

**CONFLICTOS QUE SE GENERAN A PARTIR DE LA ILEGALIDAD E
INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA ZONA URBANA DEL
DISTRITO ESPECIAL, TURÍSTICO Y CULTURAL DE RIOHACHA.**

NIURCA ROSA MEJIA DIAZ

MAYRA MILENA PADILLA MUÑOZ

UNIVERSIDAD DE LA GUAJIRA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

ESPECIALIZACIÓN EN RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

RIOHACHA, LA GUAJIRA

2021

**CONFLICTOS QUE SE GENERAN A PARTIR DE LA ILEGALIDAD E
INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA ZONA URBANA DEL
DISTRITO ESPECIAL, TURÍSTICO Y CULTURAL DE RIOHACHA.**

NIURCA ROSA MEJIA DIAZ

MAYRA MILENA PADILLA MUÑOZ

Directora:

SANDRA ALTURO

UNIVERSIDAD DE LA GUAJIRA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

ESPECIALIZACIÓN EN RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

RIOHACHA, LA GUAJIRA

2021

RESUMEN

El presente estudio aborda la problemática relacionada con la ilegalidad e informalidad del transporte en el casco urbano del Distrito Turístico Especial y Cultural de Riohacha que durante muchos años se ha presentado y que lejos de memorizarse, se ha presentado una incrementación de la misma, lo que ocasiona un conflicto entre aquellos transportadores que trabajan de forma legal y aquellos que no. Es por ello que el presente estudio se planteó analizar los conflictos que se generan a partir de la ilegalidad e informalidad en el transporte público de la zona urbana del Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha, para la consecución de los objetivos aquí establecidos se implementó una metodología de tipo mixta, pues, desde lo cuantitativo se realizó la aplicación de encuestas aplicadas de forma virtual a la muestra representativa de 382 ciudadanos y se aplicaron 3 entrevistas semiestructuradas al director del Instituto de Transito, Transporte y Movilidad de Riohacha, a un representante del gremio de transporte formal y una a un representante del gremio de transportadores informales del distrito. Los resultados evidenciaron que existen conflictos entre los involucrados, pues, se un desacuerdo en las medidas implementadas desde la dirección del tránsito para frenar la ilegalidad e informalidad, pero además, se encontró que la ciudadanía de forma indirecta apoya la ilegalidad, excusados en los factores económicos y la necesidad de movilidad en distancias apartadas.

Palabras Claves: Conflictos, Transporte, Ilegalidad, Informalidad, Movilidad.

RESUME

This study addresses the problem related to the illegality and informality of transport in the urban area of the Special and Cultural Tourist District of Riohacha that has been presented for many years and that far from being memorized, there has been an increase in it, which It causes a conflict between those transporters that work legally and those that do not. That is why the present study set out to analyze the conflicts that are generated from the illegality and informality in public transport in the urban area of the Special, Tourist and Cultural District of Riohacha, to achieve the objectives established here. a mixed-type methodology, since, from the quantitative point of view, the application of surveys applied virtually to the representative sample of 382 citizens was carried out and 3 semi-structured interviews were applied to the director of the Institute of Traffic, Transportation and Mobility of Riohacha, to a representative from the formal transportation union and a representative from the district's informal transportation union. The results showed that there are conflicts between those involved, since there is a disagreement in the measures implemented by the traffic direction to stop illegality and informality, but also, it was found that citizens indirectly support illegality, excused in the factors economic and the need for mobility over remote distances.

Keywords: Conflicts, Transportation, Illegality, Informality, Mobility.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO 1	11
1. EL PROBLEMA	11
1.2 Planteamiento del problema.	11
1.1 Formulación del problema.....	30
1.2 Sistematización de la investigación.....	30
1.3 Objetivos de la investigación.....	31
1.3.1 Objetivo general.....	31
1.3.1 Objetivos específicos.....	31
1.4 Justificación.....	31
1.5 Delimitación de la investigación.....	33
1.5.1 Delimitación temática.....	33
1.5.2 Delimitación espacial.....	33
1.5.3 Delimitación temporal de la Problemática.....	33
1.5.4 Delimitación demográfica.....	33
CAPÍTULO 2	34
2. MARCO REFERENCIAL	34
2.1 Antecedentes investigativos.....	34
2.2 Bases teóricas.....	39
2.2.1 Ilegalidad.....	39
2.2.2 Informalidad.....	41
2.2.2.1 <i>Cusos de la informalidad e ilegalidad del transporte urbano.</i>	43
2.2.3 Conflicto.....	54
2.3 Marco legal	56
2.4 Marco conceptual.....	58
2.5 Sistema de variables	61
2.5.1 Variable conceptual.....	61
2.5.2 Variable operacional	62
2.6 Operacionalización de las variables	63
CAPITULO 3	64
3. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	64
3.1 Enfoque metodológico.....	64

3.2 Tipo de estudio.....	65
3.3 Diseño de la investigación.....	66
3.4 Población.....	66
3.4.1 La muestra.....	66
3.5 Técnicas de recolección de información.....	67
3.5.1. Encuesta.....	68
3.5.2 Entrevista.....	68
CONCLUSIONES.....	80
RECOMENDACIONES.....	81
REFERENCIAS.....	82

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Conformación de la malla vial del distrito. Vías principales y secundarias..	14
Tabla 2 Relación entre empresa registrada y número de taxis en circulación por cada una de las empresas.	22
Tabla 3 Relación de número de vehículos internados en el distrito de Riohacha.	27
Tabla 4 Relación de accidentes reg	28
Tabla 5	79

Lista de Figuras

Figura 1	69
Figura 2	70
Figura 3	70
Figura 4	71
Figura 5	72
Figura 6	72
Figura 7	73
Figura 8	74
Figura 9	75
Figura 10	75

INTRODUCCIÓN

La falta de alternativas de transporte ha hecho que los usuarios utilicen otro tipo de servicio, como es el caso de colectivos y mototaxis, los cuales son un medio que funciona de manera ilegal en varios países, incluida Colombia. Infortunadamente este servicio ha venido aumentando gradualmente, haciendo que el transporte público decaiga paulatinamente en lo que va corrido en los últimos años, enfocándose en temas de seguridad, capacidad técnica, financiera y operativa que tiene el sistema, generando atascos y trancones debido a la concentración de colectivos en puntos estratégicos donde hace falta autoridad por parte del Instituto de Transito Transporte y Movilidad (INSTRAM) invadiendo el espacio público.

El problema central de esta investigación se definió como ¿Cuáles son los conflictos que se generan a partir de la ilegalidad e informalidad en el transporte público de la zona urbana del Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha? Para lo cual se trazó como objetivo principal Analizar los conflictos que se generan a partir de la ilegalidad e informalidad en el transporte público de la zona urbana del Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.

Para ello, las autoras establecieron en el primer apartado del presente documento el planteamiento del problema, objetivos y justificación; en ese primer capítulo se abordan los elementos que motivaron a las investigadoras a desarrollar el estudio, así como la pertinencia y/o necesidad de este.

En el segundo capítulo se encuentran los antecedentes investigativos que aportaron diversas teorías y aspectos metodológicos para el desarrollo del presente estudio, de igual manera, se encuentra el sustento teórico que soporta la presente investigación y la Operacionalización de las variables.

En el tercer capítulo se desarrollaron los aspectos metodológicos necesarios para la consecución de los objetivos planteados por las autoras. Finalmente, en el cuarto y último capítulo se realiza la presentación y análisis de los resultados de la investigación, las conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO 1

1. EL PROBLEMA

1.2 Planteamiento del problema.

El sistema de transporte público ha sido por muchos años de suma importancia para los países desarrollados y para los que se encuentran en vía de desarrollo, puesto que gran parte de la evolución que han tenido ha sido gracias a la posibilidad que tienen los habitantes para desplazarse de un lado a otro para la realización de labores cotidianas de las cuales se puede mencionar; salir a trabajar, a pasear, ir a la escuela, ir a mercar, entre otros; sin la necesidad de gastar demasiado tiempo y dinero en el recorrido como se hacía en tiempos anteriores cuando se andaba en carretas en carruajes jaladas por caballo, y que hoy en día pasaron a la historia para dar pasos a vehículos de mayor velocidad.

La actividad de prestación de un servicio público es aquella por medio de la cual se satisface una necesidad de carácter general o colectivo mediante la prestación de un servicio (transporte, abastecimiento, sanidad, educación, etc.). Dicha actividad puede ser realizada por el Estado, por comunidades organizadas, o por particulares (empresas). Respecto a la prestación del servicio público transporte por parte de particulares, el artículo 23 de la ley 336 de 1996 del estatuto nacional el Ministerio de Transporte establece que:

“las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte... se diferencia del transporte privado en cuanto a que el primero persigue la prestación remunerada del servicio de

transporte a terceros por parte de sujetos dedicados profesionalmente a esa actividad y debidamente habilitados por el Estado, el transporte privado busca satisfacer necesidades propias particulares”. (Estatuto General de Transporte, Ley 336 de 1996).

Dicho lo anterior, el Servicio de Transporte Público Formal debe entenderse como el servicio de transporte público colectivo prestado por vehículos afiliados a empresas legalmente constituidas, los cuales se movilizan dentro del perímetro urbano, o a la periferia de este, cuyo valor es determinado por las autoridades competentes en cada municipio en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios (MINTRANSPORTE, 2007). Por otro lado, el servicio de Transporte Informal constituye entonces aquella prestación de servicio de transporte público colectivo por parte de vehículos particulares que no están afiliados a empresas legalmente constituidas.

Ahora bien, el servicio de transporte del distrito no solo se queda en la informalidad, sino que involucra también la ilegalidad. Para entenderlo es importante definir legalidad como “todo lo que se realice dentro del marco de la ley escrita y que tenga como consecuencia el respeto por las pautas de vida y coexistencia de una sociedad dependiendo de lo que cada una de ellas entienda por tal concepto”. Lo ilegal sería entonces todo aquello que vaya en contra de las leyes y que irrespete la vida y la coexistencia de la sociedad.

A lo largo de la historia Colombia se ha visto sumergida en una cultura de ilegalidad en todos los ámbitos, según la revista Dinero (2010), La ilegalidad tiene muchas caras y permea casi todos los sectores de la economía nacional. Contrabando, piratería, falsificación y adulteración, entre otras, son las más notorias manifestaciones de un flagelo que es necesario contener por el bien de todos los colombianos.

Así mismo, se evidencia que Colombia es un país que se encuentra inmerso en la informalidad laboral, según Quejada, R, Yánes, M, Cano, K, (2014), ante la falta de capacidad del sector formal de absorber toda la mano de obra disponible, la informalidad ha significado para cierto grupo de la población la salida de escape para la generación de ingresos. Según la revista portafolio, 2019, Las ciudades de Colombia en las que más se presentó informalidad fueron: “Cúcuta y su área metropolitana con 70,3%, Riohacha con 64,1% y Sincelejo con 63,8%” indica el informe del DANE.

Según Trejos L, (2016), Debido a su ubicación periférica, a su desconexión histórica con las dinámicas político-administrativas de los gobiernos centrales, a sus vínculos comerciales estrechos con el Caribe y al surgimiento sucesivo de bonanzas ilegales, en La Guajira se ha ido configurando una suerte de cultura de la ilegalidad, frente a la cual es necesario realizar campañas de concientización tanto para las personas que la promueven o practican como para los usuarios de las modalidades ilegales de transporte. En este departamento la ilegalidad es funcional en términos sociales, porque genera dinámicas económicas que insertan marginalmente a buena parte de la población en los circuitos económicos legales. En pocas palabras, “la ilegalidad permite satisfacer necesidades básicas”.

Riohacha, declarada Distrito Especial, Turístico y Cultural, es la capital del departamento de La Guajira, Colombia. Está ubicada en la costa del mar Caribe, en el delta del río Ranchería. Es el segundo municipio con mayor extensión territorial en el departamento (3.120 km²) y cuenta con gran cantidad de entidades públicas, bancos y entidades financieras; instituciones culturales, educativas, escenarios deportivos y sector comercial. Cuenta con una población estimada de 307.999 habitantes distribuida en 16 corregimientos, 8 resguardos indígenas y su cabecera municipal.

La ciudad está integrada por 10 comunas: Centro Histórico, Nuevo Centro, Coquivacoa, Cooperativo, Aeropuerto Almirante Padilla, Nuestra Señora De Los Remedios, Comuna Boca Grande, Comuna Ecológica Laguna Salada y El Patrón, Comuna Eco – Turística Río Ranchería y El Dividivi.

El Plan Vial Urbano del municipio de Riohacha está integrado por las vías presentadas en la tabla a continuación:

Tabla 1 Conformación de la malla vial del distrito. Vías principales y secundarias.

