

**EL DERECHO A LA IGUALDAD FRENTE AL TRANSPORTE PÚBLICO
INFORMAL EN EL MUNICIPIO DE SOLEDAD**

JOVANNY VARGAS SANDOVAL

Trabajo de grado como requisito para optar el título de abogado

CORPORACION UNIVERSITARIA DE LA COSTA C.U.C.

FACULTAD DE DERECHO

BARRANQUILLA

2010

**EL DERECHO A LA IGUALDAD FRENTE AL TRANSPORTE PÚBLICO
INFORMAL EN EL MUNICIPIO DE SOLEDAD**

JOVANNY VARGAS SANDOVAL

Trabajo de grado como requisito para optar el título de abogado

Asesora metodológica:

VERA JUDITH VILLA GUARDIOLA

Abogada – Psicóloga

Asesor teórico

JAVIER FERREIRA OSPINO

Mgs. Investigación

CORPORACION UNIVERSITARIA DE LA COSTA C.U.C.

FACULTAD DE DERECHO

BARRANQUILLA

2010

NOTA DE ACEPTACIÓN

ASESOR

JURADO

JURADO

Barranquilla, noviembre 2010

DEDICATORIA

A Dios por iluminarme cada día para tener la comprensión necesaria para el análisis y desarrollo de este trabajo a fin de poder alcanzar las metas propuestas, a mi madre, por su enorme esfuerzo día a día en aquellas noches de desvelo en su trabajo como enfermera para hacerme un hombre de bien, por brindarme la educación y el apoyo necesario para alcanzar este objetivo, a mi padre, por su disciplina, porque gracias a el aprendí a darle valor a las leyes y entender que el hombre y la comunidad sin leyes es un barco a la deriva destinado al naufragio.

Gracias papá, gracias mamá por enseñarme a dar amor, a ser comprensible, tolerante y justo, gracias por su apoyo, la confianza y el buen ejemplo que me han dado durante todos los años de mi vida.

A mi hijo porque ha sido la fuerza que me motiva cada día, porque sin su comprensión y sacrificio no hubiese podido avanzar para alcanzar esta meta,

A mis hermanos porque siempre han demostrado la confianza y el orgullo que sienten por mí, lo que me dio mucha más fuerza para concretar esta etapa de mi vida de manera honrosa, para todos los miembros de mi familia.

Jovanny Vargas Sandoval.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION	7
1. RESEÑA HISTORICA DEL MOTOTAXISMO	10
1.1. EL MOTOTAXISMO EN PARIS	26
1.2. EL MOTOTAXISMO EN MADRID	28
1.3. EL MOTOTAXISMO EN LONDRES	32
1.4. EL MOTOTAXISMO EN TAILANDIA	33
2. EL MOTOTAXISMO EN LA LEGISLACION COLOMBIANA	36
2.1. LEY 769 DE 2006	49
2.2. DECRETO 2961 DEL 4 DE SEPTIEMBRE DE 2006	53
2.3. PROYECTO DE LEY 207 DE 2009	55
3. DECRETOS Y RESOLUCIONES QUE REGULA EL MOTOTAXISMO EN EL MUNICIPIO DE SOLEDAD	60
3.1. DECRETO 0308 DEL 8 DE OCTUBRE DE 2007	65
3.1.1 Violación del derecho a la igualdad	66
3.2. DECRETO 0235 DEL 10 DE OCTUBRE DE 2008	76
3.3. DECRETO 0046 DEL 13 DE FEBRERO DE 2009	82
3.4. DECRETO 0103 DE ABRIL DE 2009	84
3.5. DECRETO 0149 DEL 6 DE JUNIO DE 2009	86
4. ALTERNATIVAS A LA PROBLEMA JURIDICO DEL MOTOTAXISMO EN SOLEDAD	88

4.1	IDENTIFICACIÓN DE LOS MOTOTAXISTA	90
4.2	PERMISO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	92
4.3	DIRECCIÓN POR PARTE DE UNA EMPRESA	93
4.4	MARCACIÓN DE VÍAS	96
4.5	PRESTACIÓN DEL SERVICIO POR OTRAS VÍAS	98
4.6	INFORMANTES DE LA POLICÍA	100
4.7	EXAMEN TEÓRICO PRÁCTICO	101
5.	CONCLUSIONES	104
	BIBLIOGRAFIA	106

INTRODUCCION

Este trabajo de se basó en el estudio de los decretos emitidos en contra de la actividad del mototaxismo en el Municipio de Soledad, a través de cada lectura el lector irá conociendo como se ha desarrollado esta actividad a lo largo de toda la localidad Soledaña y como la alcaldía en aras de frenar su crecimiento, ha expedidos decretos que han vulnerado derechos consagrados en la constitución y en las leyes; de igual forma, el lector conocerá donde nació la actividad del mototaxismo y que generó su expansión por casi todo el territorio colombiano.

La investigación muestra como el mototaxismo es un servicio de transporte que no solo se encuentra vigente en los municipios y ciudades de Colombia, sino que también se presta en ciudades de Europa, para facilitar la movilidad de ejecutivos y empresarios, sin que con esto se afecten las empresas dedicadas al servicio de transporte público. Por otra parte, se observa cómo funciona el servicio de mototaxismo y de qué forma algunos gobiernos han protegido esta actividad que representan una fuente de atracción para sus visitantes.

Este estudio se llevó a cabo, como respuesta a la problemática social que viven los mototaxistas, al considerar que los decretos emitidos por la alcaldía de Soledad, violan sus derechos fundamentales; ante este hecho, se hizo un análisis jurídico de los decretos objetos de discusión para verificar si éstos, se ajustan a Derecho, para tal fin el investigador utilizó el método analítico en aras de

determinar los efectos socio jurídico que ha con llevado la aplicación de estos decretos y que tanto afectan el derecho a la igualdad.

En el desarrollo de los capítulos se muestra cuál ha sido la reglamentación contenida en el Código Nacional de Tránsito para todos los motociclistas a nivel nacional, haciendo claridad, que dicho código no habla de mototaxismo; de igual forma se señala como el gobierno central a través de su decreto 2961 de 2006, otorga facultades para tomar todas las medidas necesarias para regular la actividad de mototaxismo; de igual forma se explica el inconformismo que ocasionó el proyecto de Ley 207 de 2009 presentado por el entonces ministro de Transporte Andrés Uriel Gallejo y cómo fue retirado del Congreso.

De igual forma se describe cuales han sido los decretos emitidos por la alcaldía de Soledad en los últimos tres años para frenar el mototaxismo y como cada uno de ellos violan los derechos fundamentales de los mototaxistas y motociclistas, hechos que se sustentan bajo los conceptos de las sentencias emitidas por la Corte Constitucional y por Tratados internacionales suscritos por Colombia en cuanto a derecho fundamental se refiere.

Como complemento de la investigación se enuncian las alternativas de solución que se plantean en aras de colaborar con la regulación de la problemática social del mototaxismo, de tal manera que las partes involucradas lleguen a una solución en la cual todos salgan favorecidos, por otra parte, permite tener una nueva visión

del mototaxismo y el beneficio que no solo a nivel de movilidad pueda brindar sino también de seguridad y colaboración para la Policía Nacional, permitiendo con ello que los ciudadanos del Municipio de Soledad se sientan seguros en sus calles y satisfechos con la prestación del servicio de mototaxi.

Se debe aclarar que en la actualidad existen Asociaciones de motociclistas en busca de darle solución al fenómeno del mototaxismo pero que son pocas las cosas que han conseguido en beneficio del mismo, sin embargo no se le puede quitar que gracias a sus gestiones han conseguido ser escuchados por el gobierno central, lo que permitió que se retirara del congreso un proyecto de ley que perjudicaba a todos los motociclistas.

Se espera que a través de este trabajo de investigación surjan más propuestas que puedan contribuir a la movilidad, a la seguridad y a la laboralidad de aquellas personas que como medio de empleo ante la falta del mismo han optado por mototaxismo como su fuente principal de ingresos necesarios para el sustento diario de sus familias o para suplir sus necesidades personales.

1. RESEÑA HISTORICA DEL MOTOTAXISMO

El mototaxismo es un fenómeno social que no nació por capricho de una o de varias personas, nace inicialmente por la falta de transporte en regiones en donde la cercanía al transporte intermunicipal quedaba muy alejada de sus lugares de vivienda.

El mototaxismo es un problema social que tiene su origen en el desempleo, pero ante todo en la forma como está estructurada la prestación del servicio de transporte público y en el modelo económico colombiano. El mototaxismo representa un grave problema social porque de esta actividad informal de transporte público cientos de miles de personas derivan su sustento diario. Al mismo tiempo, el mototaxismo moviliza en todo el país a millones de pasajeros cada día, a un precio inferior al de su principal competidor, el transporte público colectivo y de taxi, causando así, el descontento del gremio transportador que paga impuestos y cubre millonarios gastos en repuestos¹.

En Colombia, transportarse de un lugar a otro ha sido una preocupación de los ciudadanos en todas las épocas tanto en las áreas rurales como en las urbanas.

Hace muchos años en los pueblos de la Costa Atlántica, el medio de transporte más idóneo era el animal: burros, mulas o caballos; se veía a parejas pasear en estos animales, a padres orgullosos llevando a sus hijos, pues los automóviles solo eran para la clase pudiente, aquellos que vivían en la ciudad y si vivían en el pueblo eran grandes terratenientes o grandes ganaderos; pero con la llegada de

¹ CERVANTES VELASQUEZ, Oscar. El mototaxismo como alternativa de empleo en la ciudad de Santa Marta, disponible en: <http://opinionesenred.blogia.com/2008/020103-el-mototaxismo-como-alternativa-de-empleo-en-la-ciudad-de-santa-marta.php> ,

las motocicletas hubo un cambio significativo en el medio de transporte, pues estas eran más económicas que los automóviles y su mantenimiento era igualmente económico en relación con los automóviles.

Con el pasar del tiempo la motocicleta que en sus inicios era un lujo pasó a ser un medio de transporte necesario y así poco a poco las personas comenzaron a ahorrar para hacerse acreedor de uno de estos vehículos y fue así como ese medio de transporte se fue expandiendo a toda la región de la costa atlántica, pero no todas las personas podían tener una moto, quizás por la falta de empeño o porque quizás eran demasiados humildes para ahorrar y comprar uno de estos vehículos que en sus inicios no eran tan económicas como lo son hoy en día y no había la cantidad de oportunidades de créditos como los que se brindan en la actualidad. En estos pueblos, no había un gran interés por su desarrollo territorial, ni por la calidad de vida de sus habitantes, es así como dejaron que las calles se sumergieran en el barro, en el agua, no se preocuparon para que sus municipios o pueblos crecieran, para que hubiese empresas o microempresas que permitieran no solo el desarrollo de la localidad sino también que generara empleo para sus habitantes.

El abandono en el que han estado sumergidos la mayoría de los pueblos de Colombia, es lo que ha generado el “*oficio del rebusque*”, cuando los habitantes de estos pueblos no tenían más que sus motos se vieron en la necesidad de utilizarlas no solo para prestar un servicio necesario en su localidad, sino también

para tener una fuente de ingreso, es así como la motocicleta dejó de ser un lujo para convertirse en la fuente de empleo de muchas personas.

En la ciudad, con los años el transportarse de un lugar a otro tampoco fue nada fácil, el crecimiento del parque automotor y vías no aptas para su circulación hicieron que la movilidad en las ciudades no fuera nada fácil por lo tanto la necesidad de utilizar cualquier medio de transporte que permitiera agilizar y recortar las distancias se hacía más necesario y es aquí en donde la motocicleta toma su gran auge.

En las áreas urbanas de Colombia el control del transporte ha sido siempre un problema para las autoridades de tránsito, quienes por todos los medios han tratado de evitar los inconvenientes de tránsito que se presentan en las calles y avenidas de todo el territorio colombiano: desde el antiguo tranvía de Bogotá hasta el moderno metro de Medellín; desde los grandes buses destartados de cualquier ciudad hasta el Transmilenio de la capital; desde los microbuses hasta el automóvil particular; desde las bellas bicitaxis de Tolú hasta las ciclotaxis del barrio Simón Bolívar de Barranquilla o de Uribia y Hatonuevo en la Guajira; desde los colectivos que se parquean en el seguro social de la 14 en Barranquilla, desde las camionetas de Maicao hasta los colectivos de Riohacha.²

Los medios de transporte anteriormente citados han servido para que muchas personas ya sean del campo o de la ciudad, puedan movilizarse de un lugar a otro sin tener en cuenta que dicho transporte esté o no calificado como un medio de transporte formal o informal, pues, a sus usuarios lo único que les ha importado es que los lleve a su lugar de destino.

² RUTTO MARTÍNEZ Alejandro. El mototaxismo situación de múltiples componentes, disponible en: http://www.articulo.org/articulo/14664/el_mototaxismo_situacion_de_multiples_componentes.html

La falta de empleo y la falta de atención al mejoramiento de vías o de acceso a rutas en pueblos y posteriormente a municipios y ciudades dio origen al surgimiento del mototaxismo, consistente en el transporte de un único pasajero (a veces más) en la parrilla de la motocicleta por el pago de una tarifa similar a la de los buses urbanos pero en todo caso inferior a la de los taxis. Los pasajeros toman una moto buscando por un lado economía y por el otro un menor tiempo desde la espera hasta la llegada al lugar a donde necesita ir; Al tomar este particular vehículo se decide por la economía y la prontitud aunque deba renunciar a la comodidad y a la seguridad.

El mototaxismo nació en el actual municipio de Cotorra y corregimientos vecinos, ubicados a 28 kilómetros, al nor-occidente de la capital del departamento de Córdoba, Montería, en el año de 1991, surge por la necesidad que tenían los moradores de esta localidad en desplazarse hasta la carretera que comunica a las ciudades de Montería y Loricá, vía principal de acceso al municipio. La distancia de este trayecto es de, aproximadamente 4.5 kilómetros, carretera por donde transita el servicio de transporte público intermunicipal.

Al igual que en este municipio, muchos otros presentaban la misma problemática y como en toda actividad en que se ven buenos resultados, el fenómeno se fue propagando a los demás municipios vecinos hasta abarcar a casi toda la población de la costa, que vieron en el mototaxismo no solo una manera de suplir la falta de una buena prestación de servicio de transporte público sino también una

alternativa de empleo para suplir sus necesidades familiares y personales ante la falta de oportunidades laborales en el país.

Como se puede analizar, el mototaxismo como tal surgió hace más de una década, pero ninguna persona ni muchos menos las autoridades pensaron que este fenómeno crecería con tanta rapidez ni mucho menos que se expandiría de igual forma por todas las regiones del país.

En el municipio de Soledad el mototaxismo llegó a mediados del año 1999, personas que llegaban de los pueblos en donde se desarrollaba esta actividad y quienes de igual forma estaban desempleadas, vieron en el municipio la oportunidad de prestar este servicio y de paso ganar dinero para dar solución a los problemas económicos que tenían.

En sus inicios, esta actividad pasaba desapercibida debido a que eran muy pocas las personas que se dedicaban a este oficio pero la información fue pasándose de motociclista a motociclista y al ver la rentabilidad que producía el prestar este servicio, fueron muchas más personas las que adoptaron esta actividad como medio recurrente para darle solución a la falta de empleo.

En el Municipio de Soledad, esta actividad inicialmente fue desarrollada por jóvenes quienes en su mayoría parqueaban sus motos cerca de las escuelas pues sus mejores clientes eran los estudiantes, jóvenes que al igual que ellos le llamaba

la atención y les aumentaba su adrenalina el subirse en una motocicleta para movilizarse ya sea hacia sus casas, a sus escuelas o cualquier otro sitio en donde necesitasen ir.

Posteriormente, gracias al auge que tomare el mototaxismo, el servicio fue ofrecido a toda aquella persona que lo necesitase o que lo solicitare pues la moto podía ingresar a cualquier sitio del municipio, sin ningún problema, es así como los habitantes de los barrios más apartados o en pésimas condiciones de accesibilidad vial, adoptan este medio de transporte como su preferido para sus desplazamientos ya que no solo les prestaban un servicio puerta a puerta sino que también era un medio de transporte más económico que los buses, busetas y taxis y resultaba más rápido para su desplazamiento.

Por otra parte, en el municipio de Soledad, existen los motocarros, que son unas motos de tres ruedas con cabinas para el transporte de pasajeros los cuales cuando fueron puestos al servicio de los Soledaños, sus conductores se volvieron caprichosos, solo hacían carreras a donde hubiese pavimento, en los barrios que ellos quisiera y solo trabajaban hasta la hora que ellos quisieran puesto que como ya tenían su tarifa, entonces la disponibilidad de tiempo era de ellos, con esto, muchos barrios de Soledad siguieron siendo marginados por que eran señalados por parte de los conductores de esto vehículos como barrios no aptos para prestar el servicio de motocarro pues, solo les interesaba prestar el servicio en las

principales vías del municipio, violando con ello el derecho a la igualdad y el derecho a la dignidad humana que tienen los habitantes de esos sectores.

Esta falta de atención, no solo de los motocarros sino también de los demás medios de transporte, fue lo que permitió que el mototaxismo fuese aceptado con gran fuerza en el municipio de Soledad; por otra parte, una de las grandes ventajas que presenta el mototaxismo es su servicio puerta a puerta y su bajo costo en relación a su gran competidor el taxi.

Para muchas personas el mototaxismo como actividad económica se incorporó a la denominada “*economía del rebusque*”, la cual se ha extendido a todo lo largo y ancho de Colombia y particularmente en las ciudades de la Costa Atlántica, convirtiéndose en una respuesta al creciente del desempleo y, a su vez, para opinión de muchos en un problema social.

Como medio de control las autoridades municipales a lo largo de la costa atlántica han expedido una serie de decretos para contrarrestar la actividad del mototaxismo, tales como: el sistema de pico y placa, las restricciones al porte de parrilleros o la circulación a determinadas horas; sin embargo, estas y otras medidas no han sido lo suficientemente eficaz para acabar con el mototaxismo pues hay que recordar que muchas familias subsisten gracias a esta actividad.

