) que si bien el fenómeno de urbanización en el mundo continuará, la necesidad de desplazamiento de personas y de mercancía también aumentarán, lo que implica una planeación y gestión de las ciudades al generarse dinámicas origen – destino, otorgándole a la movilidad una connotación de eje transversal del desarrollo, no sólo urbano, sino económico, social y cultural,

3.3. Evolución a partir de una movilidad sostenible

En consideración a algunas de las problemáticas planteadas a lo largo de este trabajo, se hace necesario presentar un escenario que realmente proponga desarrollo para las ciudades, especialmente en Colombia y es que el Estado no sólo debe fijar su mirada en el desplazamiento, reducción de tiempo, transporte y demás, se hace necesario enfocarse en el concepto de “Movilidad Sostenible” que esboza un modelo de ciudad más compacto que propenda por la satisfacción de las necesidades básicas de los ciudadanos optimizando los desplazamientos, en tiempo y autonomía, de mayor eficiencia energética, ambiental y social, cuya clave está en el trato hacia el peatón como principal protagonista del espacio público.

En su tesis doctoral “Priorización de proyectos de mejora para la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Valencia” Julio Luis Mazario Diez plantea:

El automóvil ha sido el elemento principal en la definición de la morfología de las ciudades europeas actuales. Ha sido el medio de transporte en torno al cual se han desarrollado las ciudades. Fruto de este desarrollo urbano se han producido impactos negativos de gran magnitud. El primero a destacar es la dispersión urbana; el uso del automóvil permite mayores distancias entre los centros de actividades, por lo que las ciudades se expanden sin límite,

ocupando el territorio. La dispersión urbana produce aumentos en las distancias que deben recorrer los ciudadanos para realizar sus actividades diarias, a la vez que produce otros impactos, como el efecto barrera, que aísla zonas del territorio, rodeadas de vías que no se pueden cruzar si no se dispone de vehículos motorizados(...). (Mazario Diez, J.L. Priorización de proyectos mejora para la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Valencia (Trabajo de Tesis) Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=76984>)

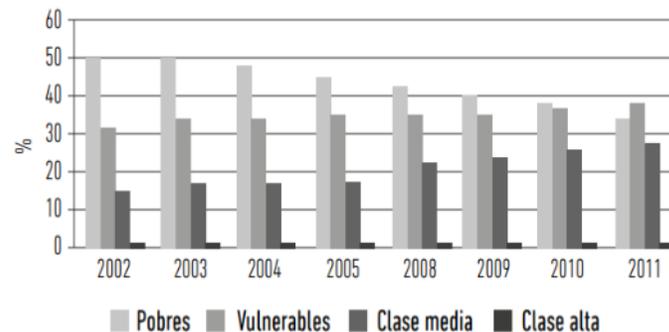
Cuando se gestiona una transición correcta hacia un tipo más sostenible de movilidad urbana, se deben plantear estrategias que juegan un papel importante en el desarrollo de las ciudades, generando un impacto directo en el estilo de vida de millones de ciudadanos y el medioambiente que los rodea, entre las más destacadas está la mejora de carriles en “bici”, ampliar el transporte subterráneo, peatonalizaciones, señalización, subsidio de transporte público, estándares de aparcamiento con un correcto uso de las mallas viales, mejora del desarrollo vehicular que propenda a penalizar resultados que generen elevados impactos tales como polución, ruido, deterioro en la salud, etc.

Como conclusión se logra evidenciar que la movilidad sostenible, segura y sustentable tiene una gran incidencia en la economía Colombia, la falta de implementación de estrategias encaminadas al transporte en Colombia son pocas y estas no solamente atrasan el progreso de un país en cuanto al ámbito laboral, sino también los beneficios que el transporte y movilidad generaría, factores que incrementarían con la debida implementación del transporte, tales como el aumento del turismo, de conformidad con lo descrito por (Domingo Verano Tacoronte, 2016) la capacidad de generar riqueza a través del turismo se ha convertido en una de las principales actividades económicas de algunos países.

Recordemos que el turismo en el país represente una gran parte del producto interno bruto del mismo, lo cual incide directamente en la economía y con ello ayuda a reducir las brechas existentes en

las clases sociales. Conforme al estudio realizado en el Artículo de revisión Clase media y movilidad social en Colombia, se plasmaron los siguientes datos. (Uribe Mallarino & Ramirez Moreno, 2019)

Figura 1. Evolución de las clases sociales en Colombia (2002-2011)



La tabla anterior denota la búsqueda del Estado en acabar con estas brechas, sin embargo, se necesitan más políticas públicas que mejoren la calidad de las vías para una movilidad sostenible, segura y sustentable en el desarrollo de la economía colombiana.