VÍAS ARTERIAS	
Pavimentadas	Longitud (km)
A-1	1.24
A-2	1.12
A-3	6.17
A-4	5.52
A-6	5.69
A-8	2.39
No pavimentadas y/o no construidas	Longitud (km)
A-5	0.69
A-7	6.46
A-9	1.86
A-10	0.49
VÍAS SEMI-ARTERIAS	
Pavimentadas	Longitud (km)
SA-1	1.31
SA-2	0.72

SA-3	0.94
SA-4	1.09
SA-5	0.45
SA-6	0.97
SA-7	1.92
SA-8	2.39
SA-9	1.96
SA-10	0.09
SA-11	1
SA-12 ^a	0.43
SA-12b	1.94
SA-13	1.21
SA-14	1.55
SA-15	0.61
SA-16	0.17
SA-17	0.07
SA-18	0.27
SA-19	0.28
SA-20	0.87
SA-22	0.37
SA-23	0.28
SA-24	0.07
SA-25	0.45
SA-26	0.51
SA-27	1.75

SA-28	1.37
SA-29	0.37
SA-30	1.21
SA-31	1.33
SA-32	0.5
SA-33	3.98
SA-34	4.67
SA-35	1.14
SA-41	0.62
No pavimentadas y/o no construidas	Longitud (km)
SA-6-1	0.38
SA-6-2	0.56
SA-7-1	0.42
SA-11-1	0.45
SA-12c	2.92
SA-32-1	2.65
SA-36	2.6
SA-37	2.16
SA-38	2
SA-39	0.51
SA-40	1

Elaboración propia.

La capital del departamento de La Guajira está sumergida en una problemática que afecta a quienes habitan en ella, siendo esta la escases de medios de transporte publico legales y

formales, que se encargue de movilizar a su población, lo que ha generado a lo largo de los años la creación de medios de transporte por parte del ciudadano del común para su movilización dentro del casco urbano del distrito, sin omitir que estos medios de transporte no cumplen con ninguna normal o ley que los rijan como legales y/o formales.

A pesar de estar en la informalidad e ilegalidad, la alcaldía de Riohacha estableció una serie de normas de obligatorio cumplimiento, como son el día sin moto, rutas de no circulación, hora determinada para la circulación, todo esto para llevar un control, pero estas normas son incumplidas, generando una serie de inconformismo con alguna parte de la población y los taxistas.

El transporte urbano como servicio público debe procurar una adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad, seguridad y accesibilidad; sin embargo, el desarrollo urbanístico reciente de la ciudad de Riohacha ha generado cambios en la oferta del servicio de transporte. Con relación a su crecimiento territorial y poblacional, el número de viajes aumenta exigiendo un sistema de transporte urbano con mayor eficiencia.

La preferencia del uso del transporte público urbano de pasajeros (el 68% de los viajes mecanizados) no ha logrado cambiar el deterioro de la calidad del servicio prestado en las últimas décadas, afectando los usuarios, originada en situaciones como las bajas velocidades registradas en los corredores viales de la ciudad, que se han traducido en mayores tiempos de desplazamiento de los ciudadanos, ocasionando niveles de congestión elevados, altos costos de operación vehicular y deterioro en la calidad del medio ambiente por los elevados niveles de contaminación.

La ley 336 de 1996, en la regulación del transporte público indica que en los distritos las autoridades competentes deben exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y

accesibilidad requeridas, que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

La misma Ley 336, establece el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicando la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios.

Para el caso del distrito, pese a las medidas adoptadas hasta el presente, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Riohacha (2019) ha determinado que la ciudad mantiene una importante sobreoferta de vehículos de transporte público, habiéndose identificado además que los equipos que ofrecen servicios de transporte público en la ciudad no cumplen en todos los casos con las condiciones establecidas por la Ley para la prestación del servicio de transporte público urbano, situaciones como éstas que comprometen las condiciones de seguridad, comodidad y acceso establecidas por la Ley como esenciales a la prestación del servicio de transporte público, cuya observancia debe garantizar la autoridad de transporte local.

Lo anterior evidencia también un no-cumplimiento del objetivo del Instituto de Transporte, Tránsito y Movilidad (INSTRAM), el cual es “hacer cumplir las disposiciones técnicas y legales establecidas e incrementar la seguridad vial, para garantizar la preservación de vidas humanas y bienes materiales, así como garantizar el libre tránsito por todas las vías públicas terrestres del país”.

Al hablar de transporte público se hace necesario introducir el concepto de movilidad y cómo es esta desde un ámbito nacional hasta uno intermunicipal. Movilidad puede considerarse como el

conjunto de desplazamientos, de personas y/o mercancías, que se producen en un entorno físico, por ejemplo, en una ciudad. Dichos desplazamientos se realizan en diferentes sistemas de transporte: bicicleta, carro, transporte público, etc., con el objetivo de facilitar la accesibilidad a determinados lugares. Lo anterior nos lleva a concluir que la movilidad, a través de los medios de transporte, pretende la accesibilidad.

Ahora bien, el concepto de movilidad se vuelve amplio y complejo al adicionarle a los desplazamientos otra serie de variables. La movilidad aborda no solo infraestructura y vehículos, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan (Arrue, 2009).

En la misma línea Kaufmann plantea que “el desplazamiento, entendido como cruce del espacio, se vuelve movilidad cuando implica también un cambio social, es decir, un cambio de rol, de función o de estado en la persona que lo realiza” (2008, p. 122).

En cuanto a la movilidad en Colombia, en el 2015 se estimó que el país perdía cerca del 2% del PIB al año a causa de los trancones, en promedio un colombiano pasaba 20 días al año montado en un bus (Hidalgo) y la duración promedio de un desplazamiento era de 1.5 horas. Esto nos habla de una crisis de la movilidad urbana en el país que no solo afecta el sector económico sino también la calidad de vida de los ciudadanos y la calidad ambiental.

Simón Gaviria Muñoz, ex director del Departamento Nacional de Planeación (DNP), mencionó en el 2015 que la situación movilidad en el país empeoraría en todas las regiones debido a que cada año aumentaría el número de vehículos automotores en las calles y no se visionaban estrategias claras de ampliar la infraestructura vial de las principales capitales.

Cuando empezaron a funcionar los Sistemas de Transporte Masivo se aseguró que estos contribuirían a mejorar la movilidad y los tiempos de viaje. Sin embargo, la tasa de motorización ha aumentado de manera acelerada, generando además del caos vehicular otros conflictos de carácter social.

Ese aumento se atribuye a la respuesta de los distintos sectores productivos a las medidas de restricción de la circulación de los vehículos particulares y taxis como el pico y placa. Además, desde la implementación de la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU), las condiciones de movilidad en las ciudades con sistemas de transporte público cambiaron y se presentó una disminución en la intención de uso de este transporte por parte de los ciudadanos.

A raíz de todos esos inconvenientes el Gobierno empezó a promover medios de transporte no motorizados (bicicleta, caminatas, entre otros) y la accesibilidad a los servicios de transporte para todos los colombianos.

Respecto a lo anterior, es importante mencionar que la red de ciclorrutas en el país en el transcurso de los años ha sido precaria, y no hay políticas públicas del uso de bicicleta como medio de transporte alternativo sostenible claras.

En la región Caribe, pese a que los problemas de movilidad no son muy grandes, la situación podría hacerse compleja si no se enfrentan a tiempo los retos que se han presentado. Son varios los aspectos que se deben mejorar en términos de movilidad, entre esos: la infraestructura vial, los sistemas de transporte disponibles y la gestión administrativa que se le da al tema.

Al trasladar la movilidad al distrito se encuentra lo siguiente: Riohacha tiene un crecimiento paulatinamente lento en infraestructura de vías, en oposición al crecimiento exponencial de la

población (Capel, 2009) y el uso de medios de transporte terrestres propietarios y de servicio público. El distrito de Riohacha se encuentra en una crítica situación en temas de movilidad vehicular, con un alto flujo de vehículos en las calles durante todo el día. Esto propicia principalmente intolerancia, imprudencias e incumplimiento de las normas de tránsito, incremento en los tiempos de viajes, aumento del consumo de combustible y de costos de operación, contaminación, en comparación con el flujo vehicular libre.

La comunidad, las empresas aseguradoras de accidentes de tránsito y los gremios de transportadores legalmente constituidos, han denunciado durante varios años los accidentes que ocurren debido a las dificultades que presenta la movilidad en la ciudad, principalmente en las llamadas horas pico.

La movilidad es un aspecto importante en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Riohacha, puesto que se especifica en el artículo 23 del mismo que el proyecto Plan Maestro de Movilidad fue creado con el objetivo de “alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada y financiera y económicamente sostenible para Riohacha y para la Región”. Para ello, una de las propuestas que hacen es la de mejorar el sistema vial presentado en la Tabla 1 de la presente investigación.

Según el Plan Maestro de Movilidad del municipio de Riohacha (2009), el transporte urbano en el distrito presenta un franco deterioro tanto en participación como en cobertura de los servicios en la ciudad. Ello se debe a una inadecuada gestión y planeación institucional del sistema de transporte que se refleja en:

- La ausencia de gestión por parte de la autoridad del sistema de transporte público colectivo para proyectar este modo con una visión de servicio a la población, quien tiene derecho a

desplazarse oportuna, segura y cómodamente a sus sitios de actividad económica, académica o recreacional.

- La falta de control por parte de la autoridad de una competencia desleal de modos no autorizados como el moto taxismo y el taxi colectivo que vienen desplazando al sistema de transporte urbano colectivo, legalmente autorizado y hoy gozan de una participación del mercado del 87.04%, del total de viajes de transporte público en Riohacha.

- La insuficiente asignación presupuestaria es la principal causa de la poca disponibilidad de recursos para inversión en infraestructura vial, paraderos, personal calificado, y recursos tecnológicos que permitan organizar la oferta de una manera adecuada a los requerimientos de la demanda de la ciudad.

Actualmente el distrito cuenta con un medio de transporte legal y formal siendo los taxis, operados por 20 empresas registradas en el Instituto de Tránsito y Transporte de Riohacha INSTRAM, con 1049 taxis en circulación, los cuales debe cumplir con una serie de requisitos para su rodamiento y uso como transporte público, estos requisitos están descritos en el decreto 172 del 2001, del ministerio de transporte, “por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi”.

Tabla 2 Relación entre empresa registrada y número de taxis en circulación por cada una de las empresas.

EMPRESA REGISTRADA	NO. DE TAXIS REGISTRADOS
COMUYTARI	4

FONSECA EXPRESS	5
TRANSSERVI	128
TAXI TROPICAL	12
TURI TAXI CARIBE	150
EMTRACAR	22
TAXI MILENIO	55
TRANSEGEN	192
COOCHOTER	28
TRANSDIAZ	57
COOTRAGUAEXPRESS	35
TAXI GUAJIRA	95
FASERTRANS	19
TRANSPORTE RDA	89
SOLISTRANS	33
COOCONOSUR	2
TURYSMAAP	30
TURISTRANS	54

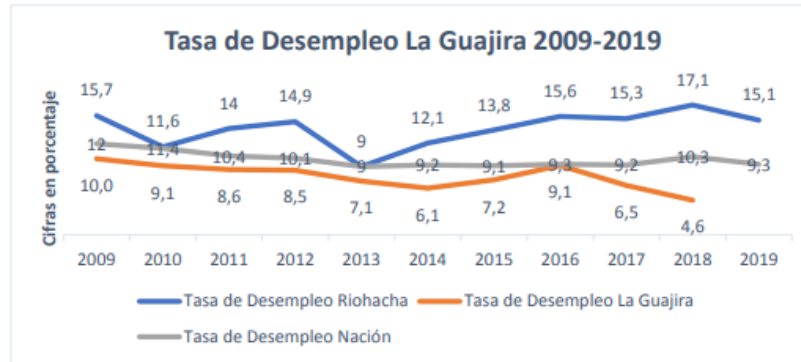
TAXI YA	39
TRASNPORTE LUNA	10
TOTAL	1049

Fuente: INSTRAM 2019

A pesar de ser un servicio formal y legal, todos los que lo operan no están constituidos, no cuentan con la tarjeta de operación, resolución de rodamiento, ni pagan impuestos, lo que afecta directamente al distrito en su economía, ya que no recibe los recursos para que así puedan ser invertidos, también se encuentra que quienes conducen los vehículos se encuentran sin licencia de conducción y en algunos casos los vehículos son prestados a terceros sin autorización de las empresas en donde están vinculados, este es uno de los grandes conflictos que se generan dentro de la sociedad, ya que estos medios de transporte están siendo utilizados para atracos, paseos millonarios, y otros crímenes, sin responsable alguno.

Así encontramos los transportes improvisados por la misma necesidad de transportarse y además de generar ingresos, debido al aumento desenfrenado del desempleo en el distrito y las pocas fuentes de empleo que en este se generan. La cámara de comercio de La Guajira presentó en el informe socioeconómico del 2019 la siguiente gráfica:

Grafica 23: Comparativo Tasa de Desempleo La Guajira, Riohacha y la Nación



Fuente: Informe socioeconómico La Guajira 2019. Cámara de Comercio.