Durante los últimos cinco años el fenómeno del mototaxismo en el municipio de Soledad ha crecido a tasas significativas y con ello se han originado una serie de situaciones positivas y negativas alrededor de esta actividad. *“Según cifras oficiales de la Secretaría de Transporte y Tránsito Municipal de Soledad, aproximadamente 30.000 personas prestan el servicio de mototaxi en el municipio”*³ y cada día son más las personas que directa o indirectamente derivan su sustento de esta actividad; por ello ya es común observar en los barrios, negocios familiares donde se expenden comidas corrientes, lubricantes, accesorios para motocicletas y se acondicionan lavaderos y monta llantas exclusivos para estos vehículos.

En sus inicios, al igual que en muchas regiones del país, el mototaxismo no fue visto como un problema social de grandes dimensiones, pero a medida que pasaban los años tuvo un gran crecimiento al punto que se les salió de las manos a las autoridades locales y nacionales.

En Soledad, durante la administración del alcalde Alfredo Arraut Varelo, y de su secretario de tránsito el señor Enrique Cerra Valega, no atendieron oportunamente al llamado que hiciera el gobierno central para contrarrestar el fenómeno del mototaxismo lo que dio lugar a que este fenómeno tomara grandes dimensiones al punto que hoy en día se encuentren trabajando aproximadamente 30.000 motos

³ RED DE GESTORES SOCIALES. Motocarros el pan de 1.500 familias en Soledad. 2007, disponible en: <http://www.rgs.gov.co/noticias.shtml?x=18896>

en las calles de Soledad lo cual la hace la localidad de mayor predominio de mototaxis en la Costa Caribe, hecho que entre otras cosas ha originado que se generen varias protestas de los transportadores por la competencia desleal.

Por este hecho, existe una resolución de acusación por parte de la fiscalía contra las personas mencionadas anteriormente, ya que según la Fiscalía, el Ministerio de Transporte desde el año 2000 había solicitado a las autoridades adoptar las medidas para frenar la proliferación de este servicio ilegal, pero los operativos tan solo comenzaron en el mes de junio del año 2002, sin que se lograran los resultados esperados”⁴

En los últimos años el fenómeno de las mototaxis ha tomado unas dimensiones inimaginables, a tal punto que ya se han creado más de “150 empresas o cooperativas en todo el país, que presionan para legalizar y normalizar ante las autoridades de Transito locales y Nacionales la prestación de este servicio a la comunidad”.⁵

En Barranquilla existen seis cooperativas y una asociación de mototaxistas; Estas instituciones en la práctica no solo buscan el respeto de los derechos de los motociclistas sino también alternativas que den solución a la problemática del mototaxismo sin que se le viole ningún derecho a los conductores.

En Colombia, el fenómeno enunciado ha generado todo tipo de reacción, algunos consideran que aceptar el mototaxismo como medio de transporte es retroceder

⁴ Condenan funcionarios en Soledad, por no "frenar" el mototaxismo. Caracol Radio. 2005, disponible en: <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=178062>

⁵ El Mototaxi, Wikipedia, 2010, disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Mototaxi>

en el desarrollo de las ciudades colombianas, pero en realidad esa es una de las tantas excusas sin fundamento que se han inventado todas aquellas personas interesadas en que se erradique el transporte informal en motocicleta o no se desarrolle socialmente; en esta investigación se conoció que el mototaxismo no solo existe en Colombia sino en diferentes ciudades y países el mundo, sean desarrollados o subdesarrollado tal es el caso de Francia, Londres, China, Madrid, Barcelona, Filipina, Caracas, México, Italia entre otras. Obviamente, este servicio se presta de diferentes maneras tal y como se observará más adelante, pero el hecho es que existe el mototaxismo como mecanismo alternativo a la solución de los trancones viales, a la rapidez de su servicio, a su bajo costo, a su desempeño en cualquier terreno, facilidad de parqueo, entre otras ventajas, en relación con los otros medio de transporte.

Es irónico, que mientras tratan de buscar cualquier mecanismo para eliminar de raíz al mototaxismo, dándole la connotación de “*fenómeno social*”, para justificar las disposiciones de los gobernantes en contra del mototaxismo, en otros países con mayor desarrollo económico, social, cultural y político, acepten este medio de transporte sin ningún tipo de controversia. Irónicamente no se explica cómo el gobierno central busca frenar el mototaxismo pero no hacen nada por frenar la entrada de motos a Colombia.

A juicio de los mototaxistas, se considera que el problema de fondo tiene intereses, políticos y económicos, pues para nadie es un secreto que la mayoría

de los gobernantes o quienes hacen parte de él, tienen intereses personales en los medios de transporte del país o de la localidad en donde se desarrolla esta actividad. Los políticos, nunca aparecen como titulares o accionistas de estos gremios, sino que colocan a familiares, amigos, socios etc., para que representen sus intereses mientras ellos los protegen con la emisión de decretos, por ejemplo, en el Municipio de Soledad cuando llegaron los “Motocarros”, dos de las familias prestantes conocidas en el Municipio, fueron las iniciadoras de este proyecto, cabe destacar que miembros de estas familias hacen parte de la élite política del municipio y por obvia razones no regularían en contra de sus propios intereses.

A medida que la actividad del mototaxismo fue creciendo en casi todas las regiones del país, empezaron a surgir protestas por parte del gremio transportista de dichas regiones, los cuales manifestaban que sus ingresos se estaban viendo afectados por la competencia desleal que estaban teniendo con los mototaxistas, pues ellos cobraban una tarifa mas económica que la que cobraban los buses, taxis o colectivos; a raíz de estas protestas el gobierno central, viendo la magnitud del problema que se aproximaba para todas las ciudades colombianas, el 4 de septiembre del 2006 el presidente Álvaro Uribe Vélez expidió el polémico decreto 2691 por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas.

El decreto peca por considerar solo uno de los ángulos del problema (la organización del transporte urbano), pero también peca porque a consideración de

los mototaxistas y de hecho desde el punto de vistas del Derecho a la Igualdad, este decreto estaría violando derechos fundamentales consagrados en la constitución, derechos que mencionará en los capítulos siguientes de esta investigación.

Con la expedición del decreto antes enunciado, se les otorgó facultades a los alcaldes para que emitieran decretos según las necesidades de sus localidades en contra del mototaxismo y fue ahí donde empezaron a surgir manifestaciones por parte de los mototaxistas, quienes en vista de las disposiciones emitidas por los alcaldes, vieron la necesidad de protestar en aras de defender lo que ellos consideran su trabajo, su fuente de ingreso y el sustento diario de sus familias.

Cuando los mototaxistas a través de protestas, las cuales se manifestaron con el bloqueo de calles y en algunas ocasiones con caravanas dirigiéndose a las alcaldías de sus ciudades o municipios, se manifestaron para decirle a sus alcaldes que no estaban conforme con las disposiciones emitidas, muchas personas que en ese momento se veían afectadas por el hecho de no poder transitar por las calles ocupadas por los mototaxistas, empezaron a decir que esta actividad era un problema social y que tenían que eliminarlos de raíz, que el mototaxismo era conformado por personas al margen de la ley, que con esta actividad se había incrementado los atracos, los homicidios, los accidentes de tránsito, etc.

Desafortunadamente, muy a pesar de vivir en un estado social de derecho, no hubo solidaridad y de hecho, aún sigue sin haberla hacia los mototaxistas, los cuales no son más que personas que buscan en sus motocicletas el sustento diario de sus familias, son personas que mientras se dedican a una actividad social, benéfica y honrada, se alejan de la delincuencia pues una persona ocupada en una actividad que suple sus necesidades básicas para el sustento de su familia y de sus cosas personales, no ve la necesidad de ingresar a grupos al margen de la ley o de realizar actividades en contra las leyes y la sana costumbres.

Existen personas que no están de acuerdo con el mototaxismo porque consideran que no brinda la misma protección que brindan los automóviles o los buses, pues consideran que tanto pasajero como el conductor de la moto, están expuestos a todos los riesgos posibles, por esta razón un accidente que en otro vehículo solo produciría heridas leves, en una motocicleta terminaría causando lesiones de gravedad y, en muchos casos, la muerte; se puede decir que en cuanto protección, habría razón en lo dicho anteriormente, pero es de aclarar que todo vehículo al igual que toda profesión tiene sus riesgos, si no se emplean con el debido cuidado, más adelante veremos como en las ciudades europeas el mototaxismo no es visto como un vehículo inseguro, ellos consideran que después que hayan conductores entrenados, conocedores y respetuosos de las normas de tránsito, no debe haber accidentes de tránsito, pero este respeto por las normas

de tránsito debe ser recíproco es decir debe haber respeto por parte de todos los conductores sin ningún tipo de discriminación.

Colombia es un país en donde las normas de tránsito en su gran mayoría no son respetadas por los conductores y esa es la realidad de todos los accidentes de tránsito en Colombia, pero como ahora lo que está de moda es el mototaxismo, las noticias solo hacen énfasis en que hubo un accidente de tránsito en donde estuvo involucrado una motocicleta, si indicar cuáles fueron los motivos de ese accidente, es decir, quien tuvo o no la culpa, quien violó o no la norma de tránsito y es aquí en donde se le hace la mala imagen al mototaxismo; claro, no se trata de decir que no hay motociclistas imprudentes porque si los hay, al igual que conductores de buses, busetas, automóviles particulares, camiones, muleros, etc.

En el gremio de la conducción de cualquier vehículo, hay personas imprudentes, algunos que aprendieron a conducir empíricamente y otros que si fueron a una escuela de conducción, en cualquiera de los dos casos, hay conductores imprudentes y es aquí en donde las autoridades tránsito deben implementar medidas de control y prevención porque las multas realmente no están sirviendo de nada ya que la persona cancela su multa pero sigue sumergido en medio de la ignorancia del conocimiento real de las normas de tránsito, y nada se consigue con la emisión de decretos e imposición de multas porque más allá de pensar en el resultado de los decretos y de las multas hay que pensar es en el resultado

social que ocasiona los accidentes de tránsito, pues de ellos dependen que muchas personas queden lisiadas o en el peor de los casos, fallezcan.

Por otra parte, el mototaxismo tiene un componente económico bien importante pues el parque automotor creció notablemente en todas las ciudades y pueblos de Colombia y entre más motocicletas en poder de los conductores significa también más venta de repuestos, más talleres, más mecánicos, mas venta de gasolina mas negocios familiares, en fin, se encuentra un elemento dinamizador de la economía con su respectivo efecto multiplicador, hechos que los gobernantes y al alcaldes no han tenido en cuenta al momento de emitir sus decretos, pues deben ver que sus decretos no solo afectan a los mototaxistas sino a todas aquellas personas y negocios que dependen del mototaxismo.

Antes de los años 90, la moto era un transporte casi de que de medio familiar, pues su propietario la utilizaba o para ir a trabajar o para salir a pasear los fines de semana con su familia, si se hace un retroceso al pasado, se podría recordar, como se podía ver en las calles padres de familia que salían con sus motos transportando a su esposa y a un hijo, sin importar la edad, y eso sin recordar que habían veces que habían más de dos hijos y cuando los padres no salían de paseo con sus familias los fines de semana, en días de semana se podía ver como éstos transportaban a sus hijos a sus escuelas y no pasaba nada, se podía ver como también eran transportados a los sitios de recreación ya sean escuelas de futbol, escuelas de natación, parques etc., y no pasaba nada, lo que demuestra

que la responsabilidad de llevar a un ser humano sea familiar o no en una motocicleta va en el conductor, la responsabilidad no la genera un decreto y cada quien es libre de escoger su medio de transporte, de llevar a quien quiera en su motocicleta pues será responsable de su mal proceder en estos vehículos y para ello estarán las autoridades correspondientes para imponer las sanciones pertinentes, pero no para coartar o limitar el uso de la propiedad privada como en este caso se está haciendo.

En el Municipio de Soledad hay más de 20 escuelas de futbol, en cada una de ellas hay por lo menos dos o tres padres que tienen moto, padres que transportaban a sus hijos a los diferentes escenarios deportivos en donde sus hijos tuviesen un encuentro futbolístico pero hoy en día la presentación de éstos en las diferentes escenarios deportivos ha bajado, pues con la imposición de los decretos emitidos en el municipio y en el área metropolitana de Barranquilla, a un padre de familia le queda bastante difícil asistir con su(s) hijo(s) a un encuentro deportivo, pues los padres tienen que llevar la cuota del arbitraje y a eso súmele lo que se gastaría en transporte.

Para comprensión de lo anteriormente descrito se describe un ejemplo: un niño que tenga un partido de futbol en el municipio de Galapa, si vive en Soledad le tocaría coger un bus de Soledad al centro de Barranquilla y de Barranquilla hacia Galapa, como va acompañado de su padre sin incluir que quizás la madre quiera asistir al encuentro deportivo, le estaría generando a ese padre de familia un

gasto de \$ 11.200 más cuatro mil (\$4.000) o tres mil (\$3.000) pesos que tendría que colocar como aporte para el pago del arbitraje lo que le generaría un gasto total de \$15.200 o 14.200 mientras que actualmente con tan solo dos mil pesos (\$ 2.000) de gasolina va y viene a Galapa.

En el ejemplo anterior se puede ver como las medidas en contra del mototaxismo afectan también a personas que no hacen parte del problema, es de recordar que la medida tomada de prohibir que se transportaran niños menores de 16 años en moto surgió a raíz de *“la trágica muerte de Liliana Sarmiento y su hijo Jorge Luis Mantilla en un accidente en la carrera 58 con calle 75”*,⁶ en el cual, la causante venía hablando por celular y chocó con la motocicletas causando el trágico desenlace, pero como todas las cosas raras de Colombia, la medida fue tomada en contra de las motos y no en contra de la infractora pues ella sigue conduciendo su vehículo y llevando en él a todo el que ella quiera mientras que los motociclistas fueron los que salieron perjudicados.

1.1. EL MOTOTAXISMO EN PARIS

En Paris, el mototaxismo no es visto de la misma forma que en Colombia, allá incluso las motos son totalmente diferentes, sus motos son de grandes cilindrajes y son utilizadas por muchos ejecutivos como la alternativas y la vía más rápida de

⁶ GRANADOS, José y GONZÁLEZ, Karina., ¿Qué hacer con el mototaxismo?. El Heraldo, Barranquilla, disponible en: <http://www.elheraldo.com.co/ELHERALDO/BancoConocimiento/L/locmototaxismo/locmototaxismo.asp>

salir de los grandes trancones que se forman en París, ocasionando retrasos que en muchas ocasiones podrían significar la pérdida de grandes negocios. El mototaxismo no solo se emplea en París para ofrecer un servicio puerta a puerta, sino que también es empleado de forma turística pues a unas tarifas que varían según la distancia, el turista es transportado con todos los elementos necesarios para su seguridad e incluso en algunas de las empresas *“el servicio incluye cascos con micrófonos para comunicarse con el conductor, guantes y un chubasquero si fuera necesario”*.⁷

En París hay muchas personas que prefieren una mototaxi, ya que consideran que cuando llegan las horas pico, el transporte se vuelve caótico por otra parte muchos parisinos no les agrada la idea de viajar en el metro con personas desconocidas pues consideran que la inseguridad está a la orden del día y es por eso que prefieren pedir una mototaxi. Las motos que se utilizan para la prestación del servicio, están tan bien equipadas que permiten llevar un equipaje hasta de diez kilos y brindan las prendas necesarias para que la lluvia o el frío no afecten al pasajero.

“En París hay más de 50 empresas que ofrecen este servicio con más de 450 motos funcionando”⁸. Unas de las empresas que presta este servicio en Francia es Moto-Espress y Citybird, es de destacar, que en París existen paraderos

⁷ MAZORRA, Javier. En mototaxi a París, disponible en: <http://www.ocholeguas.com/2008/08/25/ventanillaopasillo/1219662567/>

⁸ MAREGIL, Bárbara. Moto-taxis adiós a los atascos, disponible en: <http://www.parasaber.com/motor/motos/articulo/moto-cicletas-motos-suzuki-burgman-motocity-taxi-mototaxi-moto-taxis-adios/43398/>

compartidos entre taxistas y mototaxistas para facilitar el servicio a todas aquellas personas urgidas en su desplazamiento por toda la ciudad.

Es importante destacar que “una de las características del servicio de mototaxi en Paris, es que sus conductores en su gran mayoría son ex motoristas de la Policía Francesa, los cuales han recibido la consigna de no correr, ya que de todas formas parten con ventaja respecto a un coche y, una vez en la moto, se ofrecen con amabilidad a reducir la velocidad, si el cliente no se siente a gusto”⁹.

1.2. EL MOTOTAXISMO EN MADRID

Madrid es otra de las grandes ciudades europeas en donde se ha desarrollado el mototaxismo, el cual, al igual que en Paris, lo han visto como la nueva alternativa desplazamientos en el transporte urbano.

El servicio lo ofrece una gran empresa llamada “Moto-City, la cual ofrece el servicio desde el año 2009.

Resalta el hecho que “*Los propietarios de esta empresa comentan que la idea surgió de otras capitales europeas, como Londres o París, donde este tipo de transporte público lleva funcionando con éxito desde hace años*”¹⁰. Con la

⁹ MAZORRA, Ob. Cit .

¹⁰ MAREGIL, Ob. Cit.

prestación de este nuevo servicio la empresa Moto-City ofrece una solución de transporte más rápido y ágil a los clientes que quieren ahorrar tiempo en sus desplazamientos, pues al igual que en muchas ciudades de Colombia, Madrid presentaba los mismos problemas de tránsito para la movilización de las personas.

En cuanto a costo, “el servicio se destaca por su puntualidad, y transparencia en las tarifas, pues la carrera mínima del trayecto 10 euros y se cobra por kilómetro, por lo que el usuario sabe con antelación el precio exacto del viaje”¹¹, algo casi parecido con el servicio de mototaxi en Colombia pues si bien no se cobra por kilómetro recorrido, el cliente antes de subirse en la moto conoce el precio de su carrera con la diferencia que en Madrid el cálculo del valor del servicio se puede obtener desde la web o haciendo la reserva por teléfono.