Referencias

- Banco de desarrollo de america latina. (2011). Desarrollo urbano y movilidad en America latina. Cooperacion andina de fomento.
- Bermudez, L. A. (2013). El derecho a la libre locomocion frente a la labor de la policia de transito. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/9414/OrregoBermudezLeonardo2013.pdf?sequence=1&isA>
- Castro Zapata, S. F. (2020). Comparación internacional sistema de transporte y legalidad. (Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia). Facultad de Derecho. Bogotá, Colombia, Recuperado de <https://hdl.handle.net/10983/24705>
- Comision de Comunidades Europeas. (2007). Libro verde - Hacia una nueva cultura de movilidad urbana. Bruselas.
- Comision Europea. (5 de Abril de 2022). Un pacto verde europeo. Obtenido de https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_es

- Concha, F. S. (2015). Discapacidad inclusion social en Colombia. https://www.saldarriagaconcha.org/wp-content/uploads/2019/01/pcd_discapacidad_inclusion_social.pdf
- Comision de Comunidades Europeas. (2007). Libro verde - Hacia una nueva cultura de movilidad urbana. Bruselas. <https://docplayer.es/9506256-Libro-verde-hacia-una-nueva-cultura-de-la-movilidad-urbana.html>
- Díaz Osorio, M. S., & Marroquin Moyano, J. C. (2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público : transmilenio en Bogotá. *Revista De Arquitectura (Bogotá)* <https://doi.org/10.14718/RevArq.2016.18.1.11>
- da Cunha, José Marcos P; Rodríguez Vignoli, Jorge (2009). Crecimiento urbano y movilidad en América Latina. *Revista Latinoamericana de Población*, Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=323827368003>
- Esquivel Triana, R. (2014). Economía y transporte urbano en Bogota 1884-1930. *Memoria Y Sociedad*, 2(4), 39–61. Repositorio Universidad Javeriana. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/memoysoiedad/article/view/7624>
- Galindo-Vera, C. A.; López-Barreto, D. A.; Murcia-Otalvaro, A. L.; Pulido-Amado, J. J. & Quintero-Peña, J. P. (2019). Análisis comparativo entre el sistema de transporte público masivo de la ciudad de Bogotá frente a la ciudad de New York [Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia] Repositorios latinoamericanos <https://hdl.handle.net/10983/24138>
- Galindo, C. Reyes, V. Suarez, M (2019) Movilidad y transporte, cómo nos movemos en la ciudad de México (pg. 266) Instituto de Investigaciones Jurídicas <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5965/8.pdf> Obra Social Caja Madrid. (2010). *Movilidad Urbana Soatenible: Un reto energetico y ambiental*. Madrid.
- Herce Vallejo, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Reverte.
- Herce Vallejo, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Reverte.
- Mazario Diez, J. L. (2015). *Priorizacion de Proyectos de Mejora para la Movilidad Urbana Sostenible en la Ciudad de Valencia*. Valencia. <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/59436/MAZAR%c3%8dO%20-%20Priorizaci%c3%b3n%20de%20proyectos%20mejora%20para%20la%20movilidad%20urbana%20sostenible%20en%20la%20ciudad%20de%20Va....pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Mazario Diez, J.L *Priorización de proyectos mejora para la movilidad urbana sostenible en la ciudad de Valencia (Trabajo de Tesis)* Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=76984>.
- Ordoñez, A. F. (2015). *Acceso al Transporte Público para Personas con Discapacidad en Bogota: Caso SITP [tesis de maestria, Universidad Nacional de Colombia]* Repositorio universidad Nacional de Colombia <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/54806/1098654844.2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

ONU. (22 de NOVIEMBRE de 2018). NOTICIAS ONU. Obtenido de MIRADA GLOBAL HISTORIAS HUMANAS: <https://news.un.org/es/story/2018/11/1446981>

Orrego, L. (2013). El derecho a la libre locomoción frente a la labor de la policía de tránsito. <http://hdl.handle.net/10654/9414>

Pardo, C. (2009). Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de america latina. NU.CEPAL https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3641/1/S2009308_es.pdf

Perez, G. J. (2005). La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia. Cartagena. <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-64.pdf>

Ruiz, N. Y. (2011). El desplazamiento forzado en Colombia una revisión histórica y demográfica. Redalyc <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31224198005>

Suárez Falcón, H., Verano Tacoronte, D. y García Santana, A. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. *Gestión y Ambiente*, 19(1), 48–62. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/gestion/article/view/57205>

Toro Hernández, A. Henao Velásquez, M.A..(2016) El derecho a la libre locomoción y las fronteras invisibles : esbozo jurídico y de ciudad. Recuperado de <http://repository.unaula.edu.co:8080/jspui/handle/123456789/1320>

Ulloa, C. M. (2010). El derecho fundamental a la libre locomocion. *Derecho y realidad*, https://revistas.uptc.edu.co/index.php/derecho_realidad/article/view/4931

Uribe Mallarino, C. y Ramírez Moreno, J. (2019). Clase media y movilidad social en Colombia. *Revista Colombiana de Sociología* <https://doi.org/10.15446/rcs.v42n2.50749>

(Universidad Nacional Autonoma de Mexico [UNAM], 2013). Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el distrito federal.

Universidad Nacional Autónoma de Mexico. (2013). El Reconocimiento de la movilidad como un derecho humano. En Informe Especial Sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012 (pág. 33). Ciudad de Mexico .

Urbano, P. M, Ruiz Rúa, A. Sánchez Gutiérrez, J. I. (2012). El sistema de transporte publico en españa: una perspectiva interregional. Redalyc <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=282125048009>

LIBRE LOCOMOCION

INFORME DE ORIGINALIDAD

0%

INDICE DE SIMILITUD

0%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

0%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias < 5%

Excluir bibliografía

Activo