Dicha gráfica comprueba que la tasa de desempleo de Riohacha es considerablemente mayor a la tasa de desempleo de todo el departamento y de toda la nación. A los resultados de la tasa de desempleo se adicionan los resultados obtenidos al indagar sobre las actividades económicas que desempeñan las personas que sí cuentan con un empleo. Las actividades que presentaron la mayor concentración del número de ocupados fueron: Comercio, hoteles y restaurantes; Servicios comunales, sociales y personales y **Transporte**, almacenamiento y comunicaciones. Los resultados se muestran en la gráfica siguiente:

Grafica 24: Población ocupada según actividad económica, Riohacha 2019*.



Fuente: Informe socioeconómico La Guajira 2019. Cámara de Comercio.

Esto muestra que, al no tener muchas opciones para trabajar por su cuenta en los primeros dos sectores, los desempleados optan por la más sencilla o la que puede depender solo de ellos: el transporte, principalmente ilegal e informal.

Dentro de estos medio de transporte publico ilegales e informales encontramos los llamados colectivos lo cuales han existido en el distrito desde antes que llegaran los taxis, estos brindan la función de taxis y colectivos, siendo carros particulares que no están afiliados a ninguna empresa o asociación, no cuentan con ningún permiso de rodamiento ni ninguno de los documentos que lo formalice y lo legalicen.

Por otro lado, se encuentra que la mayoría de estos vehículos utilizados como colectivos no son obtenidos en Colombia, sino que son adquiridos en Venezuela. La Guajira fue declarada zona de frontera por medio del decreto 1814 de 1996, y el decreto 2560 de 1997 reglamenta y autoriza la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores en el departamento. El problema con estos vehículos es que muchos carecen de documentos y no pagan impuestos, entonces así, el distrito no recibe los recursos por el rodamiento de estos vehículos, para que sean invertirlos en la malla vial, que estos mismo utilizan y deterioran. Todo esto genera un conflicto debido a que quienes pagan los impuestos exigen mejores y más vías de acceso, pero el distrito no cuenta con los recursos suficientes.

Este conflicto podría tratarse garantizando el cumplimiento del régimen fiscal aduanero. El régimen fiscal aduanero es importante para la Guajira porque establece las normas que rigen la entrada y salida de mercancías al departamento desde otros países. Este régimen regula el tráfico de productos, asegura el cumplimiento de las normativas y sanciona a quienes no se ajusten a la

legislación vigente. Además, garantiza la seguridad, el control sanitario de los productos, las homologaciones técnicas y la prohibición de productos. Con esto, el régimen fiscal aduanero aporta a la economía del país, por ende, del departamento.

Tabla 3 Relación de número de vehículos internados en el distrito de Riohacha.

Proceso de internación	Número de vehículos internados
Proceso de internación del 2002 (placa verde)	11.487
proceso de internación ley 400 del 2005	3.001
proceso de internación decreto 2229 del 2018	714
TOTAL	15.202

Fuente: INSTRAM 2019

Otro de los medios de transporte dentro de la ilegalidad e informalidad que circulan en el distrito son los llamados mototaxis, presentes en la ciudad desde el año 2001; el crecimiento poblacional y territorial del distrito hizo que los habitantes buscaran la forma de transportarse ya que los llamados colectivos no circulaban en todas las zonas, los taxis no eran suficientes y el precio no se acomodaba al bolsillo de todos, especialmente a la población de los estratos 1 y 2, quienes según la Organización Internacional del Trabajo (OIT) son los usuarios comunes del mototaxi.

Las motos fueron en su momento la mejor opción por parte de los ciudadanos para mitigar esta problemática, porque transportarse en ellas es más económico, rápido y llega a todas las zonas del distrito, pero la creación de estas ha generado mayores conflictos, empezando por la gran accidentalidad que va en aumento año tras año, así mismo ha aumentado la inseguridad, ya que este medio se ha prestado para que desadaptados cometan todo tipo de crímenes.

Tabla 4 Relación de accidentes registrado del mes de septiembre del 2018 – agosto del 2019

Año	Mes	No. De accidentados registrados
2018	septiembre	14
	octubre	12
	noviembre	6
	diciembre	13
2019	Enero	11
	Febrero	5
	Marzo	3
	Abril	7
	Mayo	1
	Junio	11

	Julio	0
	Agosto	7

Fuente: INSTRAM 2019

Los accidentes que ocurren en el distrito en su mayoría no son registrados en el Instituto de Tránsito Municipal INSTRAM, debido a que, por la misma cultura de la ilegalidad e informalidad se concilia en el acto, evitando el registro contable del INSTRAM.

Por otro lado, se evidencian grandes caos que se generan en las vías principales, debido al aumento del mototaxis que se dedican a esta actividad, A pesar de existir una asociación de Motocicletas de La Guajira ASOMOGUA, la mayoría de quienes practican esta actividad no se encuentran asociados, por lo que es complicado para las autoridades conocer el número exacto de mototaxis que circulan en el distrito, esto hace que sea más difícil el control de estas mismas, además porque no cumplen con las normas establecidas para su movilidad.

Otra necesidad que surge al analizar el servicio de transporte público de Riohacha es la de adoptar en su estructura operacional un sistema de recaudo centralizado que permita a los usuarios pagos electrónicos con integración tarifaria entre rutas para minimizar los costos de transporte; esto lo contempla el Plan Maestro de Movilidad de Riohacha debido a que en la actualidad el sistema de transporte público del distrito no cuenta con un sistema de recaudo estructurado.

La problemática antes mencionada ha generado en el distrito una serie de conflictos entre ciudadanos, empresas privadas y entidades públicas que giran en torno al servicio público, si bien es cierto, en todas las etapas de la vida, el ser humano se encuentra sumergido en distintos conflictos, por ser el hombre un ser social está inmerso en la sociedad desde que nace hasta que se

muere, lo cual lo obliga tener relaciones sociales e interactuar entre sí, estas interacciones conllevan una relación directa con el conflicto, debido a que los intereses de los individuos son opuestos.

Los conflictos, lejos de ser indeseables perturbaciones ocasionales, forman parte sustancial de la cotidianidad y en consecuencia es necesario aprender a vivir con ellos (Gutiérrez, 2003). “El problema se presenta cuando los actores involucrados en los conflictos utilizan la violencia de las armas como forma de imponer sus intereses” (Valencia-Agudelo, Gutiérrez-Loaiza & Johansson, 2012, p. 151).

¿Es suficiente para la población Riohachera el seguimiento y control del transporte público existente? La carencia de un seguimiento y control efectivo ha provocado la generación de transportes ilegales e informales, para abastecer la necesidad de transportarse de los habitantes del distrito.

1.1 Formulación del problema.

¿Cuáles son los conflictos que se generan a partir de la ilegalidad e informalidad en el transporte público de la zona urbana del Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha?

1.2 Sistematización de la investigación.

- ¿Para qué se deben determinar las causas que generan la ilegalidad e informalidad en el transporte de la zona urbana en el Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha?
- ¿Para qué se debe determinar las consecuencias que se generan el uso del transporte ilegal e informal en el casco urbano en el Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha?
- ¿Cómo proponer estrategias que mejoren la legalidad e informalidad del transporte público, en el casco urbano en el Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha?

1.3 Objetivos de la investigación.

1.3.1 Objetivo general

Analizar los conflictos que se generan a partir de la ilegalidad e informalidad en el transporte público de la zona urbana del Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.

1.3.1 Objetivos específicos.

- Determinar las causas que generan la ilegalidad e informalidad en el transporte de la zona urbana en el Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.
- Identificar los diferentes conflictos que se han desplegado en el Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha por la ilegalidad e informalidad del transporte público.
- Proponer estrategias que mejoren la legalidad e informalidad del transporte público, en el casco urbano en el Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.

1.4 Justificación.

Con la entrada en vigencia de la Constitución de 1991, y con ella la declaración de nuestro Estado Social de Derecho, en las diferentes reformas a la Carta Magna y su aplicación por más de 20 años han demostrado el carácter garantista del Estado, el cual brinda plena garantías para ciudadanos y extranjeros que habiten el territorio, lo cual conlleva una protección especial a el derecho al trabajo, el derecho al mínimo vital y móvil y otros concordantes los cuales sustentan nuestro proyecto: transporte ilegal e informal en el Distrito de Riohacha, el cual además de generar ingresos en los hogares de bajos recursos, y transportar a la población Riohachera, han generado un sinnúmero de problemáticas a nivel: social, ambiental, político y económico, impacto que merece un exhaustivo análisis.

Según Odebrecht, T. (2017), prestarles un sistema de movilidad a los ciudadanos es una obligación política del gobierno local, la movilidad es la fuente vital de cada ciudad y su población. Es un fenómeno de importancia fundamental para la sociedad, porque permite llegar a su trabajo, participar en actividades culturales y sociales, acceder a los bienes y servicios públicos para los que pagamos impuestos. Es la base para vivir una vida digna, un derecho humano. Sufrir de modos de transporte masivo mal organizados disminuye la dignidad personal y excluye de la vida pública.

Ahora bien, la finalidad de esta investigación está basada en conocer e identificar de fondo, cuáles son los diferentes conflictos que se han desplegado en el distrito por la ilegalidad e informalidad del transporte público y por la insuficiencia y carencia de la regulación de un transporte público legal y que de esta forma sirva como soporte teórico para el conocimiento de la problemática en mención y la búsqueda de las soluciones de esta.

Por otro lado, esta investigación aportará gran información para conocer de manera más amplia la problemática generada a partir de la ilegalidad e informalidad en el transporte público en el distrito de Riohacha, esto para que quienes desarrollan esta actividad económica, mototaxistas y taxistas, conozcan todo lo que conlleva y lo que genera la práctica de esta.

Así mismo, un gran aporte que hará esta investigación es la visualización ante la comunidad del distrito de la complejidad que conlleva el trasladarse en medios de transporte que se rigen bajo la ilegalidad y la informalidad, así mismo que la sociedad pueda exigir un mayor control, ante los entes correspondiente con amplio conocimiento del caso.

El realizar esta mirada crítica sobre los conflictos generados por la ilegalidad e informalidad en el transporte público, permitirá el conocer cada una de las causas que crean estos conflictos y de

esta manera aportar estos conocimientos –para así servir como referencia para próximas investigaciones sobre el tema en mención.

1.5 Delimitación de la investigación.

1.5.1 Delimitación temática.

La presente investigación busca analizar cuáles son los conflictos que generan la ilegalidad e informalidad en el transporte público de la zona urbana del distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha. Apoyada en autores como Duque, L. F, (2017), Odebrecht, T. (2017), Trejos Luis, (2016), Quejada, R, Yánes, M, Cano, K, (2014),

1.5.2 Delimitación espacial.

La presente investigación se llevará a cabo en el departamento de La Guajira, específicamente en el Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.

1.5.3 Delimitación temporal de la Problemática.

La presente investigación se desarrollará en un periodo comprendido entre febrero 25 al 14 de diciembre del 2019.

1.5.4 Delimitación demográfica.

La presente investigación se desarrollará con la población del distrito especial turístico y cultural de Riohacha, quienes brindan el servicio del transporte público, bien sea el informal y el formal y quienes lo utilizan.

CAPÍTULO 2

2. MARCO REFERENCIAL

A continuación, se presentan algunos antecedentes investigativos que han abordado la problemática objeto de estudio, seguidamente, se hará referencia a las bases teóricas que sustentan esta investigación basado en teorías de diversos autores, con la cual se busca dar cumplimiento a los objetivos de la presente.

2.1 Antecedentes investigativos.

En lo referente a investigaciones a nivel internacional no son muchos los antecedentes de investigaciones de este tipo que analicen los conflictos de la informalidad e ilegalidad del transporte público. Sin embargo, en lo referente a investigaciones desarrolladas se tuvieron en cuenta con los siguientes:

Gakenheimer (1998), en su investigación Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo, presenta una panorámica sobre la compleja relación entre movilidad, aumento de la motorización e incremento demográfico, el autor focaliza su análisis en una amplia variedad de megaciudades pertenecientes al mundo en desarrollo. En la cual concluye que Las ciudades del mundo en desarrollo son dramáticamente distintas unas de otras, pero comparten ciertas características y problemas que las distinguen de las situaciones de movilidad del mundo desarrollado, la dotación de servicios públicos es más desigual, lo que da lugar a decisiones difíciles por lo que hace a la asignación de recursos. Los recursos difieren mucho de un servicio

público al otro. En el mundo desarrollado nos ocupamos del transporte como subsector ineficiente.

La dinámica de desarrollo urbano es muy diferente. La rápida motorización e incremento de la población urbana generan una situación exigente para la gestión de la movilidad, pero al mismo tiempo ofrecen oportunidades importantes para resolver problemas, que no son disponibles en ambientes más estabilizados.