Una de las características que presenta esta empresa es que sus conductores deben contar con una acreditada experiencia, la cual consiste en que deben tener más de diez años de carné y no haber sufrido ningún accidente en los últimos cinco años y aparte de esto, deben pasar unas rigurosas pruebas psicotécnicas y practicas par poder formar parte de las personas que conducen las motocicletas que prestan el servicio, de esta manera se garantiza que el

¹¹ DURÁN Luis F. Llega a Madrid el mototaxi para esquivar atascos, disponible en: <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/11/06/madrid/1257497828.html>

índice de accidentalidad estaría por debajo de las estadísticas normales en relación con personas que no tienen la experiencia requerida por la empresa.

1.2.1. Cómo funciona el servicio:

Para mayor ilustración sobre la manera como funciona este servicio de transporte, vale la pena observar las siguientes descripciones:

Una vez que se reserva el servicio por teléfono o por Internet, el moto-taxista te recoge en el lugar acordado y te equipa con todo los elementos necesarios para circular: llevan cascos de varios tamaños con manos libres integrados con el objetivo que pueda hablarse con el piloto o para que se pueda usar el celular, chaqueta, guantes, delantal cubre-piernas, asiento calefactable etc. Al igual que la motos de paris, estas también tienen una gran capacidad de carga al punto que el cliente pueda llevar una maleta tipo cabina, un maletín y un bolso de mano¹².

También ofrecen un servicio de guía turístico en donde el conductor hace una descripción detallada de cada una de las zonas o monumentos que el pasajero desea conocer. Por lo general, el perfil de los clientes que usan este servicio son hombres y mujeres de negocios que buscan rapidez y puntualidad para sus reuniones habituales o para sus desplazamientos a las estaciones de tren o al aeropuerto, pero también tienen usuarios que no necesariamente son hombres o mujeres de negocios, sino personas que por lo general llegaban tarde a sus trabajos.

Es de anotar que en Madrid la prestación de este servicio tuvo también un aire de protesta por parte de las asociaciones de taxi, ya que “consideran que las motos

¹² MAREGIL, Ob. Cit.

carecen de licencia para funcionar pues, la ley de ordenación del transporte terrestre de Madrid exime a los vehículos de menos de tres ruedas de tener esa licencia”¹³. Sin embargo esto es una polémica inconclusa que hay en la capital española y a pesar de ello el servicio se sigue prestando sin que en la actualidad se haya tomado alguna medida, pues a pesar que los taxistas consideran que hay una competencia desleal, “el representante de la empresa Moto-City ha manifestado que no hay una competencia puesto que ellos tienen sus propios clientes y funcionan por reserva es decir, no andan recogiendo gente en la calle y los taxistas no pueden hablar de pérdida porque ellos en una carrera pueden albergar hasta 4 y 6 personas mientras que las motos solo una”¹⁴.

Esta descripción, nos indica que siempre el cambio va a traer polémica y que para contra restarlas hay que mostrar son las ventajas que presentan ese cambio.

Indiscutiblemente el mototaxismo en España se presenta de diferente manera pues mientras que en España tiene como objetivo principal las personas de negocios, en Colombia el servicio es para cualquier tipo de persona que lo quiera utilizar de igual forma el tipo de moto es totalmente distinto pues por lo general las motos utilizadas en Europa son de alto cilindraje, claro hay que tener en cuenta que en Europa el servicio de mototaxi lo prestan grandes empresas, lo que debería permitirse en Colombia para que se acabe tanta polémica, claro está

¹³ CALLEJO, David. Moto-taxi, el transporte europeo que aterriza en la capital, disponible en: <http://www.abc.es/20091106/nacional-madrid/moto-taxi-transporte-publico-200911061359.html>

¹⁴ DURÁN, Ob.cit.

tomando todas las medidas preventivas para los conductores tal y como lo hacen la empresa Moto-City.

1.3. EI MOTOTAXISMO EN LONDRES.

“Las mototaxis empezaron a rodar hace unos 10 años en Europa”¹⁵. “La ciudad de Londres fue la primera capital europea en disponer de este servicio. En esta ciudad el servicio de Mototaxi, lo presta una empresa que se llama Limobike, el costo del servicio varía entre 25 y 35 libras lo que representa unos 38 y 53 euros.

Al igual que en las ciudades que anteriormente se han mencionado, el servicios más que todo es utilizado por hombres y mujeres de negocios que al igual que en las ciudades de Colombia, tienen problema con el tráfico, para poder llegar a tiempo a sus reuniones con la diferencia que en Colombia los hombres y mujeres de negocios rara vez toman una mototaxi para llegar a sus lugares de destino.

También en Londres el servicio se hace por reservas esa es una de las grandes diferencia que marca el mototaxismo europeo con el mototaxismo colombiano pero el propósito de ambos es el mismo, prestar un servicio con mayor rapidez en aquellas situaciones de trancones, de lejanías a las vías de acceso etc.

¹⁵ Moto-taxi en Europa, Wikipedia, disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Mototaxi>

1.4. EL MOTOTAXISMO EN TAILANDIA

En Tailandia, el mototaxismo es una de las principales fuente de empleo para los lugareños, De acuerdo con la Administración Metropolitana de Bangkok existen más de 100,000 mototaxis operando tan solo en la ciudad de Bangkok, “esta actividad comenzó a operar en 1981 pero en sus inicios y durante muchos años fueron controlados por las mafias del bajo, los cuales los extorsionaban, obteniendo una ganancia de 3 millones de dólares mensuales”¹⁶, la actividad se puede prestar en motos o en Tuk Tuk que vendrían siendo los motocarros como son llamados en el Municipio de Soledad.

En 2003 la administración pública decidió intervenir y convertir a esta actividad en una forma honesta de ganarse la vida. Una vez registrados los operadores deben tomar capacitación y se les asignan placas, además de chalecos de color que indican además las áreas asignadas de trabajo. Estos medios de transporte son los preferidos por los turistas, pues consideran que es algo innovador y es algo más autóctono de la región.

Los tuk –tuk es un motocarro de tres ruedas, y es el transporte cultural y turístico de Tailandia pero debido al crecimiento vehicular en las ciudades de este país, este ha sido desplazado poco a poco por las mototaxis, pues, con las motos hay

¹⁶ Moto-Taxis en Tailandia en total expansión. 2009, disponible en: <http://www.roadguardrrior.com/?p=1557>

mayor movilidad para los turistas y los lugareños ya que estos vehículos pueden moverse por callejones y estrechos.

Los mototaxistas de Tailandia, prestan el servicio, igual que en la Costa Atlántica de Colombia es decir, están apostados a la espera de clientes en la esquina de manzanas de edificios, a la salida de centros comerciales y al inicio de los callejones de cualquier barrio ya que son los lugares de mayor fuente de clientes, y en donde, al igual que en Colombia, encuentran personas dispuestas a pagar por mandados o encargos, aunque éstos no sean realmente parte de su actividad, pero ante la oportunidad de ganarse un dinero extra, la disponibilidad se hace presente.

El servicio de mototaxi, “es prestado por conductores que en su mayor parte proceden de zonas pobres del noreste del país, prestan el modo de transporte público más rápido y barato de Bangkok, sin necesidad de un navegador GPS, los conductores de "motosai" se mueven con acierto y la rapidez que permite el conocimiento de todos los atajos del barrio en el que trabajan”¹⁷.

En Tailandia la prestación del servicio estaba sujeta a la extorción que hacían las mafias que controlaban la zona, a raíz de esto el gobierno intervino para acabar con este negocio, fue así como el servicio de mototaxi pasó a manos del ayuntamiento de Banglok el cual otorga una licencia y una identidad para la

¹⁷ El mototaxi desbanca el tuk-tuk en las calles de BANGKOK. Agencia EFE , disponible en: <http://www.hoymujer.com/repor-tajes/mototaxi,desbanca,tuktuk,calles,123857,8,2010.html>

prestación del servicio, brindando con ellos seguridad a sus mototaxistas pues, esta actividad a diferencia de Colombia, es permitida, ya que facilitan el transporte no solo de los lugareños sino también el de los turistas, los cuales, como se dijo anteriormente ven en el mototaxismo una manera atractiva de recorrer los centros turísticos de Tailandia.

Existen otras ciudades del mundo en las que el mototaxismo existe como medio de transporte pero en este trabajo solo se quiso mencionar algunas de ellas, para indicar o señalar que el mototaxismo existe en otras partes del mundo y en donde existe no se le ha hecho la persecución y la discriminación que se le ha hecho al mototaxismo en Colombia, se espera que esta información sirva de ejemplo al gobierno central y local para que presente un proyecto de ley que defienda la actividad del mototaxismo pero que de igual manera trace unos parámetros para la Buena prestación del servicio.

2. EL MOTOTAXISMO EN LA LEGISLACION COLOMBIANA

La legislación Colombiana no estaba preparada para enfrentar un fenómeno socioeconómico como el mototaxismo.

El art. 1 de la Constitución Nacional establece:

“Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”¹⁸.

Siendo Colombia un estado social de derecho, en donde prevalece el interés y el derecho social, en donde se profesa, que debe haber un respeto a la dignidad humana entendiéndola en todas sus manifestaciones, no se entiende como no se pueda aplicar esta ideología constitucional a un sector de la población como es el mototaxismo, en donde queda la dignidad de las personas dedicadas a esta actividad cuando es el mismo estado quien no les permite ejercer una actividad que los aparta de la delincuencia, de la vagancia, de personas que al margen de la ley los inviten a través de engaños a formar parte de su grupo delincencial.

El estado no puede hacerse el de la vista gorda y escuchar y solo al gremio transportista pues, son muchos los ciudadanos desempleados dedicados al

¹⁸ ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. República de Colombia. Constitución Política de 1991. Art. 1.

mototaxismo que están realizando esta actividad y que también hacen parte de este Estado Social De Derecho consagrado en nuestra Constitución política, con esto no se quiere decir que el gremio transportista sea de menos interés que los del mototaxismo, sino que por el principio de ser Colombia un Estado Social de Derecho, se le debe brindar a todas las personas la oportunidad de tener derechos dentro de ese mismo grupo social para tener el sustento diario de su familia, cuando el Estado no esté en la capacidad de brindar ofertas de empleo para sus ciudadanos, claro está, en actividades que permitan que haya un beneficio social y que no esté en contra de las buenas y sanas costumbres de la comunidad y del mismo estado.

Los transportistas deben ser conscientes que ellos han facilitado el crecimiento del mototaxismo por la mala prestación de sus servicios, por la falta de una buena implementación en sus vehículos y en muchas ocasiones por el mal trato que se les dan a sus usuarios.

El art. 13 de la Constitución Nacional establece:

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. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan¹⁹.

¹⁹ Ibídem, Art. 13.

Haciendo un análisis contextual de este artículo constitucional, y basados en el estudio que se ha hecho de la información obtenida no solo de los decretos y leyes emitidos por las autoridades locales y nacionales sino también a través de los sondeos hechos a los actores que hacen parte de este fenómeno social, se puede apreciar que la violación de este artículo se ve a flor de piel; porque como se mencionó anteriormente los mototaxistas y motociclistas no han quedado en igual de condiciones que los demás conductores de vehículos, pues de una manera u otra se les ha perseguido a través de decretos y resoluciones en aras de erradicar el mototaxismo, violando con ello derechos consagrados en la constitución como el derecho a la igualdad, al trabajo, a la libertad de tránsito, al libre desarrollo de la personalidad, a la dignidad humana y derechos consagrados en el Código Civil como el derecho a la propiedad privada.

El Estado hasta la fecha de esta investigación no ha adoptado medidas correctas para la protección de los derechos de los mototaxistas y motociclistas considerados en estos momentos como un gremio que se encuentra en una situación de debilidad manifiesta pues, mientras el estado no brinde oportunidades de empleo, ellos seguirán desempeñando la actividad del mototaxismo como única actividad viable que permite suplir sus necesidades diarias, pero ante la falta de legalidad de esta actividad, seguirán siendo objeto de persecución por parte de las autoridades que en aras de tratar de frenar al mototaxismo, seguirán violando, a juicio de esta investigación derechos fundamentales consagrados en la Constitución Nacional, sin embargo, los mototaxistas están dispuestos a seguir

dando la lucha por tratar de conseguir la legalidad de esta actividad pues de ello depende el sustento de su núcleo familiar y personal.

Las autoridades locales al parecer, cuando expidieron los decretos en contra del mototaxismo no aplicaron el test de igualdad para verificar que tan constitucional era la expedición de los mismos; pues para que un trato desigual sea válido debe cumplir con unos criterios que justifiquen su validez ante la Constitución Nacional.

El Art. 16 de la Constitución Nacional establece:

“Todas la personas tienen el derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico”²⁰.

Este derecho, comprende el derecho legítimo del individuo a elegir su medio, forma y lugar de locomoción, siempre y cuando exista norma que lo permita. Esto en cuanto a que la libertad se convierte en un compromiso de elección.

En este orden de ideas, se puede decir que este derecho también ha sido vulnerado por los medidas que se han adoptado en contra del mototaxismo, pues, cuando la persona tiene que actuar en contra de su voluntad, esto afecta su personalidad, obviamente nos referimos a actos que no estén en agravio de la sociedad, en el caso que se investiga, como es el mototaxismo se ha considerado

²⁰ Ibidem, Art. 16.

que el uso del chaleco, la restricción de horario de circulación, la restricción de parrilleros, la limitación de días de circulación, la restricción de zonas prohibidas, afectan el derecho al libre desarrollo de la personalidad, para una mejor explicación se coloca un ejemplo: cuando te vistes de una manera especial y tienes que colocarte un atuendo que no va con tu personalidad, ves afectado tu derecho; transcurrido el tiempo, se ha demostrado que el chaleco, no cumplió la misión por la cual fue creado pues se pensaba que con el número de la placa a la vista de todos, los delincuentes temerían operar en motocicletas por evitar ser reconocidos a través del número de la placa de la moto, sin embargo, esto no sirvió de nada porque la delincuencia continuó operando en sus motocicletas.

En la costa, la utilización de este implemento se había convertido en una tortura para los motociclistas ya que con el inclemente clima de nuestra región la sofocación era extenuante, afortunadamente la utilización del chaleco en el horario diurno fue abolido, pero se mantiene su utilización en horas nocturnas, manteniendo a consideración de esta investigación una violación al libre desarrollo de la personalidad.

La restricción del horario de circulación en las motos no solo afecta el derecho a la libertad de tránsito sino que también afecta el derecho al libre desarrollo de la personalidad porque le cuartan a la persona el uso no solo de su vehículo sino que también afecta la actividad que quiera desarrollar conforme a su personalidad, por ejemplo, si una persona propietaria de una moto quiere visitar a su novia, amigos

o familiares, tiene que limitar su horario conforme a como lo han estipulado las autoridades porque de lo contrario estaría sujeto a multas e inmovilización de la moto por parte de las autoridades de tránsito, con esta medida también se viola el derecho a la igualdad porque así como los propietarios de vehículos de cuatro rudas tienen derecho a usar sus vehículos hasta la hora que ellos quieren porque a los motociclista se le va a privar de este derecho si cada quien es libre de hacer con su bien lo que mejor le parezca siempre y cuando no perjudique a otro;

La medida enunciada inicialmente fue adoptada para evitar los accidentes de tránsito productos del alcohol y para evitar la delincuencia en horas nocturnas, pero considera este investigador que los accidentes de tránsito productos del alcohol va de parte y parte tanto de los motociclistas como de los otros conductores y entonces porque no se les aplica la misma medida a ellos si todos somos iguales ante la ley. ¿acaso la personalidad de los automovilistas es más respetable que la de los mototaxistas?, ¿acaso ellos tienen mejor maniobrabilidad en estado de embriagues que los motociclistas?, ¿acaso en el horario nocturno los delincuente van a dejar de cometer sus delitos por la falta de motocicletas?, no a nuestro juicio.

Se considera que esta medida es violatoria de derechos fundamentales, porque la delincuencia se combate con una buena organización por parte de la fuerza pública y aquellos motociclistas que ocasionen accidentes como consecuencia del estado de embriagues, se les aplique medidas más drásticas pero que estas

medidas también se les aplique a los demás conductores en aras de mantener el derecho a la igualdad frente a todos los ciudadanos.

En cualquier evento, las medidas tomadas en contra del mototaxismo, no cumplió con todos los criterios de razonabilidad y proporcionalidad para justificar las medidas adoptadas en contra de la actividad, pues el fin realmente perseguido (erradicar el mototaxismo) nunca se ha logrado y los medios utilizados no han sido los más idóneos ni los más necesarios, (cabe destacar que la administración ha señalado que el fin buscado es la seguridad del municipio) porque existen otros medios para garantizar la seguridad; tampoco han sido proporcionados porque se afectan más derechos del que se quiere proteger.

El Art. 24 de la Constitución Nacional establece:

“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.”²¹

Este artículo consagra el derecho de *libre circulación* para todos los colombianos, ello no obstante, ahora se acostumbra expedir normas que buscan cercenar ese derecho constitucional; en relación con este derecho, es importante señalar que no solo está protegido por las normas nacionales, sino que también goza de protección internacional tal y como está establecido en el

²¹ Ibidem, Art. 24.

artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos el cual reza lo siguiente:

“Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un estado”.²²

Así mismo, este derecho está consagrado en el numeral primero del artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, ratificado mediante Ley 74 de 1968, el cual reza lo siguiente:

“Toda persona que se halle legítimamente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia...”²³

En este mismo sentido, se manifestó la Corte Constitucional en sentencia de unificación SU-257 de 1997, Expediente T-112103, con ponencia del Honorable Magistrado, Doctor José Gregorio Hernández Galindo. En esta providencia, la Corte expreso:

Dicho de otra manera, la libertad en cuestión, según los términos del artículo 24 de la Carta, consiste en el derecho que tienen todos los colombianos de circular libremente por el territorio nacional, de entrar y salir de él, y de permanecer y residenciarse en Colombia, pero, como resulta del mismo texto normativo y de la jurisprudencia mencionada, ese calificativo de fundamental, dado a la indicada expresión de la libertad personal, no equivale al de una prerrogativa incondicional, pues el “legislador” ha sido autorizado expresamente para establecer limitaciones a su ejercicio, buscando conciliarla con otros derechos o con los principios rectores de todo el sistema.