En lo referente a investigaciones a nivel nacional se tuvieron en cuenta las siguientes:

En primer lugar, se encuentra una investigación desarrollada por (Valdez 2014), que aborda el análisis sobre “Piratas de asfalto” una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el oriente de Cali, esta investigación presenta una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el Oriente de Cali. Centrándose en una detallada descripción de su funcionamiento, estrategias y aspectos principales referentes a esta problemática social que se encuentra en proceso de proliferación o difusión en diferentes zonas de la ciudad.

Para llevar a cabo la investigación y por tanto, el desarrollo de los objetivos propuestos en ella, se hizo necesaria la integración de tres estrategias de investigación utilizadas comúnmente en las Ciencias Sociales: Revisión de fuentes documentales, diseño y aplicación de una encuesta (sondeo) y diseño etnográfico: entrevistas semi- estructuradas y diario de campo. A partir de esta investigación determinan 3 factores que influyen en el fortalecimiento de la informalidad en el transporte público, dentro de esos están:

1. la estructura social del territorio es decir el crecimiento de la población, la expansión del perímetro urbano, el nivel socioeconómico y educativo, genera una dinámica de desigualdad en los servicios ofrecidos, incluyendo la oferta del transporte público.

2. El segundo factor al que hace referencia es la situación y las dinámicas propias del transporte, el crecimiento económico y el crecimiento poblacional ha llevado al sector del transporte público a sufrir una serie de transformaciones, ya que en algunos momentos fueron suficientes, pero que en la actualidad no, así mismo las dinámicas de desplazamiento de la población también ha cambiado, lo que ha generado la implementación de nuevos y diferentes transportes tanto formales como informales.

3. El tercer factor se centra en el plano cultural, enfocada en la demanda de pasajeros, es decir el pasajero es quien decide qué medio de transporte usar, pero esto además influye por las fallas que se presentan por los sistemas formales existentes, las personas deben solucionar el cómo transportarse y por esto acceden a los transportes informales, sin olvidar lo económico en valor monetario y en tiempo y lo eficiente que resulta utilizarlos.

Esta investigación no descarta que el surgimiento del transporte informal está directamente ligado al aumento del desempleo, la falta de oportunidades laborales formales, conllevan a que las personas entren en el mercado informal y uno de estos es el transporte público.

Como conclusión de la investigación es el estado quien debe garantizar un servicio de transporte público eficaz y eficiente al que debe tener acceso toda la población y que llegue a todos los lugares de esta misma, debido a que el transporte informal aparece como un servicio muy conveniente para la población en términos de precios y rapidez; además, se le suma la falta de oferta del transporte formal; por tanto, estos acontecimientos le han permitido constituirse como el medio de transporte predilecto por los usuarios.

Por su parte (Martínez, Rodríguez y Arévalo), desarrollaron una investigación denominada, Estudio y análisis del transporte informal en la ciudad de Bucaramanga. A partir de esta investigación se desarrolló un estudio sobre el transporte informal en la ciudad de Bucaramanga, dentro de la cual revisaron distintos aspectos que implican el uso de este medio de transporte

siendo: habitantes que usan el medio, recorridos, el tiempo del viaje y el costo del recorrido, con un comparativo entre el informal y el formal, esta información fue obtenida a través de una encuesta.

Dentro de los resultados identifican que el uso del transporte informal tiene sus ventajas siendo estas menor tiempo de viaje, comodidad, solución de transporte para barrios de difícil acceso, bajo costo en la tarifa y los deja en el punto exacto del destino, así mismo identificaron las desventajas de este como son accidentes, robos, secuestros, falta de control sobre el estado de los vehículos y falta de seguros sobre protección del pasajero en caso de accidentalidad. Como conclusión se refieren a que la falta de un medio de transporte formal que cumpla con todos los requerimientos de la población y satisfaga todas sus necesidades, permite que las personas adopten y acepten el transporte informal, consintiendo de esta manera que crezca sin control y los usuarios lo acepten y le dan visto bueno para que siga funcionando.

Por otro lado, el crecimiento desmesurado del transporte público informal ha generado grandes repercusiones en el transporte formal a nivel económico y de esta manera inconformismos entre los sectores.

Así mismo (Padilla 2015), en su investigación Efectos del mototaxismo en la movilidad urbana de montería, que tiene como objetivo principal caracterizar y describir como el comportamiento social y los modos de vida de los usuarios dan lugar al uso del transporte artesanal e informal (mototaxismo), en la ciudad de Montería, mostrando así como impacta significativamente en la movilidad urbana, se basa en analizar y relatar las incidencias y efectos del mototaxismo, esto desde la perspectiva del usuario frecuente. Dentro de este estudio se identificaron una serie de hallazgos los cuales determinan el uso del mototaxismo como transporte público, siendo estos: la movilidad como forma de subsistencia y funcionalidad, el mototaxismo es un elemento de

inserción de oportunidad en la ciudad, el uso del mototaxismo como medio de transporte económico, y la segregación de la población condicionan la movilidad.

El mototaxismo surge como respuesta a las fallas de un sistema de transporte público formal, a las necesidades de movilización de una población, llega dando respuesta inmediata a esta necesidad, presentándose como un servicio más económico y llegando a todos los lugares y de manera más rápida, así mismo las condiciones económicas de unas zonas de las ciudades le da fuerza y la facilidad de acceso de una motocicleta y su fácil financiación les da todas las oportunidades para acceder a ella y entrar al mercado informal como medio de transporte.

Según (Castro, Buchely, 2016), en su investigación denominada Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. Estudio de caso de los “motorratones”, carros piratas y usuarias del servicio en las comunas 15 y 18 de la ciudad de Cali, tiene como objetivo evidenciar la no neutralidad del espacio (los espacios facilitan o impiden el uso y la apropiación por parte de diferentes sujetos de la ciudad), demostrar que el género y las relaciones de género son factores claves en la forma como los espacios son desarrollados y organizados y explorar la idea de que la espacialidad de la ciudad y las especialidades resultantes de sus políticas públicas reflejan características específicas de los arreglos distributivos a los que les son funcionales.

Esta investigación presenta los resultados de un estudio de caso del transporte informal en unos sectores de Cali, utilizando la metodología de la entrevista, en el que se realizaron 53 entrevistas a las personas que utilizan el transporte informal, donde identifican que este surge por la privatización del sistema de transporte y la incapacidad del estado para hacerse cargo de este, así mismo identifican 3 hallazgos, el primero de ellos es que quienes prestan el servicio del mototaxismo son hombres y quienes acceden frecuentemente a este son las mujeres, ambos de bajos recursos, el segundo es que los usuarios de este medio de transporte son de bajos recursos,

estratos bajos y que viven en zonas alejadas de los centros productivos, lo usan porque son más rápidos, más económicos y de fácil acceso, ya que en muchas zonas no llegan los transportes públicos formales existentes.

Con respecto a la investigación desarrollada por el semillero de investigación (Castaño, Galindo, López, Rocha, Soto, Gamboa G 2017) Consecuencias socio jurídicas de la prestación informal del transporte público, partir de esta investigación se determinó las posibles consecuencias sociales y jurídica que se presentan por la práctica del transporte público informal, a través de una metodóloga mixta, cuantitativo y cualitativo, determinado que la prestación de este servicio debe ser de importancia nacional debido a su rápido incremento y creciente demanda por parte de la población, el cual ha desarrollado grandes problemáticas en distintos niveles.

Así mismo se determinó la responsabilidad extracontractual del Estado por omisión al deber de control sobre esta actividad; la responsabilidad de quienes ejercen la actividad de transporte publico informal por los posibles daños causados por los usuarios, así mismo los delitos que se puedan cometer ejerciendo esta actividad; a su vez se identificó la inexistencia de una política pública eficiente que contrarreste este fenómeno social. Por lo que concluyen que quienes ejercen esta actividad no son conscientes de las consecuencias jurídicas que acarrear sus prácticas; todo esto por factores sociales como el desempleo y el bajo nivel educativo de quienes en esta labor encuentran el sustento para sus hogares.

2.2 Bases teóricas.

2.2.1 Ilegalidad.

Según Bembibre (2014), “Es cualquier acto o acción que no entre dentro del espectro de la ley, es decir que sea un delito de algún tipo y que pueda, en algunos casos, representar un peligro o

daño para la sociedad.” En ese orden de ideas, Bembibre nos habla de la ilegalidad como esa Falta de conformidad o acuerdo con la ley. En pocas palabras es una infracción de cualquier tipo que puede atentar con la integridad de otra persona.

De acuerdo con el autor Cabanellas (2010), la definición de Ilegalidad proporcionada por el Diccionario Jurídico Elemental es: “Infracción de ley prohibitiva, incumplimiento de ley imperativa, ilegitimidad y o abuso.” Es así, como podemos resumir la idea del autor como ilegalidad, es todo aquello que esta contrario a la ley y al ordenamiento jurídico.

Para Restrepo (2019), “la ilegalidad no depende de nuestra subjetividad sino del hecho concreto de que exista una prohibición normativa que sancione tal conducta; o que exista un deber impuesto por la ley que no estamos cumpliendo.”

La ilegalidad no está encaminada a nuestra imparcialidad, sino al simple hecho de la contravención de una acción o conducta que se encuentra prohibida y reglamentada en nuestro ordenamiento jurídico, lo que acarea a una sanción por el no cumplimiento de la misma.

A su vez, Muñoz, (2013), define la ilegalidad como: “la cualidad, condición, estado y característica y calidad de ilegal. Acción, acto y obra considerado como ilegal, prohibido, ilegítimo, ilícito o no permitido, todo lo que es contrario y opuesto a una norma, ley o precepto, es relacionado directamente con el delito o falta.”

Por consiguiente, se puede decir que la ilegalidad son aquellas acciones que realizan las personas las cuales violan una ley o norma estipulada, representando así un peligro para la sociedad. Se puede dar por desconocimiento de la misma o por hacer caso omiso a ella, en ambas ocasiones ocurre una sanción la con la cual es castigado el ciudadano y a cuál debe cumplir por obligación para no llegar a problemas mucho mayores.

Por último, Avilés (2016), sustenta qué: “El concepto de ilegalidad es muy particular y hasta casi subjetivo ya que depende de la noción de ley o de regla que cada sociedad y que cada individuo tenga. En este sentido, las leyes a veces tienen vacíos respecto de cierto tipo de delitos muy sofisticados y difíciles de comprobar mientras se fijan detenidamente en delitos que son menores, como algunos tipos de hurto o robo. La ilegalidad suele pensarse con diferentes tipos de sanciones que van desde multas y fianzas hasta prisión de diferentes tipos de años de acuerdo al crimen o delito cometido. En algunas sociedades, la ilegalidad puede ser penada con la muerte o con diferentes formas de violencia física que se justifica como castigo ejemplar para el resto de los ciudadanos.”

Las normas jurídicas están dictadas para su acatamiento por parte de las personas, pero partiendo de la base de que esas personas pueden acomodar su conducta a la norma, o pueden contravenir el mandato normativo, en el ejercicio de su libertad. Eso, quiere decir que el sujeto es libre de acatar la norma o desobedecerla, pero no que las consecuencias de obedecer o desobedecer sean las mismas. Si no se cumplen las normas, se da pie para la correspondiente reacción del ordenamiento jurídico, el cual normalmente prevé la imposición de las oportunas sanciones al infractor. El sujeto es libre para cumplir o no el mandato contenido en la norma; por eso, porque es libre, asume la consiguiente responsabilidad.

2.2.2 Informalidad.

Según Porto (2012), la informalidad es “Aquel o aquello que no respeta las formas (los modos, las normas). Informal, por lo tanto, se vincula a lo irregular o a lo no convencional.”

Por consiguiente y conforme a lo anteriormente descrito, la informalidad es todo aquello que no está conforme a lo regular y convencional, no obedece a las normas y a lo regulado. Para Díaz

(2015), es: “el conjunto de esas actividades desempeñadas con carencia de medios, de contactos, de capital y de mercados en las zonas urbanas de los países en desarrollo.”

Por otro lado, este autor define la informalidad como un grupo de acciones ejercidas que escasean de lo básico en los territorios urbanos de los países subdesarrollados. Ahora bien, para Soto (1989), “El sector informal es como un elefante que podemos no estar en condiciones de definir con precisión, pero que reconocemos cuando lo vemos”. El autor en esta oportunidad define la informalidad como ese animal que no tenemos la capacidad de explicar con certeza, pero que al verlo podemos distinguir.

Marta Chen, en aras de especificar un poco más el concepto y delimitarlo en el área laboral sustenta qué: “Todo tipo de empleo sin protección laboral o social, tanto dentro como fuera de las empresas formales, incluyendo el autoempleo en empresas no registradas como el empleo asalariado en trabajos no registrados.” Chen, resume la informalidad, como la actividad laboral de quienes trabajan y perciben ingresos al margen del control tributario del Estado y de las disposiciones legales en materia laboral. Este tipo de empleos, por lo general, son mal remunerados y ofrecen condiciones laborales deficientes.

Finalmente, Barquet (1991), sustenta qué: “se trata de la ausencia de valor atribuido a esas actividades en el mercado, sin valorar su aporte económico, derivada de la creencia que muchas actividades se atribuyen naturales a las mujeres. De la misma manera aparecen problemas de medición que se derivan, de manera directa, de los anteriores y ofrecen, por tanto, un panorama poco nítido de las condiciones de vida de amplios sectores de la población femenina”.

Por ende, la informalidad son todas aquellas actividades laborales que no se realizan dentro del marco de las leyes estipuladas en cualquier zona del país, departamento o ciudad, no son totalmente legales y carecen de los protocolos y medidas que se deben tomar y no se encuentran registradas, suelen provenir debido a problemas económicos o por falta de trabajos, además de

ello conforman la mayor parte de empresas o negocios del país; es decir, existen más trabajos informales que formales.

2.2.2.1 Cusas de la informalidad e ilegalidad del transporte urbano.

El transporte ha evolucionado para adaptarse a las necesidades de las sociedades, sin embargo en Colombia los medios tradicionales de transporte no dan abasto para satisfacer las necesidades de toda la población como la cobertura de rutas, los horarios de transporte y el costo de los pasajes de los mismos, lo que ha generado que en las ciudades se presente el fenómeno de los transportes informales, actualmente con el uso y la implementación de nuevas tecnologías se han incorporado diferentes tipos de transporte que se manejan a través de plataformas digitales y que igualmente no cumplen con los requisitos legales, normativos y con estándares de seguridad como si lo cuentan los otros medios legales de transporte masivo.

El Transporte Público Terrestre de pasajeros en Colombia está atravesando cambios desde el marco jurídico y legal hasta la implementación de nuevos modelos de servicio al cliente que contribuyen al crecimiento auto sostenible para la industria del Transporte, es así como la tecnología juega un papel muy importante en la innovación y generación de nuevas ideas de negocio en el sector transportador, en la actualidad se conocen diferentes modalidades de transporte informal al igual que diferentes aplicaciones tecnológicas que permiten que el usuario pueda viajar en el Transporte público (Transporte colectivo , Transporte masivo ,Transporte individual, Transporte de Radio Acción Nacional , y Transportes Especial de Pasajeros) buscando como alternativa la mejor oportunidad de satisfacer las necesidades en el desplazamiento a nivel de movilidad en general. (Calderón, 2016, p.5)

En la historia de la humanidad la población urbana ha sobrepasado la población rural, esto derivado de las migraciones y el capitalismo. Las ciudades han tenido y aún siguen teniendo problemas de transporte urbano, por lo tanto, la mejoría de los sistemas de transporte público son una herramienta crucial para el desarrollo de las ciudades en términos sociales, económicos, ambientales y urbanísticos (Valdés, 2014).

Como herramienta crucial para el desarrollo y organización de las ciudades es válido afirmar que el transporte es de vital importancia para el desarrollo, crecimiento y por esto influye directamente en el crecimiento y las probabilidades de desarrollo (Valdés, 2015). Es así como se puede diferir que “El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica” (Ley 105 de 1993, artículo 3).

El transporte público en la actualidad presenta muchas falencias, como lo es la falta de acceso de la población al mismo o los costos, en este sentido se presenta una demanda insatisfecha frente a este servicio, lo que ha desencadenado nuevas ofertas de transporte que posiblemente cubren estas necesidades y es aquí donde nace el transporte informal o ilegal, ya sea mototaxismo, bicitaxismo, buses piratas entre otros, este transporte se basa en la explotación de vehículos particulares (Valdés, 2014).

Diferentes estudios se han hecho sobre los transportes ilegales, por su parte Kassa (2016) afirma que los operadores informales aceleran la tasa de accidente y que además el efecto acumulativo del transporte en autobús informal, están involucrados con el envío ilegal de la industria que constituyen los mini autobuses (Kassa, 2016).

Se entiende entonces el transporte informal como “un modo de transporte no autorizado, sin registro comercial, no regulado y vector de externalidades negativas, como congestión vehicular, polución y problemas de seguridad” (Villar, 2016, p.54). El transporte informal o ilegal tiende a tener costos menores debido a que se presta a través de carros particulares que no están sujetos a tarifas ni a impuestos legalmente reglamentados, lo que genera más satisfacción en los usuarios.

El transporte informal ha ido proliferando y generando atención en varias ciudades de Colombia, convirtiéndose en algunas ocasiones en el principal medio de transporte para los habitantes de los barrios populares e incluso ha llegado a constituirse en una importante actividad económica informal. Se trata entonces, de un fenómeno social que abarca distintos componentes económicos, sociales y culturales y que además se ha caracterizado por entrar en conflicto con la normatividad vigente y los medios de transporte formales. (Valdés, 2014, p.42.)

Existen diferentes tipos de transporte informal entre ellos se encuentran el mototaxismo, bicitaxismo, carros piratas y taxis piratas; En cuanto al “Mototaxismo se basa en el traslado de personas por medio de la moto como herramienta para generar ingresos, esta modalidad a pesar de ser considerada un medio de transporte informal, se ha convertido en uno de los fenómenos sociales y económicos más frecuentes en la Costa Caribe, sin que haya recibido la atención adecuada por las autoridades competentes (Valdés, 2014).

El Bicitaxismo, es otro medio de transporte, están caracterizados como triciclos que han sido acondicionados con el fin de transportar pasajeros y obtener una remuneración del mismo, este medio de transporte realiza su desplazamiento por la fuerza que ejerce el ser humano “conductor”; Este medio de transporte informal ofrece rutas cortas y prestan su servicio en los barrios populares, pues al no contar con un motor que impulse su movimiento, si no el ser humano, estos

prefieren realizar rutas de corto trayecto de un barrio a otro, esta modalidad se observa mucho en los Municipios pequeño.

También se encuentran los Carros Piratas, los cuales son vehículos que tienen como principal característica “vehículos particulares” que están operando de forma ilegal, toda vez que, no cuentan con ningún permiso del Ministerio de Transporte, para prestar un servicio que está Autorizados para vehículos decretados como (público de pasajeros), como tampoco cuentan con las características, documentación y normatividad que exige el Ministerio de Transporte al servicio público, documentos tales como la póliza todo riesgo, el cual es el seguro de amparo a los pasajeros que se encuentren dentro de los vehículos tipificados y permitidos por el Ministerio como “públicos”, de igual manera a los terceros afectados.

En particular, en la ciudad de Riohacha son conocidos como “piratas”, los cuales surgieron en barrios populares de la ciudad, esta modalidad ha llamado la atención de las autoridades competentes para regular este tipo de transporte informal, pues es un transporte que ha crecido sin control y que cuenta con una organización unida para informar la presencia de las autoridades en los lugares que ellos concurren diariamente a prestar su servicio de transporte informal.

En vista de este nuevo medio de transporte, algunos taxistas, los cuales se vieron afectados por la operatividad de los vehículos particulares “piratas”, optaron por constituir los llamados “colectivos piratas”, que cobran una tarifa de 1.500 pesos por persona, precio que hace que la comunidad opte por utilizar esta modalidad informal, pero que a su vez hace que el transporte formal, pierda auge entre la comunidad. Si nos acogemos a normatividad la Secretaría de Tránsito y Transporte manifiesta mediante normatividad que las taxis deben prestar servicio individual de pasajeros y deben de ser contratados para un recorrido específico, por eso no deben estar recogiendo pasajeros y haciendo rutas colectivas por la ciudad.

Entender el concepto de transporte informal es complejo, y más complejo aun entender como la sociedad sabiendo las deficiencias de este modelo, sus inseguridad, y demás fallas lo ven como un modelo a seguir que cada vez tiene más auge. Por ello diferentes estudios en la materia han desarrollado diferentes investigaciones donde se analizan teorías respecto del carácter informal e ilegal. Como primera medida es importante saber diferencias entre el concepto de ilegalidad y el concepto de informalidad.

El concepto de informalidad se empezó a proyectar a partir de 1971 cuando el antropólogo Keith Hart presentó su libro titulado *informal income opportunities AND Urban employment*, en donde a partir de la observación de un mercado laboral segmentado comprueba que la existencia de la informalidad radica en la fácil entrada a mercados competitivos que no tienen regulaciones muy claras y expresas (Mora, 2018).

Por otra parte, desde la perspectiva institucionalista del Banco Mundial se plantea que la estructura económica de un país más relevante para pensar en el fenómeno de la informalidad laboral más bien se centran en causas racionales como lo son el ahorro y evitar ciertos trámites que para estos agentes pueden resultar tediosos, se encuentra entonces que los costos que establece el Estado y sus obligaciones como son las fiscales, parafiscales, laborales, sanitarias, en este sentido desde muchos autores se piensa que el Estado con sus cargas y su marco legal distorsiona la economía y genera la informalidad (Mora, 2018).

Otra perspectiva la presentó Hernando de Soto a finales de los años ochenta este economista difundió una perspectiva diferente del sector informal, para él la informalidad es sinónimo de extralegalidad, es decir, que son todas aquellas actividades que están al margen de la ley, que son clandestinas y están perseguidas por parte de las agencias del Estado. Por tanto, desde esta

perspectiva la informalidad es equivalente a extralegalidad y a la falta de un derecho participativo que otorgue a los ciudadanos la libertad de poder producir (Mora, 2018).

El transporte informal en Colombia ha ido aumentando de manera que el transporte público vaya en decaída. Teniendo en cuenta esta problemática el Ministerio de Transporte ha emitido diferentes resoluciones entre las cuales se puede encontrar la 20184000506791 amparada en la ley 769 de 2002, mediante la cual se determina que se suspenderá la licencia de conducción por prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, con este tipo de estrategias el Ministerio de Transporte busca reducir este tipo de transporte, ya que, la informalidad tiene un efecto negativo en la economía de los transportes públicos formales como son los sistemas integrados de transporte masivo, además de la incidencia de la informalidad de estos vehículos con la siniestralidad, por lo que con la normatividad se busca salvaguardar la seguridad de los usuarios (Olarte, Carvajal, Villamizar & Castex, 2015).

Entre las causas del crecimiento de los medios de transporte informal se destacan tres: el desempleo, ya que es lógico buscar una actividad informal cuando no se encuentra trabajo en sectores formales; la falta de rutas y buses lo que confirma las limitaciones de los sistemas de transporte formal. En cuanto a la ilegalidad, de los medios de transporte informal, las personas son conscientes de la ilegalidad de este tipo de transporte, pero siguen usándolos. Esto denota una falta de cultura cívica donde las personas, a pesar de conocer el carácter ilegal de los medios de transporte, siguen usándolos.

2.2.2.1 Consecuencias de la ilegalidad e informalidad del transporte urbano

Se observa el mismo fenómeno a nivel de los riesgos relacionados y los usuarios los cuales actúan sin reflexionar aun sabiendo los riesgos a los que se exponen al usar este tipo de transporte

informal, los cuales se han evidenciado no solo en riesgos de siniestros viales, sino también en el vandalismo con hurtos, secuestro y hasta violaciones cuando adquieren este tipo de transporte informal, ya que los usuarios lo toman en cualquier vía del territorio nacional (Olarte, Carvajal, Villamizar & Castex, 2015).

La única regulación que el Estado está teniendo en cuanto al sector informal del transporte, es realizando sanciones con la autoridad competente del sector tanto Agente de Tránsito como Policías de Carreteras, con el fin de que el conductor que sea aprehendido nuevamente cometiendo la infracción, se podrá ver inmerso en el delito tipificado en el Código Penal como Fraude a Resolución Judicial, que tiene penas de prisión de uno (1) a cuatro (4) años y multa de cinco (5) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes y la cancelación definitiva de la licencia de conducción. (Ley 599 del 2000, código Penal Colombiano, Artículo 454).

La siniestralidad vial trae consigo muchas consecuencias nefastas para las personas, la más frecuente es la muerte, pero también se presentan casos donde las lesiones derivadas de estos son graves, esto se da por diferentes factores, ya sea por la falta de precaución, descuido de los conductores o de los peatones, mal estado de los vehículos y muchas causas más.

Existe una correlación trágica entre la ilegalidad y la siniestralidad vial, por ello el Ministerio de Transporte tiene el deber de promover mecanismos de protección y transparencia en todas las actuaciones de los actores viales ya sea con campañas educativas, apoyos tecnológicos o sanciones más severas a quienes infrinjan la ley, de esta manera es probable que se disminuyan estos índices y de igual manera habrá menos espacios para que exista la corrupción. Si un pasajero se accidenta en un transporte ilegal o legal es cobijado por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) desde que este se encuentre vigente.