Ello, claro está, sin que tales restricciones supongan la supresión o el desvanecimiento del derecho fundamental, pues se entiende que no pueden desconocer su núcleo esencial es decir, el legislador no goza de la

²² ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS. Declaración Universal De Los Derecho Humanos, disponible en: <http://www.derechos.org/nizkor/ley/dudh.html>

²³ Ibidem. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, disponible en: <http://www.cinu.org.mx/onu/documentos/pidcp.htm>

discrecionalidad suficiente como para llegar al punto de hacer impracticable, a través de las medidas que adopte, el ejercicio de tal libertad en su sustrato mínimo e inviolable". (Comillas fuera de texto, para resaltar que es el legislador y no el ejecutivo, el que puede expedir leyes para modificar, suprimir o restringir tal libertad de tránsito)²⁴

Bajo este contexto podríamos decir que los alcaldes de los municipios o ciudades en donde se desarrolla la actividad del mototaxismo, estarían violando el derecho a la libertad de tránsito y de igual forma el derecho a la igualdad, pues si bien es cierto que ellos están autorizados para tomar medidas para el buen funcionamiento de su municipio o ciudad, éstas no pueden estar por encima de marco legal constitucional, y en caso que tenga que confrontar un derecho constitucional, debe tener en cuenta el test de igualdad y el principio de confianza legítima aplicado por la Corte Constitucional para determinar si un trato diferente es justificable a la luz de la Constitución Nacional.

Hay que tener en cuenta que no todo los motociclistas son mototaxistas, podríamos decir entonces que si se viola la libertad de tránsito y el derecho a la igualdad de aquellas personas que siendo motociclistas se ven afectados con las medidas que tomen las autoridades locales y nacionales, puesto que sin ser parte del problema no pueden gozar de los mismos derechos que tienen las personas que conducen otro tipo de vehículo.

²⁴ CORTE CONSTITUCIONAL, República de Colombia. Sentencia SU-257 de 1997, Expediente T-112103, MP. Doctor José Gregorio Hernández Galindo.

El Art. 25 de la Constitución Política establece:

*“El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado, toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.”*²⁵

Analizando este pensamiento constitucional se puede ver que el estado colombiano no ha tenido la capacidad laboral para generar los empleos suficientes a la gran demanda de desempleados que se encuentran en el territorio nacional, podríamos decir que es prácticamente imposible darle empleo a todas las personas desempleadas pero como todos tenemos que suplir nuestras necesidades familiares y personales entonces hay que entrar a la “*actividad del rebusque*”, actividad que se desarrolla en diferentes oficios pero que a la larga se transforma en el trabajo de una persona que en muchas ocasiones no se desarrolla en condiciones dignas y justas como lo establece nuestra Constitución nacional ante por el contrario, tras que no hay de generación de empleo le quitan a la persona el derecho de trabajar en la actividad con la cual está llevando el sustento diario a su núcleo familiar o con el que resuelve sus necesidades personales, obviamente se hace referencia a aquellas actividades que no están mal vista socialmente, sino a aquellas que prestan un servicio a la población tal y como lo hace un mototaxista.

²⁵ ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE, República de Colombia. Constitución Política de 1991. Art. 25

En esta investigación se pregunta, ¿porque no reconocer que el mototaxismo se ha convertido en un trabajo? y como tal debería gozar de la protección del estado tal y como lo establece claramente el art. 25 de la Constitución Nacional el cual establece lo siguiente: “el trabajo es un derecho y que en todas sus modalidades gozará de la especial protección del estado”, por lo tanto siendo el mototaxismo una modalidad de trabajo aun cuando sea informal, debería ser protegido, no atacado y perseguido como lo ha venido siendo en los últimos años a través de los diferentes decretos locales y nacionales, es aquí cuando esta investigación basado en la información obtenida, señala que el derecho a la igualdad está siendo vulnerado, porque todos los colombianos tienen derecho a un trabajo con el cual reciban una remuneración para su sobrevivencia y si no hay oportunidad en el campo laboral de las empresas y negocios constituidos formalmente entonces que se respete este actividad que se ha convertido en el trabajo diario de estas personas.

El art. 42 de la Constitución Nacional nos habla sobre la protección de la familia por parte del Estado y en uno de sus incisos establece: “El Estado y la sociedad garantizan la protección integral de la familia”²⁶. Bajo este concepto constitucional cabe analizar si realmente el Estado está cumpliendo a cabalidad con el sentido social que con lleva el pensamiento del legislador en esta expresión.

²⁶ Ibídem. Art. 42

La protección a la familia por parte del estado, no solo está limitada a lo que ocurra dentro del seno familiar y a lo que ocurra fuera de ella, la protección también se extiende a todas aquellas garantías que necesita una familia para su subsistencia y que están de igual forma consagradas en la Constitución Nacional como es el derecho al trabajo, no puede existir una familia, sino hay un medio con que sostenerla, como puede el Estado, a sabiendas que no está en capacidad de generar empleo, negarle la oportunidad a muchas familias de subsistir con el mototaxismo, que a la larga solo está brindando un servicio social a la comunidad.

Asegurar que el mototaxismo está perjudicando al gremio de los transportadores no es una excusa válida, porque para todo tipo de transporte hay un tipo de usuario, tampoco se puede decir que es un medio peligroso de transporte, porque las motos han existido y rodado por el territorio Colombiano desde hace muchos años y nunca se le había visto con tanta insistencia que fuese un medio de transporte peligroso, ¿desde hace cuantos años no se ha transportado niños, mujeres embarazadas y ancianos en moto?, lo que hay es que otorgar licencias a personas realmente capacitadas para conducir cualquier tipo de vehículo y cuyo examen para obtener la licencia debería ser en el mismo transito afín de evitar la expedición de licencias con documentación falsa o que siendo autentica, la persona no haya realmente hecho el curso de conducción en centros de capacitación.

El Estado debe tener en cuenta que de la noche a la mañana no puede decir que la moto es un transporte peligroso porque de ser así, porque entonces permite su comercialización si sabe que pone en peligro la vida sus asociados, esta actitud del Estado va en contra del Principio de la Confianza Legítima pues son muchas las personas que han hecho una expectativa de vida con estos vehículos bajo la omisión o acción del Estado en haber callado el peligro que representan estos vehículos a su consideración y que solo ante el nacimiento del mototaxismo es que ha salido a flote su peligrosidad; por lo tanto toda medida repentina en contra de las motocicletas vulneran el Principio de Confianza Legítima.

Por otra parte, otro de los incisos del art. 42 establece:

*“La pareja tiene derecho a decidir libre y responsablemente el número de sus hijos, y deberá sostenerlos y educarlos mientras sean menores o impedidos”.*²⁷

Bajo este contexto, ¿se podría asegurar que un padre o una madre de familia podría sostener y educar a sus hijos sin una fuente de trabajo que le genere una entrada de dinero para las necesidades básicas de su familia?, por su supuesto que no se podría, tan solo en la matricula, libros y uniforme un padre de familia estaría gastándose alrededor de unos \$350.000 como mínimo sin incluir merienda, pasajes, fotocopias o algún otro gasto adicional y esto tan solo con un hijo, sin incluir que pueden haber más hijos y que solo están estudiando en la primaria; ahora imagínese si estuviesen en una universidad o en un centro técnico o

²⁷ Ibídem. Art. 42, Inciso 5

tecnológico, entonces, ¿será que para aquellos padres, que para el sustento de sus familias se han dedicado a la actividad del mototaxismo no se les estará violando este derecho, así como también el derecho a la igualdad?.

El dejar a una familia sin protección económica, donde cuya actividad laboral se discuta o no, está representando un beneficio social, lo que acarearía es traer delincuencia en cualquier localidad o población del mundo, pues ningún padre de familia dejaría morir de hambre a sus hijos o mucho menos se cruzaría de brazos viendo algún miembro de sus familias enfermo, desde este punto de vista es conveniente que el gobierno nacional en un corto plazo estudie minuciosamente esta situación desde el punto lógico y beneficioso para todos los actores del fenómeno del mototaxismo.

2.1. Ley 769 del 6 de agosto 2002

La ley 769 de 2002 es el Código Nacional de Transito, es la ley por medio del cual se regulan todas las normas concernientes a la conducción de cualquier tipo de vehículo o medio de transporte. El art. 131 literal D de esta ley, señala cuales son las multas a las cuales están sujetas las persona que conduzcan un vehículo ante el incumplimiento de las disposiciones que ella señala.

Dentro de estas disposiciones se puede señalar:

“Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días”,²⁸

Bajo esta disposición, se ha pretendido frenar el fenómeno del mototaxismo aludiendo que las motos no están destinadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, en este sentido, bajo la contextualización de la norma habría una realidad jurídica existente, pues la licencia de tránsito de las motos indica que su servicio es solo de uso particular, sin embargo pese a ello, como se mencionó anteriormente en la reseña histórica del mototaxismo, el gobierno e incluso las mismas autoridades locales, de una manera omisiva permitieron el desarrollo del mototaxismo quizás, porque eran consiente del abandono en que tenían sumergido a esos sectores de la población, o quizás para ocultar el verdadero estado de las vías, vías que en muchas ocasiones aparecen como pavimentadas cuando en realidad nunca lo han estado o si lo estuvieron han dejado de estarlo tal y como ocurre en muchas vías del municipio de Soledad.

Es claro que la actitud del Estado fue omisiva porque pese a la disposición que contiene el Código Nacional de Tránsito en lo relacionado con la prohibición de utilizar un vehículo en una actividad distinta a la señalada en la licencia de

²⁸ CONGRESO NACIONAL, República de Colombia. Código Nacional de Tránsito. Art. 131 literal D., disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2002/ley_769a_2002.html

transito, no hizo nada para frenarlo a sabiendas de su existencia quizás porque las autoridades locales y nacionales nunca se imaginaron que el mototaxismo se les saldría de su control y cuando ya quisieron hacer algo por controlarlo, éste ya había tomada grandes dimensiones tanto a nivel social como económico y laboral.

Por otra parte la Ley 729 del 2002, como tal no trae disposiciones en contra del mototaxismo pues para la época de su expedición el mototaxismo pasaba desapercibido, lo que si contenía era disposiciones en cuanto a los implementos de seguridad que debían mantener los motociclistas, tal y como lo señalan los artículo 94 y 96 de la ley 769 del 2002 modificado por la ley 1239 de 2008, los cuales rezan lo siguiente:

**Art. 94: NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS,
TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.**

Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

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

no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.²⁹

Art. 96: NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.

<Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 1239 de 2008. El nuevo texto es el siguiente:> Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

- 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código*
- 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.*
- 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.*
- 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.*
- 5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.*
- 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías³⁰.*

Es de señalar, que gracias a las manifestaciones de los mototaxistas, se pudo avanzar para que el chaleco solo fuese obligatorio en el horario de 6:00 pm a 6:00 am, porque los motociclistas de la costa sufrían con el calor impresionante típico de la región ya que el llevar una prenda de más de lo acostumbrado, lo que hacía era aumentar la temperatura corporal del motociclista haciendo con ello que su travesía en las horas diurnas se convirtieran en una complicada labor.

²⁹ *Ibídem.* Art. 94,

³⁰ *Ibídem.* Art. 96,

Posteriormente, el gobierno nacional en un desespero por tratar de controlar el mototaxismo, emite el decreto 2961 de 2006 el cual como se verá a continuación, lo que trajo fue más problemas que soluciones.

2.2. Decreto 2961 de 4 de septiembre de 2006

Como antecedente a este decreto, hay que decir que los alcaldes de los diferentes municipios o ciudades en donde se venía desarrollando la actividad del mototaxismo, no tenían un soporte jurídico emitido por la presidencia de la república para controlar o frenar al mototaxismo, pero después de tantos inconvenientes y rumores en cuanto a la legalización del mototaxismo, *“el Ministerio de Transporte descartó la legalización del "mototaxismo" y aseguró que después de la reunión con los empresarios de autopartes, el presidente Álvaro Uribe anunció la expedición de un decreto que busca darle facultades a los alcaldes para restringirlo”³¹.*

Este decreto emitido por el presidente de la república de la época, es considerado un decreto anti moto, que va en contra de los motociclistas y mototaxistas, pues en aras de frenar el fenómeno del mototaxismo, este decreto faculta a los alcaldes para que tomen medidas en contra de esta actividad, y es aquí en donde

³¹ El gobierno no legalizará el 'mototaxismo', dará herramientas a los alcaldes para combatirlo. Caracol Radio. 2006, disponible en: <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=327926>

comienza la violación de los derechos a todas aquellas personas que conducen una motocicleta, tema que abarcaremos en el próximo capítulo.

Sobre este decreto se puede decir que existe una Acción de Nulidad impetrada ante el Consejo de Estado, por LUIS EDUARDO MANOTAS SOLANO, Diputado Departamental del Guainía, quien considera que el decreto es inconstitucional debido a que su expedición por parte del gobierno excede el uso de sus facultades y viola de igual forma el derecho a la propiedad privada y el derecho a la igualdad; se comparte la opinión del demandante cuando señala:

El decreto aludido, vulnera por lo demás el derecho a la propiedad privada consagrado en el artículo 58 de la Constitución; ya que le impone, al conductor o propietario transportar solo a los miembros del núcleo familiar (Art. 3o y 2o del decreto 2961 de 2006); de tal forma que le restringe o limita el uso de la cosa (La Motocicleta), al prohibirles el transporte de las persona que a bien el considere pertinente movilizar en su vehículo³²

Es de señalar, que este decreto al inicio de su expedición, señalaba en el Parágrafo del artículo primero que:

*“Para la circulación de motocicletas con acompañante o parrillero en todo el territorio nacional, la autoridad de tránsito competente podrá exigir que su conductor sea a la vez el propietario de la misma. Para efectos del control de esta medida por parte de los agentes de tránsito, el conductor de la motocicleta deberá corresponder al propietario registrado en la Licencia de Tránsito.”*³³

³² MANOTAS SOLANO, Luis Eduardo. El decreto de Mototaxistas un Atentado contra el Estado Social de Derecho. 2006, disponible en: http://colombia.indymedia.org/news/2006/09/49182_comment.php#49655

³³ PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA. Decreto 2961 de 2006, disponible en: <http://www.dmsjuridica.com/CODIGOS/LEGISLACION/decretos/2006/DECRETO%202961%20DE%202006.htm>

Con esta disposición, se veía, como lo que se pretendía era ponerle más y más obstáculos a los motociclistas, pues para nadie es un secreto que en muchos casos tanto motociclistas como automovilistas no figuran como propietarios en la tarjeta de propiedad sino que son simples tenedores, aquí nuevamente se ve como se viola el derecho a la igualdad pues esta disposición solo aplicaba para los motociclistas y no para los automovilistas.

Gracias a las protestas ejercidas por los mototaxistas, este decreto fue modificado por el Decreto 4116 del 28 de octubre de 2008, el cual suprimió el párrafo en mención, aliviando en gran parte el inconformismo de los motociclistas.

El decreto 2961 del 2006, se fundamentó en el artículo 131 literal D de la Ley 769 del 2002, del cual ya mencionamos anteriormente, este decreto dio facultades a los alcaldes de los municipios en donde se venía desarrollando la actividad del mototaxismo para que tomaran todas las medidas necesarias en aras de frenar el mototaxismo, de igual forma implementó unas sanciones para aquellos motociclista que violaran tales disposiciones, incrementando las multas acorde a su reincidencia más allá de lo que establece la Ley 769 del 2008.

2.3. PROYECTO DE LEY 207 DEL 2009

Este proyecto de ley, fue presentado por el Ministro de transporte Andrés Uriel Gallego, quien en aras de buscar una solución por la vía legislativa, presentó ante

el congreso el *Proyecto de Ley 207 de 2.009* el cual fue denominado por los mototaxistas y motociclistas como LA LEY ANTIMOTOS, fue radicado el 3 de noviembre del año 2009 en la Comisión VI de la Cámara de Representantes.

Con el proyecto de ley 207 de noviembre del 2009, se pretendía regular la venta y la tenencia de las motocicletas, ajustar los requisitos para la obtención de la licencia de conducción y reversar medidas favorables, como el no pago de impuestos y de peajes, la regulación del parrillero, la exigencia de utilizar elementos protectores como rodilleras, coderas, guantes, examen de aptitud físico mental, renovar la licencia cada 3 años, comprar un chaleco único nacional que vale más de 80 mil pesos, se les restringe el abastecimiento de combustible en la noche, eliminar los subsidios del SOAT, gravar las motocicletas y varias restricciones más que al igual que las anteriores vulneraban los derechos de los motociclistas y mototaxistas.

En respuestas a la iniciativa por parte del ministerio de transporte en relacion a la presentacion del proyecto de ley 207 del 2009, los mototaxistas y motociclistas de todo el territorio colombiano organizaron una marcha a nive nacional el dia 12 de febrero del 2010 para mostrar su desacuerdo por considerar que dicha propuesta, vulneraba en gran medida los derechos de los motociclistas y mototaxistas pues, contenia una series de disposiciones que atentaban contra el uso de las motociclestas asi como tambien, perjudicaba en gran medida a otros sectores de

la economía en especial a las ensambladoras de motos y almacenes de ventas de motos.

Si el proyecto hubiese seguido su curso y hubiese sido aprobado, adquirir y manejar moto de bajo cilindraje ya no hubiese sido tan facil como hasta hora lo es, pues la ley 207 de 2009 hubiese acabado con el privilegio que tienen las personas de bajos ingresos para adquirir uno de estos vehiculos, debido a que sus ingresos no hubiesen sido tan favorables para cumplir con todas las disposiciones enmarcadas ante la ley 207 de 2009.

Este proyecto de ley planteaba que, para el cobro de los peajes e impuestos para las motos, sería el Ejecutivo el encargado de establecer el monto de las tarifas y que dichos recaudos serían destinados a la implementación de programas cuya finalidad sería la prevención de accidentalidad y estaría bajo la administración del Ministerio de Transporte.

Hay que tener en cuenta que las motocicletas menores a 125 centímetros cúbicos son las más populares y las más comercializadas en el territorio nacional y cualquier disposición en contra de su utilización y comercialización, no atenta solo contra aquellas personas que la esté utilizando en el momento de la expedición de la ley, sino que también afectarían al gremio de las ensambladoras y comercializadoras de estos vehículos, gremios que aportan al estado capital monetario con el pago de sus impuestos y sus rete fuentes.

La iniciativa del Gobierno puede ser interpretada como un desestimulo al uso de este tipo de vehículos en el país, y podría frenar en seco una de las industrias más pujantes de los últimos años, pues de acuerdo con un informe del Comité de Ensambladoras de Motocicletas Japonesas, *"Colombia es después de Brasil, el mercado más grande de motos en Latinoamérica, no solo por su volumen de producción sino por su potencial de crecimiento"*³⁴.

Empresas como Auteco-Kawasaki, con sede en Medellín y que lleva 66 años comercializando este medio de transporte, nunca antes habían registrado un boom en sus ventas como el de los últimos cinco años por esta razón, los empresarios también ha considerado que este proyecto de ley podría causarles serios inconvenientes en su parte económica que se podría ver reflejada en el despido de trabajadores para poder equilibrar su parte económica.

Con la protesta de los mototaxistas y motociclistas realizada el 12 de febrero de 2009 afortunadamente se pudo conseguir llamar la atención del gobierno central, al punto que el presidente de la época, al día siguiente de la propuesta anunciara que el cobro de peaje para las motos era innecesario; por otra parte el ex ministro del medio ambiente JUAN LOZANO junto con el presidente de la cámara de representantes el señor EDGAR GOMEZ, ante los hechos ocurridos el día 12 de febrero de 2010, intervinieron para promover una reunión con el Ministro de

³⁴ Motociclistas del país protestaron por el contenido del proyecto de ley 207, 12 de Febrero de 2010, disponible en: <http://www.colombiajuridica.com/x-2010-02-12-003.php>

Transporte y todas aquellas personas que de una u otra manera, se veían afectadas con el proyecto de ley 207; fue así como “el 18 de febrero de 2010 se concreta la reunión entre las partes, asistiendo a dicha reunión presidentes de las ensambladoras de motocicletas en Colombia, la mesa directiva de ASOMOCOL y líderes de esta organización que llegaron desde diferentes partes del país, el Presidente de la Cámara de Representantes y motociclista, Dr. Édgar Gómez y representantes de Motoclubes Bogotá”³⁵, después de muchas deliberaciones y compromisos, se acordaron crear mesas de trabajo para iniciar estudios y conceso de las normas que requiere el sector motociclistas para su movilidad, de igual forma el Ministro se comprometió a retirar el proyecto de ley del congreso con lo cual se dio un avance significativo tanto para los motociclistas como para mototaxistas y el sector económico.

³⁵ Se cayó proyecto de ley 207. Documento disponible en: <http://www.suzukisuperservicios.com/2010/02/se-cayo-proyecto-de-ley-207.html>

3. DECRETOS QUE REGULAN EL MOTOTAXISMO EN EL MUNICIPIO DE SOLEDAD.

Como se ha mencionado en los anteriores capítulos, el Municipio de Soledad no ha sido ajeno al fenómeno del mototaxismo, por tal motivo la administración local en cabeza del alcalde de turno se ha visto en la necesidad de expedir una serie de decretos para contrarrestar el fenómeno del mototaxismo pero como se dijo anteriormente, éstos, en su contenido han tenido unas disposiciones que a juicio de esta investigación han sido violatorias de derechos fundamentales consagrados en la constitución y en la ley nacional.

Estos decretos con su expedición han traído una serie de inconformismo por parte no solo de los mototaxistas sino también de los motociclistas, usuarios y comerciantes del municipio, pues con su expedición y vigencia éstos han considerado que de una u otra manera ven afectados sus intereses ya sean laborales, comerciales o personales y por lo tanto ven afectados sus derechos.

El municipio de Soledad al igual que la mayoría de los municipios de Colombia, presenta, casi que todos los problemas de movilidad para el transporte de sus habitantes, algunos por estar fuera del casco urbano, otros por no tener rutas accesibles para la circulación de vehículos; en cualquiera de las dos situaciones hay un olvido tanto de la administración como de las empresas encargadas de prestar el servicio de transporte público, hay que recordar que las personas ubicadas en las zonas señaladas, son seres humanos que tienen los mismos

derechos y las mismas oportunidades que tienen las demás personas que viven en el municipio tal y como lo establece la Constitución Nacional en su artículo 13 cuando habla derecho a la igualdad.

Con la expedición de los decretos con los cuales la administración del municipio de Soledad pretende regular la prestación del servicio de transporte público en motocicletas, se han hecho muchas especulaciones relacionadas con las violaciones de los derechos fundamentales de los motociclistas pues se cree, por parte de este gremio que la administración de manera arbitraria atenta contra sus intereses y que de una manera existe un trato diferente con lo cual se viola su derecho a la igualdad.

Para poder decir si realmente hay una violación al derecho a la igualdad con la expedición de los decretos en contra del mototaxismo, hay que tener en cuenta diferentes aspectos de valoración jurídica que la Corte Constitucional emplea para determinar si un trato diferente, es justificable a la luz de la Constitución, con esto se quiere decir que si bien el derecho a la igualdad es un derecho fundamental que goza no solo de la protección y efectividad del Estado sino de otros organismos internacionales, ello no lo hace inmodificable pues, la Corte Constitucional en diferentes sentencias se ha pronunciado para dar claridad sobre la excepcionalidad que puede dar lugar a la justificación de un trato diferente entre los asociados.

El trato diferente para que sea válido a la luz de la Constitución requiere cumplir los parámetros de los principios de razonabilidad, proporcionalidad e igualdad, pues requiere que el fin buscado con la aplicación del trato diferente, no vulnere otros derechos muchos más importantes que el buscado o el que se quiere proteger.

Para mayor comprensión de lo expuesto se presenta el siguiente ejemplo: a través de un decreto la alcaldía de Soledad establece que las personas que habitan a la orilla del río Magdalena deben desocupar su viviendas pues en ocasión al crecimiento del caudal del río, estas personas están expuestas al peligro eminente no solo de quedar damnificadas sino de poner en peligro sus vidas y éstas es la que precisamente la administración quiere proteger por lo tanto las personas que habitan en estas zonas no pueden argumentar violación al derecho a la igualdad en relación al derecho a una vivienda pues el derecho que se pretende proteger es de mucho más importancia que el alegado por ellos.

Los decretos que son objetos de estudio en el Municipio de Soledad, fueron expedidos bajo el amparo del Decreto 2961 de 2006 a través del cual el gobierno otorga facultades a los alcaldes para tomar todas las medidas necesarias para regular la actividad de mototaxismo, sin embargo, como se ha mencionado en otros capítulos, este decreto, no fue del agrado del gremio de los motociclistas en general pues, hay que recordar que no todo motociclista es un mototaxista y este es uno de los puntos de partida por lo cual se han hecho diferentes objeciones y

manifestaciones a nivel nacional al punto que en reuniones con el entonces Ministro de transporte Andrés Uriel Gallejo y posterior reunión con el Congreso, hubo representantes de clubes de motociclistas, defendiendo lo que para ellos es una lesión a sus intereses, pues ellos no hacen parte del problema social del mototaxismo y tampoco son responsables de la falta de creatividad o efectividad del Estado para darle solución a esta actividad informal.

Hay que señalar, que pese a todas las manifestaciones que se han hecho a nivel nacional, el Congreso de la República aún no ha hecho ningún pronunciamiento al respecto, solo se tiene lo estipulado en el Código Nacional de Tránsito y lo que estipulen los alcaldes bajo el amparo del decreto 2961 de 2006.

En el Municipio de Soledad que es el caso objeto de esta investigación, se aplica el test de Igualdad para verificar si las medidas adoptadas por la administración municipal, violan o no el derecho fundamental de la igualdad, de la misma manera estos decretos, son analizados bajo la protección y la efectividad de la cual debe ceñirse todo acto administrativo en función del Principio de la Confianza Legítima para determinar el grado de vulnerabilidad que puede ocasionar la medida en contra de los actores del conflicto.

Es importante mencionar que la parte emotiva de estos decretos señalan que para la expedición de los mismos, se fundamentaron en el decreto 2961 de 2006 el cual los autoriza para tomar las medidas necesarias para restringir la prestación del

servicio de transporte en motocicletas y que en este sentido la administración municipal ha adoptado previamente medidas tendientes a controlar la utilización de motocicletas en actividades que riñen con el ordenamiento legal en aras de mantener el orden público y la sana convivencia en el territorio del municipio y para garantizar la movilización en las vías de la ciudad.

Basado en lo anterior hay que decir que la sana convivencia siempre ha existido pues, el malestar siempre ha sido por parte del gremio de las empresas que prestan el servicio de transporte público en el Municipio de Soledad ya que estos quieren tener el monopolio del transporte en esta localidad; en cuanto al orden público no se puede negar que el estacionamiento que hacían los mototaxistas en la zona más conocida como “La American Bar” desapareció lo que indica que la medida fue adecuada pero no fue la más necesaria pues al respecto el Código Nacional de Transito ya trae consigo sanciones para los conductores que parqueen en zonas prohibida, por lo tanto las medidas son innecesarias en virtud de lo planteado por la Corte Constitucional en la aplicación del test de proporcionalidad, por otra parte, cuando se refiere a que busca garantizar la movilización en las vías del municipio, peca porque Soledad no tiene problema de movilización vial el único nudo vial que se forma es en el sector de la American Bar y es en ocasión a estrello de la calle y esto queda demostrado porque muy a pesar de haberle prohibido a los motociclistas transitar por estas zona, aun se sigue presentando el nudo vial. Los decretos que han dado lugar a los conflictos jurídicos son los siguientes:

3.1. DECRETO 0308 DEL 8 DE OCTUBRE DE 2007

Bajo este decreto el entonces alcalde de Soledad, Antonio Fernando Castillo, expidió medidas para controlar la prestación del servicio de transporte en motos y unificó disposiciones relacionadas con la circulación de motocicletas, motocarros y bicitaxis, las medidas contenidas en este decreto suponían, que controlarían la movilidad de estos vehículos sin violar ningún tipo de derecho, pero la realidad fue otra porque disposiciones expedidas no fueron del agrado de quienes tenían que cumplirlas pues, para muchos y en especial a personas que no hacían parte del problema del mototaxismo, consideraron que estas medidas los perjudicaban a nivel personal y laboral es el caso de los motociclistas que utilizan su moto para uso personal o para su desempeño laboral ya sea en empresas o en pequeños negocios como mensajeros o haciendo domicilios.

Las medidas contenidas en este decreto son las siguientes:

*Restricción nocturna: Este tipo de vehículos no puede circular en el horario de 11 de la noche a 5 de la mañana del día siguiente.

* Pico y placa de lunes a viernes.

* Día sin moto los 20 de cada mes.

*Zonas prohibidas: no pueden circular por el sector comprendido por las carreras 19 y 18 entre calles 16 y 20, y desde la calle 16 a la 20, entre carreras 18 y 21.

Con las anteriores medidas contenidas en el decreto 0308 del 8 de octubre de 2007 se puede apreciar como el horario para la circulación de las motos fue restringido, es decir, que el que tuviese una motocicleta no podía circular en el municipio sino hasta las horas permitidas por la administración, también, se prohíbe la utilización de la motocicleta un día de la semana y los 20 de cada mes así como también se prohíbe la utilización de ciertas vías del municipio.

3.1.1. VIOLACION DEL DERECHO A LA IGUALDAD

Constantemente se escucha hablar de este derecho fundamental en especial cuando no se está de acuerdo con un acto o un hecho emitido por una autoridad o por un particular que hace perder el equilibrio de lo que se cree que es justo para todos; son muchos los conceptos que se pueden tejer para describir lo que quiere decir el derecho a la igualdad, a continuación se describe uno de los conceptos:

*“El derecho a la igualdad es aquel derecho inherente que tienen todos los seres humanos a ser reconocidos como iguales ante la ley y de disfrutar de todos los demás derechos otorgados de manera incondicional, es decir, sin discriminación por motivos de nacionalidad, raza, creencias o cualquier otro motivo”.*³⁶

³⁶ Derecho a la igualdad, Wikipedia, disponible en: http://es.wikipedia.org/wiki/Derecho_a_la_igualdad

Para señalar, la violación al derecho a la igualdad, se trae a colación el significado que le han dado a este derecho los diferentes jueces de la república a través de diferentes sentencias:

La igualdad se construye como un límite de la actuación de los poderes públicos y como un mecanismo de creación frente a la posibilidad arbitraria del poder. El principio de igualdad sólo se viola cuando se trata desigualmente a los iguales. De ahí que lo constitucionalmente vetado sea el trato desigual ante situaciones idénticas. Ha de reunir el requisito de la razonabilidad, es decir, que no colisione con el sistema de valores constitucionalmente consagrado³⁷

El verdadero alcance del derecho fundamental a la igualdad consiste, no en la exactitud matemática de las disposiciones que se apliquen a unas y otras personas, sino en la adecuada correspondencia entre las situaciones jurídicas objeto de regulación o gobierno y los ordenamientos que se hacen exigibles a ellas. La igualdad se rompe cuando, sin motivo válido -fundado en razones objetivas, razonables y justas-, el Estado otorga preferencias o establece discriminaciones entre los asociados, si éstos se encuentran en igualdad de circunstancias o en un nivel equiparable desde el punto de vista fáctico”³⁸

El principio de la igualdad es objetivo y no formal; él se predica de la identidad de los iguales y de la diferencia entre los desiguales. Se supera así el concepto de igualdad de la ley a partir de la igualdad abstracta, por el concepto de la generalidad concreta, que concluye con el principio según el cual no se permite regulación diferente de supuestos iguales o análogos y prescribe diferente normación a supuestos distintos. Con este concepto sólo se autoriza un trato diferente si está razonablemente justificado.³⁹

El artículo 13 presenta a la igualdad como la posibilidad reconocida a todos de tener las mismas oportunidades vitales, posibilidad por la cual el Estado debe propender. No a otra cosa puede referirse dicho artículo, cuando expresa que "(el) Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva". Sin duda pretende que, por lo menos en lo que se refiere a la primacía de los derechos fundamentales, la igualdad no se limite al reconocimiento formal por parte del ordenamiento jurídico, sino a la efectiva realización de la misma en el terreno fáctico, es decir a la igualdad sustancial. Se pasa entonces al terreno del teloso finalidad que persigue el Estado, asunto que rebasa la noción de igualdad formal como derecho, entendida como facultad radicada en cabeza de las personas de exigir un trato igual por parte de las autoridades. Aceptada como principio y como valor, la igualdad no sólo exige que las leyes sean aplicadas a todos los casos que caen bajo sus supuestos de hecho, (igualdad ante la ley en

³⁷ CORTE CONSTITUCIONAL, República de Colombia. Sentencia No. T-187/93 MP. Dr. Alejandro Martínez Caballero

³⁸ *Ibidem*. Sentencia C-384 de 1997 MP. Dr. Gregorio Hernández Galindo

³⁹ *Ibidem*. Sentencia C-013/93 MP. Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz

sentido estricto), sino que implica también que la igualdad debe estar presente en la formulación del derecho.⁴⁰ Esto hace que, dirigida al legislador, la igualdad le imponga no establecer diferenciaciones arbitrarias.

Basados en los anteriores conceptos se puede decir que hay violación al derecho a la igualdad con la expedición de los decretos en contra del mototaxismo, debe aclararse que no todos los motociclistas se dedican a la actividad del mototaxismo y por lo tanto no pueden ser objeto de los decretos en contra de dicha actividad pues, la falta de creatividad del gobierno para identificar al mototaxismo no pueden asumirlas personas ajenas a este fenómeno social. Por otra parte, es bien cierto que el estado debe asegurar que la igualdad sea para todos, por lo tanto cuando hay un rompimiento de esa igualdad que pregonan la Constitución Política de Colombia, hay una violación al derecho a la igualdad.

Para hablar de una violación al derecho a la igualdad, debe tenerse en cuenta, el test de igualdad que hace la Corte Constitucional para determinar si un trato diferente es o no justificable a la luz de la Constitución Nacional pues habrá ocasiones en que el trato diferente es válido constitucionalmente si éste cumple con los criterios o etapas requeridos para su exequibilidad.

La Corte Constitucional en aras del cumplimiento con la legislación nacional y con la legislación internacional las cuales consagran una “igual protección legal”, para

⁴⁰ Ibídem. Sentencia C-1287 DE 2001 MP. Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra

todas las personas bajo su protección, utiliza el test de igualdad para ser objetivo consecuente con la protección de los derechos fundamentales cuando estos se vean afectados por medidas cuyos objetivos sean legales pero que tal vez las medias adoptadas para tal fin no son las más adecuadas ni las más proporcionados para alcanzar el fin propuesto.

En la materia de estudio, se puede observar que el objetivo buscado por la alcaldía de Soledad con la expedición de los decretos en contra del mototaxismo, era erradicar dicha actividad bajo la sombra de la primacía del interés general y del orden público, objetivos que son válidos constitucionalmente pero que las medidas utilizadas para alcanzar dicho fin no son proporcionales en relación a los principios satisfechos pues son más los derechos fundamentales que se ven afectados con las medidas adoptadas. Por otra parte, esas mismas medidas no eran necesarias para alanzar el objetivo propuesto pues existían otros medios para alcanzarlos.

Todo lo anterior se explica de la siguiente manera:

1- LA RESTRICCIÓN DEL HORARIO DE CIRCULACIÓN:

Buscaba garantizar la seguridad en el municipio de Soledad, el cual según las autoridades había aumentado por la utilización de las motocicletas; si este era su objetivo, éste era válido Constitucionalmente pues el Estado debe garantizar la

seguridad nacional y la vida de los ciudadanos, pero la medida utilizada no era la única que se podía emplear, pues existen otros medios que permiten alcanzar tal objetivo, como un mejor control de armas, mayor control vial por parte de la Policía Nacional, mayores requisas a nivel general para verificar el uso y porte de armas entre otras.