Sin embargo, de ser un servicio ilegal se afrontan consecuencias jurídicas, además del siniestro, como la desventaja que tienen los usuarios que usen este servicio ilegal al momento del siniestro, es que estos no cuentan con pólizas todo riesgo, es decir que, estas personas que van como pasajeros no podrán ser indemnizadas en caso de alguna lesión permanente o en el peor de los casos si llegan a fallecer, pues estos vehículos de operación ilegal, no cuentan con estos amparos; pólizas que si tienen los vehículos de servicios público, pues están en la obligación de tener este tipo de amparos para los pasajeros y terceros afectados en accidente de tránsito.

La red de transporte privado, Uber, manifiesta tener vinculación con la compañía Allianz Seguros S. A con el fin de mantener un seguro con cobertura de responsabilidad civil y accidentes personales, sin embargo, la entidad afirma que tal relación obedece a una póliza de política exclusiva. Gustavo Ernesto Vargas Díaz, agente de tránsito e instructor de conducción y educación vial, reitera en el hecho de que al no estar legalmente constituido la prestación del servicio Uber dichas pólizas no son válidas de ninguna manera (Periódico 15, 2017).

En este sentido y teniendo en cuenta que los medios de transporte informal no cuentan con los requisitos legales para su funcionamiento, tampoco

Existe ninguna norma que obligue a conductores de servicio informal a recibir formación especial en el tema de conductas viales y sus conocimientos no son especializados en el tema. Las licencias de conducción para quienes son conductores de vehículos particulares deben ser renovadas cada 10 años. Cuando se llega a los 60 años esta debe ser renovada cada cinco años y a los 80 años, cada año. Esto con el fin de llevar un control y establecer si la persona es realmente apta para seguir en las vías. Por el contrario, al conductor de servicio público el Código de Tránsito le hace entrega de la licencia máximo con una vigencia de tres años y cuando este cumple 60 años todos los años debe de renovarla. En

cuestión de parte humana y salud las garantías están dadas en el sector público y en lo informal el riesgo de que ocurra una situación negativa por cuestiones humanas es mayor. (Periódico 15, 2017, p.8)

Frente a esta problemática se suman otras más que afirman las desventajas y riesgos de este tipo de transporte, el transporte informal tiene varias implicaciones. El mayor peligro es poner en riesgo a las personas, ya que, generalmente, este no cuenta con estándares técnicos de seguridad o mantenimiento para los vehículos que ofrecen este servicio, y tampoco es clara de quién es la responsabilidad en los casos en que haya accidentes u otras situaciones de seguridad. Cuando se autoriza la prestación de un servicio público se hace por intermedio de unas empresas que están debidamente habilitadas y que cumplen con unos requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte.

El hecho de que se presten servicios de transportes por empresas legalmente constituidas bajo todos los parámetros legales, constitucionales y de seguridad tienen unas implicaciones en cuanto al tipo de flota que se utilizan ya que cuenta con unas características especiales en materia de seguridad para los usuarios, como lo son mejor calidad de los vehículos, experiencia y profesionalismo de los conductores, es decir, Por ello las empresas que son legales en materia de transporte pagan unos seguros en caso de cualquier contingencia que se pueda llegar a presentar en el desarrollo de sus actividades, lo que no sucede con el transporte no autorizado, pues este tipo de transporte no se rige ante ninguna normatividad y no tiene seguridad alguna que como lo son los seguros. Allí realmente lo que se pone en riesgo es la seguridad de los usuarios, resalta la policía nacional.

No existe ninguna norma que obligue a conductores de servicio informal a recibir formación especial en el tema de conductas viales y sus conocimientos no son

especializados en el tema. Las licencias de conducción para quienes son conductores de vehículos particulares deben ser renovadas cada 10 años. Cuando se llega a los 60 años esta debe ser renovada cada cinco años y a los 80 años, cada año. Esto con el fin de llevar un control y establecer si la persona es realmente apta para seguir en las vías. Por el contrario, al conductor de servicio público el Código de Tránsito le hace entrega de la licencia máximo con una vigencia de tres años y cuando este cumple 60 años todos los años debe de renovarla. En cuestión de parte humana y salud las garantías están dadas en el sector público y en lo informal el riesgo de que ocurra una situación negativa por cuestiones humanas es mayor. (Periódico 15, 2017, p.8)

Actualmente existe un vacío⁶⁶ normativo en las normas que regula o sanciona este tipo de prácticas, toda vez que la Sala Plena de la Corte Constitucional se declaró inhibida ante el debate planteado, decisión que no justifica ni sanciona los transportes informales en el país. El seguimiento y regulación de las condiciones en cuestión de vehículo son un factor diferenciador a la hora de comparar el transporte legalmente constituido, como taxis y buses, frente al transporte informal, como Uber y mototaxi.

Mientras que en Colombia no se aclare la situación de prestación de servicios públicos por plataformas, Uber y demás aplicaciones serán consideradas ilegales; por lo que su funcionamiento puede ser sancionado y es visto al mismo nivel (en condiciones legales) que el mototaxismo.

El transporte informal tiene varias implicaciones. El mayor peligro es poner en riesgo a las personas, ya que, generalmente, este no cuenta con estándares técnicos de seguridad o mantenimiento para los vehículos que ofrecen este servicio, y tampoco es clara de quién es la responsabilidad en los casos en que haya accidentes u otras situaciones de seguridad ya que no existe una estructura ante la cual proceder jurídicamente.

Cuando se autoriza la prestación de un servicio público se hace por intermedio de unas empresas que están debidamente habilitadas y que cumplen con unos requisitos establecidos por el Ministerio de Transporte, secretarías de tránsito y movilidad y todos los entes que regulan esta materia. Sin embargo, este tipo de transporte no cuenta con ninguna clase de afiliación ni de regulación que permita exigir buenas prácticas de conducción o seguridad jurídica frente a posibles daños eventuales que se puedan generar por las malas condiciones de los vehículos que los integran. En cuanto al aspecto económico, el mayor impacto lo sienten los operadores de modos de transporte regulado, quienes dejan de percibir los ingresos por los pasajeros que han migrado a modos informales, esto genera un detrimento patrimonial de las grandes empresas legalmente constituidas en esta materia. Pero más allá de ser un problema de movilidad, el transporte “pirata” podría convertirse en un inconveniente social.

En ciudades con índices altos de desempleo los trabajos informales se pueden volver el sustento de un amplio grupo de la población. Aunque hoy en día los modos de transporte informal en ciudades como Bogotá no son preponderantes, existe el riesgo que futuros esfuerzos de regulación se dificulten por el impacto social que genere debido a la “comodidad” y “accesibilidad” que posee este tipo de transportes.

El transporte informal trae consigo muchos riesgos, por ello no es recomendable hacer de este. La mayoría de estos vehículos no tienen todas las condiciones técnico-mecánicas adecuadas para circular en la vía. Los vehículos de servicio particular no están obligados a tener póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual, por lo cual, no están obligados a responder por las lesiones que tengas sus pasajeros en caso de un accidente. La identidad del conductor es desconocida, mientras que en el caso de empresas legalmente reconocidas los motoristas tienen

una tarjeta de control y ante cualquier eventualidad en la vía, los pasajeros del transporte están a su suerte, pues estos vehículos no están afiliados a ninguna empresa.

2.2.3 Conflicto.

Según Vinyamata (2001) el conflicto es definido como: “Contienda o discrepancia, el termino de incompatibilidad aparente, toma validez en la definición de Vinyamata, puesto que, el conflicto supone una confrontación de intereses y percepciones, desembocando en actitudes hostiles entre dos o más partes. El conflicto es connatural con la vida misma, esto en relación directa con el esfuerzo por vivir. Los conflictos se relacionan con la satisfacción de las necesidades, se encuentra en relación con procesos de estrés y sensaciones de temor y con el desarrollo de la acción que puede llevar o no hacia comportamientos agresivos y violentos.”

Conforme a lo anterior, se puede decir que el conflicto se define como una disputa, por la diferencia de intereses, que pueden llegar a desencadenar composturas hostiles entre dos o más personas. Los conflictos se atañen a la complacencia de las necesidades, se puede llegar a relacionar con síntomas de estrés y sentimientos de temor, lo que puede llegar a ocasionar acciones agresivas e impetuosas.

Para Fisas, (2001), “Es un proceso interactivo que se da en un contexto determinado. Es una construcción social, una creación humana, diferenciada de la violencia (puede haber conflictos sin violencia, aunque no violencia sin conflicto), que puede ser positivo o negativo según como se aborde y termine, con posibilidades de ser conducido, transformado y superado.”

Ahora bien, según la postura del autor, el conflicto es un acto creado por el hombre, o bien sea una iniciativa social que puede llegar a ser nocivo o eficaz, todo depende de la actitud o forma como se afronte. Con la perspectiva de ser transferido, convertido y culminado.

A su vez, Entelman (2002), define el conflicto como: “Un proceso dinámico, sujeto a la permanente alteración de todos sus elementos. A medida que se desarrolla su devenir cambian las percepciones y las actitudes de los actores que, en consecuencia, modifican sus conductas, toman nuevas decisiones estratégicas sobre el uso de los recursos que integran su poder y, a menudo, llegan a ampliar, reducir, separar o fusionar sus objetivos.”

Es decir, que el conflicto es un procedimiento cambiante, sometido a la constante variación de todas sus partes. Conforme a su desenvolvimiento su suceder modifica las sensaciones y las acciones de las partes y por ende, cambian sus comportamientos, y se adquieren diferentes disposiciones claves, para el uso de los recursos que integran su poder y, frecuentemente, alcanzan a extender, disminuir, apartar o agrupar sus propósitos.

Mientras que, Freund (1983), define el conflicto en: “un enfrentamiento o choque intencional entre dos individuos o grupos de la misma especie que manifiestan una intención hostil, generalmente acerca de un derecho, buscan romper la resistencia del próximo, usando la violencia, la que podría llevar el aniquilamiento físico del otro.”

El conflicto, es una conflagración o combate voluntario entre dos sujetos o conjuntos de personas que muestran un propósito discrepante, habitualmente se da por la exigencia de un derecho, y tiene como finalidad romper la firmeza del próximo, usando la intimidación, la que podría llevar el destrucción material del otro.

Finalmente, Horowitz (1997), afirma qué: “el conflicto es divergencia de intereses, o la creencia de las partes de que sus aspiraciones actuales no pueden satisfacerse simultanea o conjuntamente, es decir, que en el momento del conflicto las partes se perciben antagónicas, y no perciben una salida o respuesta integradora para sus diferencias.”

De esta manera se puede decir que los conflictos son una serie de sucesos que la sociedad crea por las diferencias de los sujetos, se manifiestan comportamientos leves, moderados y graves

dependiendo de la situación que se presente. Se debe tener en cuenta también que en ellos influyen diversos factores tales como el estado físico y psicológico de la persona, la cual realiza una conducta con base a su estado y necesidades.

2.3 Marco legal

Decreto 3366 del 2003: Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos. Las disposiciones del presente decreto se aplicarán por las autoridades competentes a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor, a los remitentes de la carga, a los establecimientos educativos con equipos propios que violen o faciliten la violación de las normas de transporte y los propietarios de los vehículos de servicio público y de servicio particular que prestan el servicio público especial.

Decreto 172 del 2001 (Art 10): Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad. La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

Decreto 170 del 2001: Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros. El presente Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Colectivo

Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

Ley 1429 De 2010: La presente ley tiene por objeto la formalización y la generación de empleo, con el fin de generar incentivos a la formalización en las etapas iniciales de la creación de empresas; de tal manera que aumenten los beneficios y disminuyan los costos de formalizarse.

Decreto 567 de 2014: Por el cual se estructura la Red Nacional de Formalización Laboral y se dictan otras disposiciones. El presente decreto tiene por objeto estructurar la Red Nacional de Formalización Laboral para garantizar la consolidación del trabajo decente, la cobertura en seguridad social para todos y el desarrollo de las políticas activas de empleo, mediante la aplicación de las herramientas del Servicio Público de Empleo.

Decreto 2961 De 2006: Por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal D del Artículo 131 de la ley 769 de 2002.

Ley 769 De 2002: Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

2.4 Marco conceptual.

Transporte.

Según Garrido (2001), El transporte es un sistema organizacional y tecnológico que apunta a trasladar personas y mercancías de un lugar a otro para balancear el desfase espacial y temporal entre los centros de oferta y demanda. Lo anterior plantea el problema de realizar este traslado en forma eficiente y sustentable.

El concepto de transporte es empleado para describir la acción de trasladar, como se puede interpretar de lo expresado anteriormente, es un “vehículo” que sirve para tal efecto, conduciendo personas o mercancías de un destino a otro. Además, el transporte forma parte de la estrategia, es decir, que en sí es el conjunto de medios y métodos que posibilita organizar una empresa o servicio.

Transporte Urbano.

Según Palacios (2016), Es todo aquel transporte de personas que discurra íntegramente por suelo urbano, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre si núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal.