Por otra parte, la medida no es proporcional porque el fin propuesto no se ha conseguido en su totalidad, y sin embargo si esta lesionando otros derechos fundamentales como el libre desarrollo de la personalidad, el principio de la buena fe, la presunción de inocencia, el derecho de propiedad privada entre otros; para sustentar que no ha cumplido su objetivo, muestra de ello es como a diario aparecen en la prensa local, cadáveres objetos de disparos y en ocasiones torturados y según investigaciones del CTI en algunas ocasiones fueron asesinados en otros sitios distinto al lugar donde se hallan los cadáveres, situación que queda muy difícil para un motociclista transportar un cadáver de un lugar a otro. Si en horas de la noche no hay motocicletas transitando, es evidente que los asesinatos se realizan en vehículos automotores por lo tanto la medida no es adecuada para garantizar la seguridad local.

Con todo lo expuesto, este trato desigual es inconstitucional a la luz de no cumplir con los criterios establecidos por la Corte Constitucional para justificar que un trato desigual es válido constitucionalmente.

2- LA RESTRICCIÓN DE VÍAS:

El objetivo era evitar la circulación de las motocicletas por las zonas comerciales del municipio para garantizar la movilidad vehicular la cual se veía afectada porque los motociclistas estacionaban sus motocicletas en estas vías reduciendo con ello el espacio de la carretera por donde tienen que circular los vehículos de servicio público y privado, si bien el objetivo es legal constitucionalmente porque el espacio público hay que perseverarlo y darle la utilidad correcta, la medida no fue la adecuada, pues el Código Nacional de Tránsito prevé unas disposiciones para este tipo de eventos por lo tanto no había la necesidad de implementar tal medida porque ya existía una para tal fin, que las autoridades de tránsito de forma omisiva permitieran tal hecho, ya es otra cosa distinta y pese a ello el caos vehicular persigue lo que demuestra que la culpa no era solo de los mototaxista sino a la falta de vías aptas para la movilidad vehicular; por lo tanto esta medida a la luz de la constitución, lesiona el derecho a la igualdad debido a que no cumple con los criterios de razonabilidad y proporcionalidad exigidos por la Corte Constitucional para aceptar un trato diferente entre personas o grupos que estén en igualdad de circunstancias.

3. LOS DÍAS DE NO MOTO:

Esta medida fue adoptada para garantizar la seguridad que le faltaba al municipio pues el índice de atracos en los días 15 de cada mes estaba creciendo, si bien el

objetivo de la medida era válido constitucionalmente, no era necesario pues existen otros medio como se dijo anteriormente para garantizar la seguridad del municipio por lo tanto, al no cumplir con los sub-principios de proporcionalidad como son la idoneidad, la necesidad y la proporcionalidad, el trato diferente es inconstitucional.

4. PROHIBICIÓN DE PARRILLEROS:

El prohibir parrilleros por ciertas vías de Soledad, buscaba muy en el fondo erradicar el motaxismo bajo el supuesto de dar más garantía a la seguridad en los sectores en donde se prohibía transitar con parrilleros, medida innecesaria para alcanzar este objetivo puesto que con otros medios se hubiese podido alcanzar tal fin sin necesidad de afectar derechos protegidos como el derecho a la propiedad privada, la presunción de inocencia, el principio de la buena fe y el principio de la confianza legítima pues en el caso de este último, no se explica cómo la administración de manera repentina prohíbe el movilizarse con parrilleros, en donde desde hace mucho tiempo el parrillero es permitido incluso la misma licencia de transito establece que la motocicleta tiene capacidad para dos personas; por lo tanto esta medida que tampoco cumple con los criterios del test de proporcionalidad no es viable para justificar el trato desigual.

Aplicando el test de racionalidad y proporcionalidad utilizado por la Corte Constitucional, es mucho más fácil sustentar si un trato diferente es

constitucionalmente valido. Cabe destacar que la alcaldía de Soledad con la expedición desesperada de los decretos en contra del mototaxismo, parece haber omitido la existencia de *Principio de la Confianza Legítima*, principio constitucional que está en cabeza de todos los administrados y que obliga al Estado a procurar su garantía y protección, bajo este principio la administración no puede repentinamente cambiar las expectativas de vida que sus administrados se había hecho gracias a los problemas derivados de la omisión o acción de la administración, pues este principio otorga un periodo razonable de transición para una solución y para el caso que nos ocupa, el mototaxismo ha sido una expectativa de vida que se han hecho las personas dedicadas a esta actividad pues la consideran su trabajo y de ella derivan sus ingresos para el sustento de sus familias y sus necesidades básicas.

Para una mayor comprensión de lo expuesto, se cita la Sentencia T-617 de 1995, Mg. Ponente Dr. Alejandro Martínez Caballero, la cual muestra claramente cómo se aplica el Principio de la Confianza Legítima.

Sentencia T-617/95 se estudió el caso de numerosas personas que residían a las orillas de la carrilera de un ferrocarril en Bogotá, por lo que la administración municipal de forma repentina buscó el desalojo del espacio público sin ningún tipo de plan de choque que garantizara el respeto de los derechos fundamentales de los implicados, lo que llevó a que en el asunto concreto se ponderara el principio de la confianza legítima en los siguientes términos:

Para el caso concreto es claro que la administración permitió la ocupación de unas tierras que constituían espacio público y no hizo nada para impedirlo, estableciendo con su permisividad la confianza por parte de los administrados de crear unas expectativas en torno a una solución de vivienda. Lo anterior supone, en consecuencia, que cuando una autoridad local se proponga recuperar el espacio público ocupado por los administrados que [habitaban] tal Espacio Público, deberá diseñar y ejecutar un adecuado y razonable plan de

*reubicación de dichos personas de manera que se concilien en la práctica los intereses en pugna.*⁴¹

De otra parte, se cita la Sentencia T -472 de 2009.

*Esta sentencia da solución a un desalojo de vivienda que no tuvo en cuenta el Principio de la Confianza Legítima pues se trata de una familia que por espacio de seis años habitaron un salón de clase de una entidad educativa y que posteriormente la alcaldía de Ibagué en aras del principio del interés general desalojó a esta familia de su lugar de vivienda sin un plan de reubicación, sin tener la más mínima consideración al respeto a la dignidad humana pues estas personas al amparo de la constitución se encontraban en una situación de debilidad manifiesta. El desalojo se llevó a cabo pues hubo intervención de la Policía Nacional, luego tras la presentación de una demanda que solicitaba el amparo del Principio de la Confianza Legítima, ésta fue denegada pero luego a través de una tutela el amparo es concedido y bajo el amparo del Principio de la Confianza Legítima, se concede la protección de los derechos fundamentales a la vida en condiciones dignas y justas y se obliga a la alcaldía a incluir a esa familia en un plan de interés social de vivienda.*⁴²

En estas dos sentencias traídas a colación se puede ver cómo a pesar de que exista una primacía de un derecho constitucional, la administración no puede tomar medidas arbitrarias sin plantear previamente alternativas de solución que no hagan indigna la situación del afectado.

Las medidas anteriormente mencionadas aplican solo para motos y motocarros a excepción de la medida de los días 20 que solo aplica para las motos, ya con esta medida no hay igualdad entre motos y motocarros evidenciando falta de igualdad para la circulación de estos dos vehículos; por otra parte cuando se restringe el horario de circulación para las motos y motocarros también hay violación al derecho a la igualdad por que esta medida no aplica para los demás vehículos.

⁴¹ CORTE CONSTITUCIONAL, República de Colombia. Sentencia T-617 de 1995. MP. Dr. Alejandro Martínez Caballero

⁴² Ibídem. Sentencia T - 472 de 2009. MP. Dr. Jorge Iván Palacio

Hay que reiterar que no todos los motociclistas son mototaxistas y por lo tanto las medidas en contra de éstos, afectan a aquellos quienes sin ser parte del problema, son víctimas de los decretos en contra del mototaxismo y a ellos se les viola su derecho a la igualdad en relación con los demás vehículos pues, no siendo parte del problema, no tienen que asumir estas medidas.

Aceptar estas medidas, es aceptar que los dueños de vehículos particulares tienen más derecho que los propietarios de motos, por lo tanto, aquellos podrían estar hasta más altas horas de la noche en la calle que los propietarios de motos, aquellos podrían estar acompañados en sus vehículos hasta la hora que fuese mientras que los motociclistas no.

Este hecho va en contra de un verdadero Derecho a la Igualdad pues, las personas de vehículos particulares están en igualdad de condiciones para el uso y goce de sus vehículos y mientras no hay una identificación, entre mototaxistas y motociclistas las autoridades no pueden seguir emitiendo decretos que perjudiquen a las personas que no están en las mismas condiciones de movilidad.

Haciendo un análisis de esta medida hay que ubicarse en un fin de semana, en donde se quiere ir a una fiesta o a una reunión social y de paso se quiere ir acompañado, si este es el plan, el propietario de una motocicleta no podría ir a esa fiesta o a esa reunión y si iría, tendría dos opciones: o salirse temprano de dicha fiesta o reunión, o quedarse y dejar su moto en el lugar de parqueo, con lo

cual tendría un gasto adicional para regresarse a su casa pues, si se pasa de la hora permitida para el uso de las motocicletas estaría expuesto a una sanción por parte de las autoridades de tránsito ya sea un comparendo o la inmovilización de la moto o en su defecto las dos cosas; mientras que aquel que utiliza un automóvil particular podrá disfrutar de la reunión o fiesta hasta la hora que quisiera, y esta situación se podría presentar de diferentes formas pero todas apuntarían a que la persona se vería obligada a limitarse hasta ciertas horas, mientras que otras no y en muchas ocasiones se vería obligada a desistir o reprimirse de hacer salidas nocturnas ya sean para asistir a fiestas, reuniones o visitas personales.

3.2 DECRETO 0235 DEL 10 DE OCTUBRE DEL 2008

Posterior al decreto 0027 del 2008 que prorrogó al decreto 0308 del 2007 se expidió el decreto 0235 del 10 de octubre del 2008 con el cual se siguió emitiendo disposiciones para contrarrestar el servicio de mototaxismo en el municipio de Soledad, todo bajo el amparo del decreto 2961 del 2006 expedido por el Gobierno Nacional y bajo la política de mantener el orden público, la sana convivencia y garantizar la movilización en las vías del municipio.

El mencionado decreto mantiene algunas disposiciones establecidas en el 0308 del 7 de octubre del 2007 y establece unas nuevas disposiciones que siguen en contra posición de los intereses y derechos de los motociclista en general, pues

no se puede decir otra cosa cuando de las nuevas disposiciones se evidencia tal hecho.

Este decreto amplía el rango de zonas prohibidas en el Municipio de Soledad, ya no solo quedaba las restricciones señaladas en el anterior decreto sino que ahora la restricción de vías se ampliaba y quedaba prohibido llevar parrilleros hombres en otras vías del municipio, con lo cual no solo había restricción de vías en las zonas comerciales del municipio sino que ahora habían otras vías que quedaban restringidas cuando se estuviese acompañado en una motocicleta; esta medida una vez más viola el derecho a la igual, el derecho a la propiedad privada y los demás derechos que con el anterior decreto se han señalados.

Por otra parte, otras de las nuevas medidas, establece la prohibición de parrilleros menores de 14 años, mujeres embarazadas, y mujeres y hombres de la tercera edad, con esta medida, no solo se ataca al mototaxismo sino que también se ataca a toda aquella persona que sea propietaria de una motocicleta, pues la medida no señala para quien es dirigida, y no hace esta distinción por la sencilla razón que la administración no tiene plena mente identificado quienes son las personas que se dedican al oficio del mototaxismo y como no le es posible tal identificación, para la administración es mucho más fácil emitir un decreto que cobije a todo el que utilice una motocicleta sin ningún tipo de distinción lo que con lleva, a que se atente con la medida a personas que no hacen parte del problema del mototaxismo, esto sin mencionar los problemas de tipo económico que se le

ocasiona a un padre de familia que utiliza su motocicleta para llevar a su hijo a las diferentes actividades que realice ya sea de tipo educativo, recreativo o familiar como anteriormente lo hacía antes de que llegase fenómeno del mototaxismo.

Es de señalar que antes de la llegada del mototaxismo, conducir una motocicleta no era señal o sinónimo de peligro como hoy en día se trata de mostrar a este medio de transporte, anteriormente un padre de familia podía llevar a sus hijos en motocicletas y no había ningún tipo de restricciones, de hecho podía transportar a mujeres embarazadas e incluso ancianos y no pasaba nada todo pasaba desapercibido y la razón es muy sencilla, para esa época el motociclista no representaba un peligro económico para las empresas prestadoras del servicio de transporte público, en esa época, estos medios trabajaban como mejor les pareciera, pues no tenían ningún tipo de competidor pero como ahora el mototaxismo es un gran competidor para ellos, entonces ahora la motocicleta si es peligrosa para conducirla; hay que recordar que esta medida se tomó basada en un accidente de tránsito ocurrido en la ciudad de Barranquilla, cuando una mujer que mientras conducía su automóvil hablaba por celular, envistió a un motociclista que como parrillero llevaba a una mujer y a su hija las cuales fallecieron en dicho accidente y como consecuencia de tal omisión a las normas de tránsito por parte de la conductora del automóvil, los que sufrieron las consecuencias fueron los motociclistas pues la medida adoptada por tal hecho recayó sobre el gremio de los motociclistas en general.

Se considera que esta medida en cierta forma afecta el núcleo familiar pues hay una limitante para la movilización de las personas que con su familia se dirigían a realizar actividades propias de una familia tal es el caso de visitas a un parque, visitas a un familiar, visitas a cualquier centro recreativo etc.; las cuales por efectos de economía se realizaban en la motocicleta a fin que ésta resultaba ser el medio de transporte más económico para la realización de sus actividades familiares porque cualquier otro medio de transporte resultaría mucho más costoso para realizarlo. Con esta medida como se mencionó anteriormente se vulnera nuevamente el derecho a la igualdad.

Otra de las medidas que contiene este decreto hace alusión al núcleo familiar, el decreto señala quienes hacen parte del núcleo familiar pues para la circulación de parrilleros la administración había considerado que solo podían ser parrilleros quienes figuraban relacionadas en una declaración extra juicio que se llevaba a cabo en el Instituto municipal de Tránsito de Soledad y para complementar la norma, ésta establecía que el núcleo familiar no podía exceder de seis miembros por lo tanto si una familia excedía de seis miembros, los restantes que no figuraban en la lista oficial registrada en el tránsito no podían ser transportados en la motocicleta de la familia con lo cual se creaba un problema de movilidad para el núcleo familiar; por otra parte se puede apreciar una vez más como el derecho a la igualdad es violado con este decreto pues no puede ser posible que esta disposición solo sea para los motociclista y no para otro tipo de vehículo, es un tipo de discriminación que otorga beneficios para unos y desventajas para otros

pues al estar en un estado social de derecho, todos son iguales ante la ley y todos deben tener el mismo trato por lo tanto al emitir un decreto hay que analizar todas las consecuencias jurídicas y sociales que se afectan con dichas disposiciones porque en el caso que señalamos, se evidencia que esta disposición va en contra de lo que es un estado social de derecho.

Otra de las nuevas disposiciones, establece que el conductor de la motocicleta y su acompañante debe portar un chaleco reflectivo y casco con el número de la placa de la motocicleta; esto en aras de supuestamente de dar mayor seguridad en las vías pero con el tiempo se demostró que nada ha servido de hecho como más adelante veremos, esta disposición, a nivel nacional fue modificada gracias a un acción tutela instaurada por un ciudadano que consideró que los motociclistas de la costa sufrían con este atuendo, pues con las olas de calor que se registra en la costa atlántica, ellos padecían las inclemencias del clima, con lo cual se atentaba contra la dignidad humana y la salud de los motociclistas.

Después de un análisis sobre el uso del chaleco en horas diurnas, en especial en la costa atlántica, se decretó que el chaleco solo fuese obligatorio a partir de las 6:00 pm, esto, fue un logro de los motociclistas, gracias a su constancia y perseverancia, pues, no es lo mismo llevar un chaleco en horas del día que llevarlo en la noche; esta reforma sobre el uso del chaleco, es una de las nuevas modificaciones que trae el Código Nacional de Tránsito.

Otras de las disposiciones que causa muchos inconvenientes para los motociclistas es el día de no moto, en este decreto no solo mantuvo el día 20 como día de no moto, sino que adicionó el día 30 como día de no moto, con lo cual se crea confusión con los habitantes del municipio de Soledad así como también a todas las personas que entran al municipio, dando origen a la imposición de multas y a la inmovilización de la motocicleta por un término de cinco días.

Esta medida no solo atenta contra el derecho a la igualdad, sino que afecta de un modo u otro la movilidad para el sector motociclista, y crea confusión para los mismos, pues en la ciudad de Barranquilla el día sin moto es el día 20 y es la fecha unificada en toda el área metropolitana para la no circulación de motocicletas.

Si cada municipio estipula días diferentes como día de no moto, los motociclistas prácticamente no podrían circular con libertad, por esta razón esta medida atenta contra la libertad de tránsito; para una mayor comprensión de esta violación se coloca el siguiente un ejemplo: si Soledad, Malambo, Galapa, y Puerto Colombia, a parte del día 20 como día sin moto, sus administraciones establecieran otros días sin moto esto sería un caos, imaginemos, soledad ya tiene establecido el día 30 como no moto, Malambo estableciera el 15, Galapa el 28, Puerto Colombia el 10 y así sucesivamente, entonces sería una verdadera odisea para los motociclistas poder transitar en todo el área metropolitana o en todo el territorio

nacional, con lo cual la medida no se ajusta a un estado social de derecho; Viola el derecho a la igualdad porque la medida no afecta a los vehículos particulares sino solo a los motociclistas y hay que recordar que no todos los motociclistas son mototaxistas por tal razón se viola el derecho a la igualdad, por otra parte es de anotar que a los motociclistas no se les hace un descuento de rodamiento por los días sin moto y los días de pico y placa y mucho menos por no utilizar las vías a ciertas horas, estos tiene que pagar sus impuestos completos tal y como lo hacen los vehículos particulares que no tienen ninguna de las medidas anteriormente mencionadas para las motocicletas por lo tanto, la administración y el gobierno central deben analizar estos casos para que haya una regulación justa en materia de impuestos y haga una protección de los derechos aquí señalados como violados por esta disposición.

3.3 DECRETO 0046 DEL 13 DE FEBRERO DE 2009

Este decreto, no trajo grandes cambios en comparación con el decreto anterior, pues se podría decir que las disposiciones emitidas con este decreto fueron las mismas que con el decreto 0235 de octubre 10 de 2008 con la diferencia que amplió el rango de las zonas prohibidas, limitando aún más la circulación de las motos por las vías de Soledad.

En este decreto la alcaldía consideró conveniente aumentar dos calles más y una carrera, para prohibir la circulación de las motocicletas, estas calles fueron la calle

17 y 19 y la carrera fue la 18, con lo cual se le aleja aún más al motociclista de la zona comercial del municipio, impidiendo su acceso cercano a estas zonas, exponiendo al motociclista a dejar su vehículo fuera de la esfera de su protección, pues no existe parqueadero cercano para dejar su vehículo bajo el cuidado y la protección de algún celador o vigilante; con esta medida se viola una vez más el derecho a la igualdad.

El decreto mencionado modificó la edad señalada en el decreto 0235 del 10 de octubre de 2008 para la tercera edad, pues, mientras éste había establecido 60 años para la mujer y 75 para los hombres, el decreto 0046 de 2009 establecía que la edad para esa franja poblacional eran los 70 años para la mujer y para los hombres eran los 75 años.

Por otra parte, con los decretos emitidos anteriormente, se presentaba un problema con las personas que siendo motociclistas vivían dentro de las zonas prohibidas pues, el desplazarse hacia a sus hogares en la motocicleta era sinónimo de multa, ante lo cual el propietario o conductor de la misma tenía tres opciones: exponerse a la multa, no salir en su motocicleta o arrastrar su motocicleta hasta su hogar o fuera de las zonas prohibidas; afortunadamente una de las cosas buenas que trajo este decreto fue el “permiso especial para propietarios y/o conductores que residan en sector prohibido para transitar” pues con esta disposición se acababa el problema de movilidad para las personas residentes en las zonas prohibidas para el tránsito de moto.

Gracias a este permiso los motociclistas residentes en estas zonas dejaron de arrastrar su motos a hacia sus hogares, tarea que era muy tediosa, en especial en horas del mediodía pues, la inclemencia del sol hacia la tarea sofocante y desesperante, dando origen a un irrespeto a la dignidad humana de estas personas, evidenciando una vez más una violación al derecho de propiedad privada.

3.4 DECRETO 0103 DE ABRIL DE 2009

Con este decreto la alcaldía del municipio de Soledad, introdujo modificaciones al decreto 0046 del 13 de febrero de 2009, bajo esta nuevas disposiciones, se habilitó la calle 17 y la carrera 18 para el tránsito de motocicletas, dando con ello un avance a la lucha de los motociclistas por el respeto a sus derechos, pues si bien no se les ha permitido el tránsito por todas las vías del municipio, por lo menos se logró el despeje de dos vías que permiten tener una cercanía a la zona comercial, zonas, que entre otras cosas son las más concurridas por Soledaños, pues allí, en su gran mayoría es donde se realizan las mayores relaciones comerciales ya sea en bancos, almacenes, ferreterías puntos de pagos etc.

Por otra parte dentro de las nuevas disposiciones, el decreto establece que el carril de circulación quedará sujeto a lo establecido en los artículos 60 y 68 del Código Nacional de Tránsito, los cuales rezan lo siguiente:

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 1º. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Parágrafo 2º. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones⁴³.

Continúa el decreto enunciado regulando la materia en el artículo 68, así:

Artículo 68. Utilización de los carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma: Vía de sentido único de tránsito. • En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha. • En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento. Vías de doble sentido de tránsito. • De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva. • De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha. El carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente. • De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

Parágrafo 1º. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2º. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclорrutas o ciclo vías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización”.

Anteriormente el carril de circulación establecía: “Los conductores de motocicletas. Deberán transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (01) metro de la acera u orilla, no deben adelantar a otros vehículos por la

⁴³ CONGRESO NACIONAL, República de Colombia, Código Nacional de Transito. Art. 60

derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizan el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

El infractor será sancionado con multa de treinta (30) salarios mínimos diarios legalmente vigentes⁴⁴.

Con esta modificación, se da cumplimiento de manera unificada a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.

3.5 DECRETO 0149 DEL 16 DE JUNIO DE 2009

Con este decreto, la alcaldía de Soledad restó media hora para las horas prohibidas pues el horario de las horas prohibidas comenzaban desde las 11:00 pm hasta las 5:30 am, y con este nuevo decreto el horario quedo de 11:00 pm hasta las 5:00 am lo cual quiere decir que lo motociclistas podían salir más temprano de sus hogares o de su lugares de trabajo, pero aumento una calle más para que no pudiese haber parqueo de motos la cual sería la calle 18 entre las carreras 21 y 22; con estas disposiciones se siguen violando el derecho a la libertad de tránsito, el derecho a la igualdad y el derecho a la propiedad privada pues las disposiciones seguían siendo solo para las motos mientras que los vehículos particulares seguían gozando de todos los privilegios de las vías públicas.

⁴⁴ Ibídem. Art. 68

Debe destacarse que este decreto la “prohibición de conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas, como el zigzaguo y el exceso de velocidad”, lo cual ha sido un punto bueno por parte de la alcaldía el tomar disposiciones en busca de garantizar la seguridad de los motociclistas y sus acompañantes pero también sería bueno que esta misma disposición aplique para los vehículos particulares e incluso para los vehículos que prestan el servicio de transporte público pues, a diario se ve como los conductores de buses y busetas transitan a alta velocidad por la lucha del centavo, poniendo en riesgo no solo sus vidas sino la de los pasajeros y demás personas que se encuentren en las vías. Las demás disposiciones de este decreto son las mismas que las contenidas en los anteriores decretos.

4. ALTERNATIVAS AL PROBLEMA JURIDICO DEL MOTOTAXISMO EN SOLEDA

Hablar de una solución eficiente es algo complicado, pues, para nadie es un secreto que la única solución para frenar el fenómeno de mototaxismo es que existan fuentes de empleo para cada una de las personas que hoy en día se dedican a esta actividad; pero esto es algo imposible, pues el Estado no está en la capacidad de generar y garantizar suficientes empleos para cada una de las personas dedicadas a este oficio.

Hay que señalar que el Estado no ha podido contrarrestar los problemas de movilidad de los diferentes sectores y regiones del país, aun vemos como en los pueblos y municipios de Colombia las personas siguen movilizándose en animales, en cables, en bicicletas en largas caminatas o en cualquier otro medio que les pueda servir para llegar a su lugar de destino.

El Gobierno central, distrital y local procuran hacer grandes inversiones para las grandes ciudades, dejando de un lado a las pequeñas regiones como a los pueblos y municipios, dando origen a que estos, no se desarrollen como lo hacen las grandes ciudades gracias a las inversiones que se hacen en ellas.

El fenómeno del mototaxismo es precisamente una consecuencia de ese abandono en el que se ha mantenido a nuestros pueblos de la costa atlántica,

sumado a la falta de empleo que ha sido la constante y la causante no solo de la costa atlántica sino de todo el territorio colombiano.

Hay que recordar que el mototaxismo nació precisamente en los pueblos, producto del desempleo y de la falta de un medio de transporte eficaz para la movilización de los habitantes de estas regiones, para acercarse a las vías principales o para moverse dentro de sus localidades.

Para hablar de una solución que ponga fin al fenómeno del mototaxismo, no solo basta con generar fuentes de empleo, sino también de adecuar vías, y tener una buena prestación de servicio público de transporte al alcance de todos, pues es necesario que para que exista una buena prestación del servicio público para el alcance de todos los lugareños debe existir vías en buenas condiciones de lo contrario las empresas prestadoras del servicio, no arriesgarían sus vehículos a un deterioro por culpa del terreno, pues quienes asumirían los costos de la reparación serían ellos, lo que generaría unos gastos que bien pudiesen evitarse si las vías estuviesen en buen estado.

Dentro de esta investigación, en aras de hacer un aporte sujeto al estudio realizado a los decretos emitidos por la alcaldía de Soledad en donde se evidencia la violación al derecho a la igualdad frente al mototaxismo en el municipio de Soledad, puede aportar lo siguiente:

4.1. IDENTIFICACION DE LOS MOTOTAXISTAS.

Mientras no haya una plena identificación de los mototaxistas, los decretos que se expidan siempre estarán perjudicando a personas que en nada tiene que ver con el fenómeno del mototaxismo por esta razón, sería bueno que permitieran que los mototaxistas a través de cooperativas, se organizaran como una alternativa de transporte en el municipio, dando solución a aquellos lugares en donde el transporte público no pueda llegar, permitiendo con ello que todos los Soledenses reciban un servicio de transporte, de tal suerte que no quedarían marginados de los servicios de transporte.

Es bien claro que existe aún, un temor hacia los mototaxistas, tal vez infundido por todos los comentarios que se hacen en relación a que estas personas o son desplazados, son desmovilizados o son delincuentes, porque lamentable mente se sigue viviendo en una sociedad que generaliza, señala y marca sin tener pruebas suficientes para hacer tales aseveraciones; esta es la razón por la cual en esta investigación se propone que aparte de permitirles trabajar en cooperativas, los mototaxista se uniformen y se carneticen permitiendo con ello su identificación, lo que generaría más confianza entre los usuarios, peatones, vecino y cuerpo de policía.

La identificación, también permitiría tener una estadística exacta de las personas que se dedican a esta actividad y permitiría tener los datos de las personas que prestan sus servicios como mototaxista.

El estar uniformados, no solo permite una identificación plena del mototaxista sino que permite diferenciarlo de otro motociclista de tal suerte que el usuario sabría a quién solicitarle el servicio y ante quien hacer el reclamo por el mal servicio prestado o por omitir las normas de tránsito, exponiendo con ello su propia vida o la del usuario.

El no uso del uniforme impediría que los mototaxista no presten su servicios y daría lugar para que la policía nacional o las autoridades de tránsito detengan al infractor y le suspendan el permiso para la prestación del servicio por un tiempo determinado más una sanción monetaria que estipularía la administración.

La identificación, no solo sería para los mototaxistas sino también para sus motos, lo cual podría hacerse ya sea por colores, por números o por una placa que identifique al vehículo como tal, la placa tendría la ventaja que permitiría que el mototaxista pueda usar su moto de manera personal cuando no esté laborando como tal, es decir podría utilizarla para su núcleo familiar o para su uso personal y aun así, brindaría seguridad, porque quien quiera utilizarlo como mototaxista lo haría bajo su propio riesgo y el mototaxista estaría expuesto a perder el beneficio

adquirido por la falta de lealtad y el incumplimiento adquirido con la cooperativa y la alcaldía del municipio de Soledad.

4.2. PERMISO PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO

Esta es la principal fuente que daría lugar a una verdadera política social de colaboración con los mototaxistas y con los usuarios del municipio, permitiendo con ello que muchas familias sigan beneficiándose del oficio de sus familiares pues con este oficio sostienen sus hogares y suplen sus necesidades personales, también permite, que muchos habitantes del municipio se sigan beneficiando con la prestación del servicio de mototaxismo pues hay que recordar en aun existen lugares en el municipio en donde no llega el servicio de transporte público, ya sea porque no existen rutas destinadas para esos lugares o por el mal estado de las vías, lo que imposibilita el acceso a esos lugares.

El hecho que los mototaxistas se organicen en cooperativas, no serviría de nada si no existe voluntad por parte de la alcaldía de otorgar un permiso para el funcionamiento del servicio, permiso que estaría sujeto a ciertas condiciones establecidas en una mesa de diálogo entre alcaldía y mototaxistas, más los reglamentos o estatutos que establezca la cooperativa con sus socios o integrantes; una vez que este permiso sea otorgado, deberá haber un compromiso por parte de los mototaxista, y la cooperativa en cumplir lo establecido en la mesa de diálogo pues el incumpliendo de éste daría lugar a la suspensión del permiso al

infractor por un tiempo determinado y de ser reincidente, se le cancelaría el permiso definitivamente más las sanciones que establezca la cooperativa en estos casos.

La cancelación o sanción del permiso no afectaría la utilización del vehículo de manera particular, pero de ser sorprendido desarrollando la actividad de mototaxista sin estar autorizado para ello, deberá someterse a las sanciones que establezca la alcaldía y la cooperativa.

Al igual que la identificación para los mototaxistas, el permiso también serviría para tener no solo datos estadísticos del mototaxismo, sino también para tener los datos del mototaxista a fin que con ello se siga la política de seguridad tanto para usuarios como peatones y cuerpo de policía, lo que aportaría a tener al municipio de Soledad más seguro y con personal mototaxista capacitado para la prestación del servicio.

4.3. DIRECCION POR PARTE DE UNA EMPRESA

En estos momentos, los mototaxistas no están verdaderamente organizados como para asumir la prestación del servicio público auxiliar de transporte en el municipio de Soledad, pues el servicio actualmente se presta de manera personal es decir, todo aquel que tiene una moto y no se encuentra trabajando, adopta el mototaxismo como su fuente de empleo sin necesidad de vincularse a una

cooperativa o a una empresa para prestar sus servicio como mototaxi, pues, en realidad no existe ninguna cooperativa, empresa o fundación dedicada a esta actividad.

Las empresas legalmente constituidas para prestar el servicio público de transporte, argumentan que el mototaxismo ha perjudicado a sus empresas en la parte económica, ya que el número de timbradas de pasajeros ha disminuido notablemente, lo que ha generado que la sostenibilidad de un empleado al cual se le paga todas sus prestaciones sociales sea casi que imposible; por lo cual las empresas ven más viable prescindir de los servicios de esta persona, aumentando con ello el número de desempleados; sin embargo, pese al pronunciamiento que hacen las empresas sobre los perjuicios ocasionados en razón a la existencia del mototaxismo, hay que tener en cuenta que el número de timbradas que se hacían anteriormente con la cantidad de buses o busetas que existían no puede ser la misma con el parque automotor que existe en la actualidad y evidentemente esto también contribuye a que el número de timbradas registradas hacen unos años atrás no se la misma que el de la actualidad.

Como se ha dicho a lo largo de este trabajo, acabar con el motaxismo sin violar ningún derecho fundamental, es muy complicado por tal razón en este trabajo de investigación dentro de las diferentes alternativas que se proponen en aras de aportar soluciones al conflicto que existe como consecuencia del mototaxismo, se propone que las empresa del servicio público de transporte asuman por un tiempo

determinado el control del servicio auxiliar de transporte público a través de motocicletas, el cual incluso podría ser destinado con rutas asignadas a aquellas zonas en donde los buses o busetas no pueda circular por diferentes razones, o que puedan servir como alimentadores de los buses y busetas tal y como lo hacen los alimentadores del Transmetro.

Esta propuesta, puede verse desde el punto de vista del desarrollo social y urbanístico del municipio pues hay que recordar que si el mototaxismo en ciudades como Madrid, Barcelona, Londres, París entre otras, este medio de transporte es utilizado en su mayoría por grandes ejecutivos para evitar los trancones y así poder llegar a tiempo a sus negocios, ¿porque no se podría implantar este servicio en el municipio de soledad o en cualquier región del país?, con esto no solo se brindaría un servicio a la clase popular sino también a la clase empresarial pues el servicio incluso no solo seria de movilidad también podría ser de mensajería o de cualquier otro tipo de servicio en beneficio de toda la comunidad Soledaña, y de todas las personas dedicadas al mototaxismo.

Esta propuesta indiscutiblemente debería ser bien estudiada por los empresarios del medio de transporte del municipio de Soledad e incluso de la misma alcaldía pues, lo que se pretende es que exista una solución en la cual todos salgan beneficiados pues, pretender que miles de familias que dependen de esta actividad para su sustento diario dejen de hacerlo, va estar muy difícil debido a que estas personas no se van a quedar de brazos cruzados viendo como sus

familias pasan necesidades, teniendo la oportunidad de solventar esas necesidades con el mototaxismo, también hay que recordar y ser conscientes que en nuestro país y mucho menos en el municipio de Soledad, tienen la capacidad empresarial para producir los empleos necesarios para erradicar el mototaxismo.

4.4. MARCACION DE VIAS

Uno de los primeros inconvenientes que tiene el municipio de Soledad es la falta de vías aptas para la movilidad de todo tipo vehículo que circula por todo el municipio, encontramos vías como la calle 17 que es la principal vía del municipio llenas de huecos, actualmente hay un puente que hasta la fecha de esta investigación fue casi demolido por los vecinos del sector en señal de protesta, en razón que cada vez que llueve el arroyo se desborda por esta zona, causando inundaciones en las casa alrededor de este puente; es de anotar que desde tiempo atrás, este puente ya presentaba un mal estado y que en la actualidad la alcaldía lo único que hizo fue colocar una la mina de hierro para tapar los huecos dejando a la intemperie el cráter que tan solo a unos metros se encuentra del puente y que resulta muy peligroso más que todo para los motociclistas por la poca maniobrabilidad que se puede hacer en esa zona.

El mal estado de las vías no es el único inconveniente, pues hay que sumarle que estas vías han quedado pequeñas para el flujo vehicular del municipio lo que ocasiona trancones y que no necesariamente son por culpa de los mototaxistas.

Lo ideal para el flujo vehicular es que cada vehículo tuviese su espacio para circular, con esto se daría cumplimiento a la libre circulación que tiene todo ciudadano tal y como lo estipula la constitución política nacional, en la actualidad las calles del municipio de Soledad no están diseñadas para lograr una señalización para cada tipo de vehículo, la única calle que tiene la dimensión necesario para realizar esta propuesta es la carrera 19 entre las calles 21 a la autopista, y sin embargo esto no se ha hecho.

Esta propuesta que si bien no es a corto plazo podría sensibilizar a la alcaldía para que la tuviese en cuenta en un futuro no muy lejano pues así como va el municipio en su parque automotor, necesitara de vías más amplias para la movilidad de sus vehículos, vías en las cuales todos puedan transitar haciendo uso del territorio sin ninguna discriminación o sin ninguna restricción para un tipo de vehículo.

Con la marcación de vías, en donde se indique por donde debe transitar cada vehículo, se logra que haya una organización vehicular de tal suerte que todas las vías principales pudiesen ser utilizadas por todos los motociclistas del municipio y sus visitantes, permitiendo con esto que los negocios que se encuentran dentro de estas zonas, puedan también beneficiarse con la presencia de los motociclistas y sus acompañantes.