El transporte urbano es aquel que se encarga de transcurrir por las zonas urbanas, ciudades o municipios, este se clasifica en transporte público y privado. El transporte público urbano, es aquel en el que el usuario recibe su servicio a cambio de un pago y el transporte privado, es en el que el usuario puede seleccionar la ruta y hora de partida.

Sociedad.

Según Imaginario (2012), El concepto de sociedad supone la convivencia y la actividad conjunta de los individuos de manera organizada u ordenada, e implica un cierto grado de comunicación y cooperación. Lo que caracteriza a una sociedad es la puesta en común de

intereses entre los miembros y la observancia de preocupaciones mutuas. Dentro de este conjunto, cada individuo cumple determinadas funciones.

La sociedad no es más que el conjunto de individuos que conviven bajo las mismas normas y que como bien sabemos su función principal es la colaboración y apoyo entre cada una de las personas debido a que hay intereses en común y cada una de ellas cumplen una función determinada.

Impuestos

Según Broseta (2020), son montos de dinero que las personas y las empresas deben pagar a una entidad gubernamental, pudiendo ser local, regional o nacional. Estos objetivos tienen el objeto de financiar los servicios que el gobierno tiene que prestar a los ciudadanos. En pocas palabras son tributos que cada persona o empresa debe pagar al Estado para costear gastos de toda la población".

Por ende, son todos aquellos tributos que deben pagarse y a través de los cuales se logra adquirir los ingresos públicos. Con ellos es que el Estado costea la infraestructura, prestación de servicios o la administración.

Derecho al trabajo.

Gloresómez y Carvajal (2013), definen al derecho del trabajo como: "El conjunto de normas que regulan las relaciones entre dos grupos sociales, patrones y trabajadores, tanto en su aspecto individual como colectivo, a efecto de conseguir el equilibrio entre los factores de producción, capital y trabajo."

Si bien sabemos, el derecho al trabajo es un derecho fundamental de toda persona el cual debe ser garantizado, pero también es considerada como una rama del derecho privado en particular, en concreto esta se encarga de regular jurídicamente las relaciones entre el empleado y el empleador, estableciendo derechos y deberes mutuos.

Derecho al mínimo vital.

Alexy (1993), considera que: “los derechos prestacionales como el mínimo vital, se corresponden con aquellos derechos del individuo, frente a los cuales el Estado debe tener medios económicos suficientes para su protección, teniendo el individuo derecho a la prestación cuando se vea comprometido, por diversos factores.

El derecho al mínimo vital es un derecho fundamental y consiste al acceso de condiciones dignas para que la persona pueda existir, asegurar una vida autónoma, y contribuir para la obtención de los recursos mínimos para la subsistencia.

Relaciones Sociales.

Según Porporatto (2015), son las múltiples interacciones que se dan entre dos o más personas en la sociedad, por las cuales los sujetos establecen vínculos laborales, familiares, profesionales, amistosos, deportivos. Las relaciones sociales o interpersonales se enmarcan en la cultura social del grupo al que pertenecen, reflejando un posicionamiento y un rol en la sociedad a través del proceso de socialización.

Como bien lo dice la palabra, son las diversas formas en la que las personas se intercomunican dentro de la sociedad, bajo una serie de protocolos y normas que deben seguirse, la importancia de las relaciones sociales recae en el desarrollo de la persona y como esta busca su desenvolvimiento y autonomía dentro de la sociedad.

Contrabando.

Ferreira (2006), explica que: “Etimológicamente la palabra contrabando es de raíz hispánica y se compone por la preposición ‘contra’: en contra de y por el sustantivo ‘bando’: ley, disposición gubernamental o bando; pues esta palabra se generó inicialmente para significar la producción y el comercio de mercancías que se realizaban en contra de las leyes emitidas por el Estado.”

El contrabando es el hecho de ingresar o extraer mercancía de manera ilegal o prohibida por territorios no habilitados debido a que estas evaden los aranceles o los impuestos.

Falsificación.

Para Fernández (1989), la falsificación hace referencia a: “La creación o modificación de productos con el objetivo de hacerlos parecer originales de una marca de fábrica o comercial concreta, incluyendo el embalaje. Así, el producto falsificado no puede distinguirse en sus aspectos esenciales del producto original, mostrando, en muchas ocasiones, la marca válidamente registrada que se quiere falsificar. Se busca confundir haciendo creer que se trata de un original.”

Podemos considerar la falsificación como la acción de adulterar una información o un bien, es decir, presentar dicho dato o producto como verdadero u original, cuando en realidad solo es una imitación, tiene como fin buscar un beneficio propio afectando a terceros, además que este acto corresponde a un fraude.

2.5 Sistema de variables

2.5.1 Variable conceptual.

Informalidad del transporte urbano.

Según Porto (2012), la informalidad es “Aquel o aquello que no respeta las formas (los modos, las normas). Informal, por lo tanto, se vincula a lo irregular o a lo no convencional.”

Por consiguiente y conforme a lo anteriormente descrito, la informalidad es todo aquello que no está conforme a lo regular y convencional, no obedece a las normas y a lo regulado. Para Díaz (2015), es: “el conjunto de esas actividades desempeñadas con carencia de medios, de contactos, de capital y de mercados en las zonas urbanas de los países en desarrollo.”

2.5.2 Variable operacional

Para estudiar la informalidad e ilegalidad del transporte urbano se hace necesario indagar en primera instancia sobre la dimensión relacionada con las causas de este problema, dentro de los cuales se encuentran inmersos los siguientes indicadores: desempleo, falta de rutas, falta de buses. En segunda instancia, se analizará la dimensión asociada a los efectos que produce la ilegalidad e informalidad del transporte urbano, los cuales están relacionados a los indicadores: Mayor riesgo de siniestros: riñas entre conductores, pérdidas económicas para el distrito, sanciones legales a los infractores.

2.6 Operacionalización de las variables

OBJETIVO GENERAL: Analizar los conflictos que se generan a partir de la ilegalidad e informalidad en el transporte público de la zona urbana del distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADORES	AUTORES
Determinar las causas que generan la ilegalidad e informalidad en el transporte de la zona urbana en el distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.	Ilegalidad Informalidad	Causas de la ilegalidad e informalidad	<ul style="list-style-type: none"> • Desempleo • Falta de Rutas • Falta de buses 	Porto (2012) Díaz (2015)
Determinar las consecuencias que se generan el uso del transporte ilegal e informal en el casco urbano en el distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.		Consecuencias del uso	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor riesgo de siniestros • Riñas entre conductores • Pérdidas económicas para el distrito • Sanciones legales a los infractores. 	Porto (2012) Díaz (2015)
Proponer estrategias que mejoren el conflicto ocasionado por la legalidad e informalidad del transporte público, en el casco urbano en el distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.	Este objetivo se le dará cumplimiento una vez se desarrollen los anteriores.			

CAPITULO 3

3. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACIÓN.

Balestrini (2006, p. 125) precisa “el método metodológico como la instancia referida a los métodos, las diversas reglas, registros, técnicas y protocolos con los cuales una teoría y su método calculan las magnitudes de lo real”. Es decir, el marco metodológico es la forma como se realizará la investigación, las diferentes formas y métodos para la recolección de la información para el análisis de los datos aglomerados.

3.1 Enfoque metodológico

Los autores Blasco y Pérez (2007:25), señalan que la investigación cualitativa estudia la realidad en su contexto natural y cómo sucede, sacando e interpretando fenómenos de acuerdo con las personas implicadas. Así mismo, utiliza variedad de instrumentos para recoger información como entrevistas, imágenes, observaciones, historias de vida, en lo que describen las rutinas y las situaciones problemáticas, así como los significados en la vida de los participantes.

Por otra parte, Taylor y Bogdan (1987), citados por Blasco y Pérez (2007:25-27) al referirse a la metodología cualitativa como un modo de encarar el mundo empírico, señalan que en su más amplio sentido es la investigación que produce datos descriptivos.

En cuanto el enfoque cuantitativo, Hernández, Fernández y Baptista (2014, pág. 4) sostienen que está basado obras como las de Auguste Comte y Émile Durkheim. La investigación cuantitativa considera que el conocimiento debe ser objetivo, y que este se genera a partir de un

proceso deductivo en el que, a través de la medicación numérica y el análisis estadístico inferencial, se prueban hipótesis previamente formuladas.

Ahora bien, basados en lo anterior, la presente investigación se desarrolla a partir del enfoque mixto, el cual consiste en el que investigador incluye y mezcla datos cualitativos y dentro del mismo estudio, en tanto que reconoce la naturaleza de algunos aspectos que deben ser analizados en su condición particular, pero al tiempo permite de manera cuantitativa considerar los elementos comunes que se dan ya sea por efectos de las normas existentes, o por las realidades sociales que comparte.

En concordancia con los anterior según (Sampieri, 2003), Los métodos mixtos no nos proveen de soluciones perfectas, sin embargo, hasta hoy son las mejores alternativas para indagar científicamente cualquier problemas de investigación. Conjuntan investigación cualitativa y cuantitativa y la convierten en conocimiento profundo.

3.2 Tipo de estudio.

Conforme a los objetivos trazados en esta investigación, el tipo de estudio que se implementará en la presente investigación es la descriptiva. En ese orden de ideas, Según Bernal (2006), en la investigación descriptiva, se muestran narran, reseñan o identifican hechos, situaciones, rasgos, características de un objeto de estudio, o se diseñan productos, modelos prototipos, guías, etcéteras, pero no se dan explicaciones o razones del porqué de las situaciones, hechos, fenómenos, etcétera; la investigación descriptiva se guía por las preguntas de investigación que se formula el investigador; se soporta en técnicas como la encuesta, entrevista, observación y revisión documental. Por lo anterior, La investigación descriptiva tiene como finalidad, la de especificar las características de la población que está estudiando. Es decir, “relata” el tema de investigación, sin cubrir “por qué” ocurre.

3.3 Diseño de la investigación.

El diseño utilizado en la investigación es no experimental de tipo transaccional debido a que tiene como objetivo describir y hacer un análisis de las variables y su comportamiento tal y como se muestra en su contexto natural.

De esta manera, según Hernández, Fernández y Baptista (2001). La investigación no experimental es aquella que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, es investigación donde no hacemos variar intencionalmente las variables independientes.

3.4 Población

Según Tamayo y Tamayo, (1997), "La población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población poseen una característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación.

Entonces una población es todo aquello a estudiar donde poseen una particularidad en común.

La población objeto de estudio de esta investigación, son los habitantes del distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.

3.4.1 La muestra

La muestra de la investigación se obtuvo a través de la fórmula estadística para población finita utilizando un margen de error del 0.05%.

Cálculo de la muestra:

$$n = \frac{Z^2 P Q N}{(N - 1) E^2 + Z^2 P Q}$$

En donde:

n= Tamaño de muestra

Z= Valor Z curva normal (1.96) P= Probabilidad de éxito (0.50) Q= Probabilidad de fracaso (0.50) N= Población (177573)

E= Error muestral (0.05)

Sustituyendo la formula

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.50) (0.50) (177573)}{(177573 - 1) (0.05)^2 + (1.96)^2 (0.50) (0.50)}$$

n= 383

El total de la muestra de la investigación de es 383.

3.5 Técnicas de recolección de información.

Conforme a los objetivos trazados en esta investigación, el tipo de estudio que se implementará es la investigación descriptiva. En ese orden de ideas, Según Bernal (2006), en la investigación descriptiva, se muestran narran, reseñan o identifican hechos, situaciones, rasgos, características de un objeto de estudio, o se diseñan productos, modelos prototipos, guías, etcéteras, pero no se dan explicaciones o razones del porqué de las situaciones, hechos, fenómenos, etcétera; la investigación descriptiva se guía por las preguntas de investigación que se formula el investigador; se soporta en técnicas como la encuesta, entrevista, observación y revisión documental. Por lo anterior, La **investigación descriptiva** tiene como finalidad, la de especificar las características de la población que está estudiando. Es decir, “relata” el tema de investigación, sin cubrir “por qué” ocurre.

3.5.1. Encuesta.

Para Trespacios, Vázquez y Bello, las *encuestas* son instrumentos de investigación descriptiva que precisan identificar a priori las preguntas a realizar, las personas seleccionadas en una muestra representativa de la población, especificar las respuestas y determinar el método empleado para recoger la información que se vaya obteniendo. Ahora bien, conforme a lo descrito por el autor, la encuesta es una sucesión de preguntas que se les realiza a varias personas para consolidar información o para descubrir la opinión pública sobre un tema específico.

Por consiguiente, de la siguiente investigación se aplicarán 383 encuestas, compuesta por 10 preguntas, dirigidas a la población del distrito turístico y cultural de Riohacha. La encuesta será realizada por medio de una aplicación llamada on line encuesta, la cual será enviada de manera aleatoria a la población del distrito de Riohacha por medio de correo electrónico, debido a la situación actual por la que atraviesa el país.