4.5. PRESTACION DEL SERVICIO POR OTRAS VIAS

En razón de lo que se mencionó anteriormente relacionado con el poco espacio que tienen algunas vías del municipio de Soledad, en especial la calle 17 que es la vía principal del municipio, en este se trabajo, se propone que si se llegase aceptar la prestación del servicio de transporte en motocicletas, lo lógico sería que el servicio se prestara a través de rutas distintas al de la calle principal o que si se permitiera el acceso a estas vías, podría hacerse solo de un carril es decir, solo de ida o solo de vuelta esto en aras de evitar trancones y de facilitar la movilidad por estas vías, sin embargo, es de aclarar que tal y como se opera con los automóviles particulares, el resto de motociclistas que no son mototaxistas, puedan utilizar las vías que actualmente aparecen como de prohibida circulación para las motocicletas, con esto no habría violación al derecho a la igualdad, a la propiedad privada y a la libre circulación.

Esta propuesta, sería viable para el respeto de los derechos señalados como violados por los decretos emitidos por la alcaldía, en la medida que pueda hacerse efectiva las propuestas anteriormente descritas, un ejemplo de ello es la propuesta que se refiere a la identificación de los mototaxistas, pues teniendo identificados a los mototaxistas a través de sus uniformes y carnet se evita que estos, utilicen las vías para las cuales no se les ha autorizado prestar el servicio, hay que recordar que dentro de la propuesta presentada, se estipulan unas sanciones que van

desde la suspensión del permiso para la prestación del servicio como el retiro o sanción por parte de la cooperativa a la cual pertenezca.

En el caso que esta propuesta sea aceptada, el pico y placa solo debería aplicar para los mototaxistas y no para todos los motociclistas en general, pues hay que recordar que todas las medidas expedidas por la alcaldía van encaminadas a regular el mototaxismo y no al motociclista normal, pues, es hay en donde han surgido las violaciones a los derechos anteriormente señalados a lo largo de este trabajo y para tal fin, debe recordarse que existe un Código de Tránsito que estipula sanciones para los motociclistas que infrinjan las normas estipuladas en dicho código; por lo tanto la alcaldía de Soledad tiene que diferenciar al mototaxista del motociclista para no atropellar los derechos de aquellos que en nada perjudican la movilidad del municipio.

El hecho de seguir con el pico y placa solo para los mototaxistas, se fundamenta en el reconocimiento que existe en relación al gran número de motocicletas que circulan en el municipio prestando el servicio de mototaxismo, y si a los taxis se le aplica el pico y placa precisamente para controlar la movilidad producto del gran número de taxis que existe en la ciudad, a los mototaxistas se le debe aplicar en igual forma esto en aras de no violar el derecho a la igualdad pues ambos prestan un servicio de transporte puerta a puerta que sin embargo es más ventajoso para los mototaxistas en ocasión al bajo costo que tiene la prestación de sus servicios.

4.6. INFORMANTES DE LA POLICIA

Los mototaxistas bien pudieran ser utilizados no solo para prestar el servicio de mototaxi, sino también, para colaborar con el cuerpo de policía suministrando información en relación a situaciones que ocurriesen en las calles del municipio de Soledad; el estar los mototaxistas a diario en las calles facilitan la información necesaria para que la policía pueda ejercer con mayor eficiencia su trabajo, brindando con ello mayor seguridad en las calles del municipio; para mayor comprensión de la idea se expone un ejemplo: si en el municipio, se roban una moto o un vehículo, éstos deberá circular por algunas de las calles de Soledad y ante la presencia de mototaxistas, alguno de ellos podrá observar dicho vehículo y dar anuncio al cuerpo de policía para que ejerza las medidas correspondiente, de igual forma se aplicaría en casos de atracos, accidentes de tránsito, disturbios en las vías etc., la idea es que la policía encuentre en el mototaxista un vigilante de las calles así, estaría prestando un doble servicio social pues no solo colaboraría con la movilidad del servicio que presta sino que también colaboraría con la seguridad del municipio.

Esta propuesta, permitiría que haya una mejor relación entre mototaxistas y cuerpo de policía pues brindaría confianza entre ambos bandos ya que a lo largo de los últimos años ha habido una desconfianza entre las partes, producto del desacuerdo de los mototaxistas en relación a los decretos emitidos y del cumplimiento de la autoridad de esos decretos, lo que en muchas ocasiones

desencadenó disturbios, por otra parte la señalización del cual han sido sujeto los motociclistas en ocasión a la utilización de la motocicleta por parte de personas al margen de la ley que se hacían pasar por mototaxistas o que los victimados señalaban como mototaxistas como si el mototaxista tuviese un letrero que los identificara como tal.

Esta medida podría suprimir los días de no moto porque en la realidad, soledad no ha tenido un estudio que indique que tengas problemas de contaminación ambiental ni mucho menos una hacinación de motocicletas como para tomar la medida de decretar dos días como día de no moto, ante por el contrario esta medida lo que ha traído es confusión e insatisfacción entre los motociclistas porque impide el buen uso de la moto y viola derechos como el de la propiedad privada.

4.7. EXAMEN TEORICO PRÁCTICO

El objetivo de este examen deberá ser requisito indispensable para obtener el permiso para la prestación del servicio de mototaxi, examen que deberá ser realizado por el Instituto de Tránsito y Transporte de Soledad como institución idónea para la práctica de este examen pues, en la actualidad cuenta con un parque didáctico útil para la realización de dicho examen.

El examen teórico práctico, permite que haya personas realmente capacitadas para prestar el servicio de mototaxi de una manera seria y responsable, brindando seguridad y confianza entre los usuarios del servicio de mototaxi; por otra parte el hecho que sea el tránsito municipal quien realice el examen teórico práctico, evita que los permisos sean otorgados a través de documentos falsos y que existan personas prestando el servicio sin tener la capacitación necesaria para la prestación de un buen servicio que otorgue seguridad y confianza tanto a los usuarios como a las demás personas que transitan y se movilizan por las calles del municipio de Soledad.

El examen teórico práctico deberá ser renovado cada año y para el conductor que no registre ninguna infracción durante el año de vigencia del permiso de circulación, deberá ser exonerado de dicho examen, mientras que aquel que registre alguna infracción, de acuerdo a ésta, se le deberá suspender el permiso por un tiempo determinado y la obligatoriedad de realizar nuevamente el examen teórico práctico y de ser reincidente como se ha mencionado anteriormente, vetarlo para la adquisición del permiso que se otorga para la prestación del servicio de mototaxi.

En la ciudad de Barranquilla se realizó algo parecido a lo que aquí se propone, la Asociación de Motociclista de Colombia Asomocol y Asomotos realizaron entre los días 29 y 30 de noviembre del año 2009, una capacitación gratuita de seguridad vial y primeros auxilios la cual llamaron “Primero La Vida En La Vía” a la que

asistieron 300 motociclistas de la ciudad. El coordinador de este evento fue el señor Mario Martínez, el cual manifestó: “con este tipo de campañas se trata de concientizar a la comunidad motociclista sobre la responsabilidad en el manejo de un vehículo de alto riesgo, ayudando con ello a disminuir los altos índices de accidentalidad donde se encuentran involucrados Motociclistas”; este programa contó con el apoyo de la empresa privada, la Alcaldía de Barranquilla, la Secretaría de Movilidad y el Fondo de Prevención Vial.⁴⁵

⁴⁵ Total éxito campaña de Asomocol y Asomotos Atlántico primero. La vida en la vía. Publimotos, Documento disponible en: www.publimotos.com/asomocol/atlanticoenlavia

5. CONCLUSIONES

Luego de haber abordado el estudio y análisis de los decretos emitidos en contra del mototaxismo en el municipio de Soledad, se llegó a la conclusión que efectivamente, existe violación al derecho a la igualdad y a otros derechos fundamentales, esta conclusión se basa en el concepto que ha emitido la Corte Constitucional en las diferentes sentencias relacionadas con violaciones a derechos fundamentales, así como también los conceptos y parámetros contenidos en los diferentes tratados y derechos internacionales suscritos y ratificados por el estado Colombiano.

Es de señalar que las leyes en Colombia las hace el congreso y que los decretos emitidos por los diferentes alcaldes en las diferentes ciudades y municipios del país han tomado fuerza de ley, pues sus constantes prorrogas y una o dos modificaciones los hacen una norma permanentes, ya en otras ocasiones la Corte Constitucional ha reiterado que las leyes y modificaciones de las mismas están en cabeza del Congreso y no de ninguna otra institución.

Se pudo determinar que el mototaxismo es un transporte público que si bien no es formal, su informalidad no lo hace menos meritorio para su utilización, de hecho este sistema de transporte ha sido de mucha importancia para las comunidades que no cuentan con vías aptas para el acceso de los medios de transportes legalmente constituidos, de igual forma ha sido de mucha

importancia para las personas que de una u otra manera dependen de la existencia de esta actividad como los diferentes almacenes dedicados a la venta de repuestos de motos, pequeños negocios caseros dedicados a la venta de lubricantes y los mismos usuarios que ven en el mototaxismo un medio eficaz para movilizarse por cualquier tipo de vías y para llegar puntualmente a sus citas en aquellas ocasiones en el que tiempo le apremie.

Se observó, que las causas que dan origen a la violación de los derechos fundamentales, es la expedición de decretos que aparentemente no guardaron un estudio profundo de la protección de los derechos consagrados y protegidos por la constitución y las normas internacionales, de igual forma se pudo apreciar que la falta de una organización administrativa que permitiera identificar a los mototaxistas, contribuyó a que los decretos emitidos, tocaran a todos los motociclistas sin hacer ningún tipo de distinción, perjudicando de esta manera a aquellas personas que no hacen parte de dicha actividad.

Durante el desarrollo de este trabajo, se pudo determinar que el derecho a la igualdad es el más afectado de todos los derechos fundamentales, porque éste es el pilar para la protección de los demás derechos cuando éstos, son otorgados para algunos y negados para otros, es el caso que se presenta en la población Soledaña, cuando a los propietarios de los vehículos particulares adquieren mayor derecho para el uso y goce de sus vehículos así como también el uso de las vías públicas del municipio.

Se puede concluir, que si el gobierno central, distrital o local no tiene una política para la generación de empleo dirigida a las personas dedicadas al mototaxismo, esta actividad seguirá desarrollándose por todo el territorio colombiano por muchos decretos que se expidan, pues la necesidad de llevar el sustento diario a los hogares de las personas dedicadas a la actividad del mototaxismo es mucho más fuerte que cualquier temor a ser sancionado por las autoridades, en cumplimiento de los decretos emitidos en contra del mototaxismo.

BIBLIOGRAFIA

- ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE, República de Colombia. Constitución Política de 1991.
- CONGRESO NACIONAL, República de Colombia. Código Civil.
- CONGRESO NACIONAL, República de Colombia. Código Nacional de Tránsito

WEBGRAFIA

- BARRERA CARBONELL, Antonio. Derecho Constitucional Colombiano El Derecho A La Vida, disponible en: <http://www.tusolucionlegal.com/DERECHOSCONSTITUCIONAL/LOSDERECHOSFUNDAMENTALES/DERECHOALAVIDA/tabid/443/language/es-CO/Default.aspx>
- CALLEJO, David. Moto-taxi, el transporte europeo que aterriza en la capital, disponible en: <http://www.abc.es/20091106/nacional-madrid/moto-taxi-transporte-publico-200911061359.html>
- CERVANTES VELASQUEZ, Oscar, El mototaxismo como alternativa de empleo en la ciudad de Santa Marta, disponible en:

<http://opinionesenred.blogia.com/2008/020103-el-mototaxismo-como-alternativa-de-empleo-en-la-ciudad-de-santa-marta.php>

- DURÁN, Luis F, Llega a Madrid el mototaxi, para esquivar atascos, disponible en: <http://www.elmundo.es/elmundo/2009/11/06/madrid/1257497828.html>
- MANOTAS SOLANO, Luis Eduardo. El decreto de Mototaxistas un Atentado contra el Estado Social de Derecho, disponible en: http://colombia.indymedia.org/news/2006/09/49182_comment.php#49655
- MAREGI, Bárbara. Moto-taxis adiós a los atascos, disponible en: <http://www.parasaber.com/motor/motos/articulo/motocicletas-motos-suzuki-burgman-motocity-taxi-mototaxi-moto-taxis-adios/43398/>
- MAZORRA, Javier. En Mototaxi a Paris, documento disponible en: <http://www.ocholeguas.com/2008/08/25/ventanillaopasillo/1219662567.html>
- PUELLO LOPEZ, Liliana. El mototaxismo según wikipedia, disponible en: <http://proyectosfitco.blogspot.com/2010/03/el-mototaxismo-segun-wikipedia.html>

- RUTTO MARTINEZ, Alejandro. El mototaxismo situación de múltiples componentes, disponible en: http://www.articulo.org/articulo/14664/el_mototaxismo_situacion_de_multiples_componentes.html
- TALLÓN, Manuel G. La moto-taxi llega a la ciudad como fórmula para evitar los atascos, disponible en: http://www.laopiniondemurcia.es/secciones/noticia.jsp?pRef=2008102400_3_132237__Murcia-mototaxi-llega-ciudad-como-formula-para-evitar-atascos
- ALCALDIA DE SOLEDAD. Decreto No 0103 Abril de 2.009, disponible en: http://soledadatlantico.gov.co/apc-aa-files/37616631326236633630313234336138/_gaceta.pdf
- ASAMBLEA GENERAL DE LA NACIONES UNIDAS. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, disponible en: <http://www.cinu.org.mx/onu/documentos/pidcp.htm>
- ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS. Convención Americana sobre Derechos Humanos, disponible en: <http://www.acnur.org/biblioteca/pdf/0001.pdf>

- ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS. Declaración Universal De Los Derechos Humanos, disponible en: <http://www.derechos.org/nizkor/ley/dudh.html>
- ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS. Declaración Universal De Los Derechos Humanos Art. 13, disponible en: <http://www.un.org/es/documents/udhr/>
- ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. República de Colombia. Constitución Política de 1991, Art. 29, disponible en: <http://www.gerencie.com/presuncion-de-inocencia.html>
- ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. República de Colombia. Constitución Política de Colombia Art. 24, disponible en: <http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index.pdf>
- ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. República de Colombia. Constitución Política de Colombia Art.16, disponible en: <http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index.pdf>

- ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. República de Colombia. Constitución Política de Colombia Art. 58, disponible en: <http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index.pdf>
- CONGRESO NACIONAL, República de Colombia. Código Civil, Art. 669, disponible en: <http://www.secretariassenado.gov.co/gacetadelcongreso.htm>
- CONGRESO NACIONAL, República de Colombia. Código Nacional de Tránsito, Art. 131 literal D., disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2002/ley_769a_2002.html
- CORTE CONSTITUCIONAL, República de Colombia. Sentencia C-013/93 M.P. Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz
- CORTE CONSTITUCIONAL, República de Colombia. Sentencia C-1287 DE 2001 Magistrado Ponente Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra
- CORTE CONSTITUCIONAL, República de Colombia. Sentencia C-384 de 1997 Magistrado Ponente Dr. Gregorio Hernández Galindo
- CORTE CONSTITUCIONAL, República de Colombia. Sentencia No. T-187 /93 Magistrado Ponente Dr. Alejandro Martínez Caballero

- CORTE CONSTITUCIONAL, República de Colombia. Sentencia SU-257 de 1997, Expediente T-112103, Magistrado Ponente Dr. José Gregorio Hernández Galindo
- Moto-Taxis en Tailandia en total expansión, Disponible en: <http://www.roaguarrior.com/?p=1557>
- Condenan funcionarios en Soledad, por no "frenar" el mototaxismo, Caracol Radio, disponible en: <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=178062>
- Derecho a la igualdad, Wikipedia, disponible en: http://es.wikipedia.org/wiki/Derecho_a_la_igualdad
- El gobierno no legalizará el 'mototaxismo', dará herramientas a los alcaldes para combatirlo, Caracol Radio, disponible en: <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=327926>
- El mototaxi desbanca el tuk-tuk en las calles de BANGKOK, Agencia EFE, disponible en: <http://www.hoymujer.com/reportajes/mototaxi,desbanca,tuktuk,calles,123857,8,2010.html>
- El mototaxi, Wikipedia , disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Mototaxi>

- LEYER. La Propiedad Privada, disponible en: http://www.edileyer.com/index.php?option=com_content&view=article&id=205:la-propiedad-privada-&catid=2:noticias-juridicas-sentencia-C-133-del-25-de-febrero-de-2009
- Motocarros, el 'pan' de 1.500 familias en Soledad, El Heraldo. Barranquilla. 2006, disponible en: <http://www.rgs.gov.co/noticias.shtml?x=18896>
- Motociclistas del país protestaron por el contenido del proyecto de ley 207, disponible en: <http://www.colombiajuridica.com/x-2010-02-12-003.php>
- Moto-City primera empresa de transporte de personas en moto en España, Moto-City, disponible en: <http://www.moto-city.es/servicio.php>
- Moto-taxi en Europa, Wikipedia, disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Mototaxi>
- Moto-Taxi, un nuevo transporte irrumpe en Madrid, ABC, disponible en: <http://www.abc.es/20091104/madrid-madrid/moto-taxi-nuevo-transporte-20091104.html>
- Nuevos Controles A Circulacion De Motos En Soledad, disponible en: <http://www.soledad-atlantico.gov.co/sitio.shtml?apc=l1----&x=1846631>

- PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA. Decreto 2961 DE 2006, disponible en: <http://www.dmsjuridica.com/CODIGOS/LEGISLACION/decretos/2006/DECRETO%202961%20DE%202006.htm>
- Proyecto De Ley 207 De 2010, disponible en: <http://www.secretariasenado.gov.co/gacetadelcongreso.htm>
- Se abre paso la legalización del mototaxismo en Barranquilla, Caracol Radio, disponible en: <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=575278>
- Se cayó proyecto de ley 207, disponible en: <http://www.suzukisuperservicios.com/2010/02/se-cayo-proyecto-de-ley-207.html>
- Total éxito campaña de Asomocol y Asomotos Atlántico primero “la vida en la vía, Publimotos, disponible en: www.publimotos.com/asomocol/atlanticoenlavia