3.5.2 Entrevista

La entrevista es una forma de comunicación interpersonal que tiene por objeto proporcionar o recibir información, y en virtud de las cuales se toman determinadas decisiones. (Arias Galicia, 1976). Asimismo, se deduce que la entrevista según Arias es el diálogo, que está basada en una cadena de preguntas o afirmaciones que plantea el entrevistador y sobre las que las personas entrevistadas dan sus respuestas o sus opiniones.

Por consiguiente, de la siguiente investigación se aplicarán 3 entrevistas, dirigidos al director de tránsito y transporte, representante del gremio de los taxistas como transporte formal y a un representante del transporte informal.

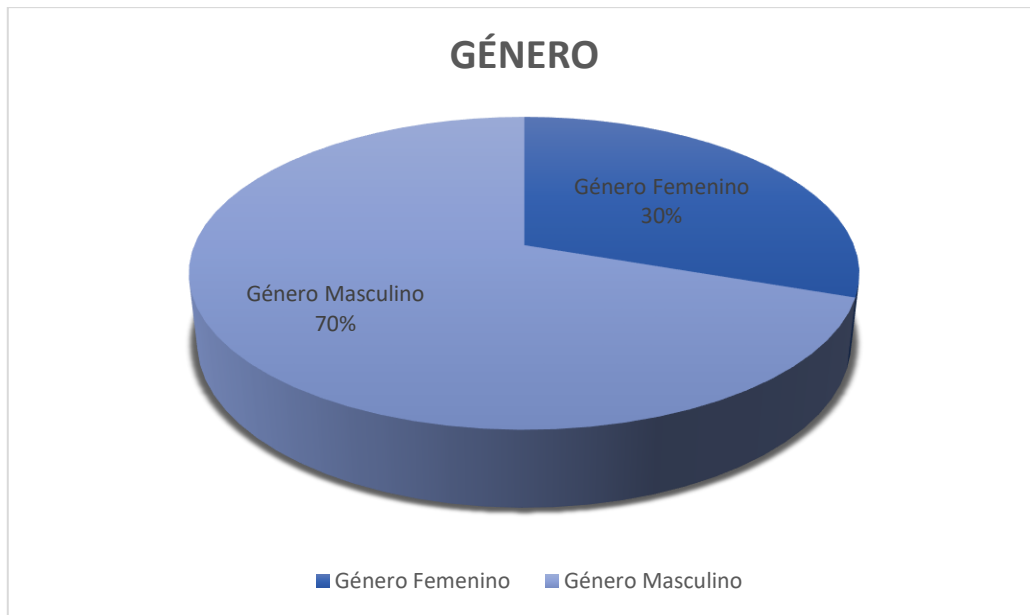
CAPÍTULO 4

4. ANÁLISIS Y RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

A continuación, se presenta el análisis de la aplicación del instrumento con el cual investigadoras buscaron dar cumplimiento a los objetivos propuestos. En primera instancia, se consideró necesario realizar una caracterización socio demográfica con el fin de conocer dichas características de la población participante, seguidamente, se realizaron preguntas relacionadas a conocer a fondo la problemática abordada en el presente estudio.

Figura 1

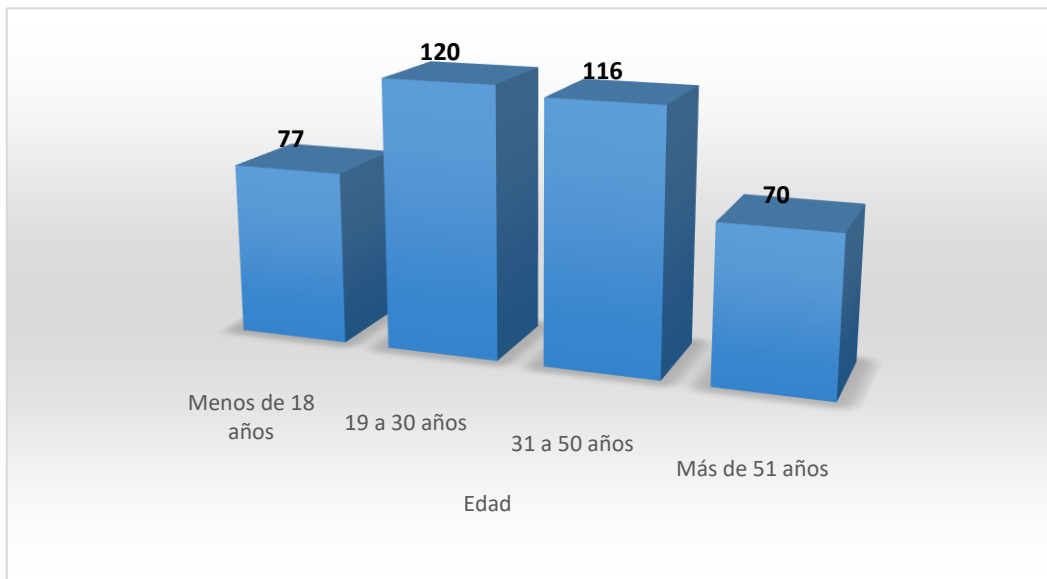
Género



La primera figura muestra que el 70% de la población que participó en la encuesta pertenece al género masculino y solo un 30% pertenece al género femenino.

Figura 2

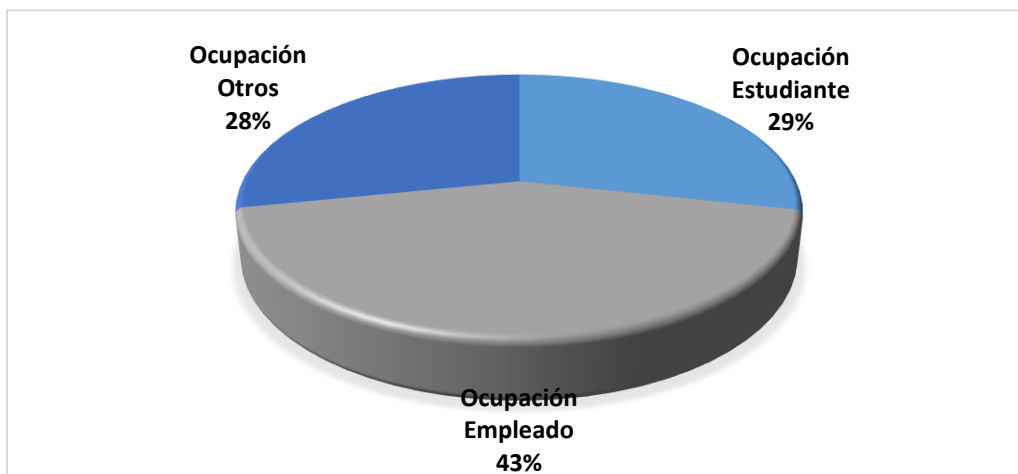
Edad



La información que se proyecta en la figura 2 indica que la mayoría de las personas que participaron en la encuesta tienen un rango de edad entre 19-50 años, en el rango de 19-30 años se encuentra el 31% de la población y en el de 31-50 años un 30%; dejando a los menores de 18 años y a los mayores de 50 un 39%.

Figura 3

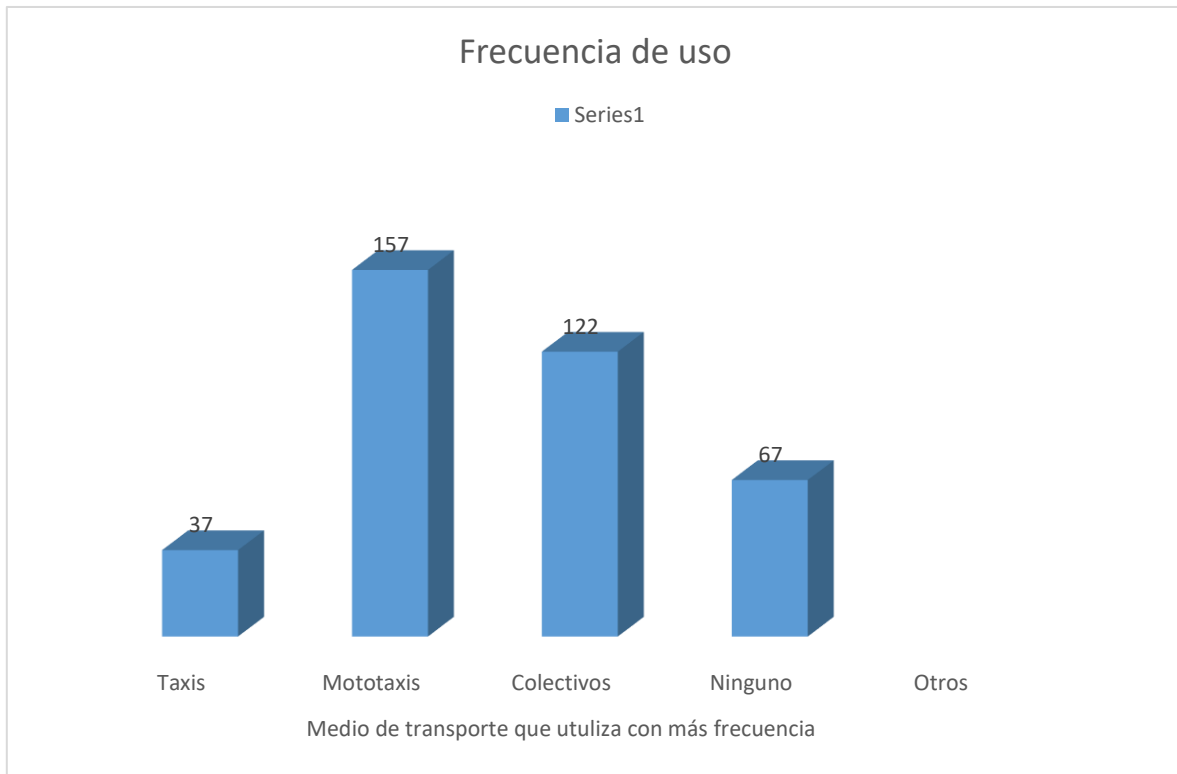
Ocupación.



Al indagar sobre la ocupación los resultados dan evidencia que la mayoría de los participantes son empleados (43%), seguidos por los estudiantes (29%) y por último las personas con otras ocupaciones (28%), tal como se evidencia en la figura 3.

Figura 4

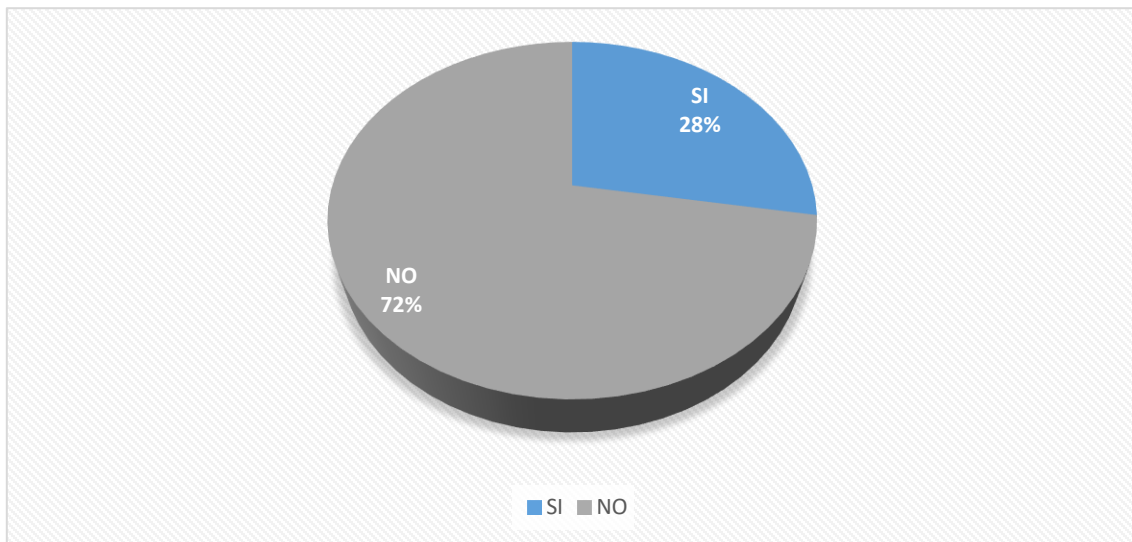
Frecuencia de uso del transporte publico



La figura 4 muestra que el medio de transporte utilizado con más frecuencia son los mototaxis con un alto porcentaje (41%), siguen los colectivos con un porcentaje considerable (32%) y por último están los taxis con una frecuencia de uso muy baja (9.7%). Se debe añadir que un 17% de la población encuestada no usa ningún medio de transporte, este porcentaje se hace llamativo porque supera incluso la cifra de uso de los taxis.

Figura 5

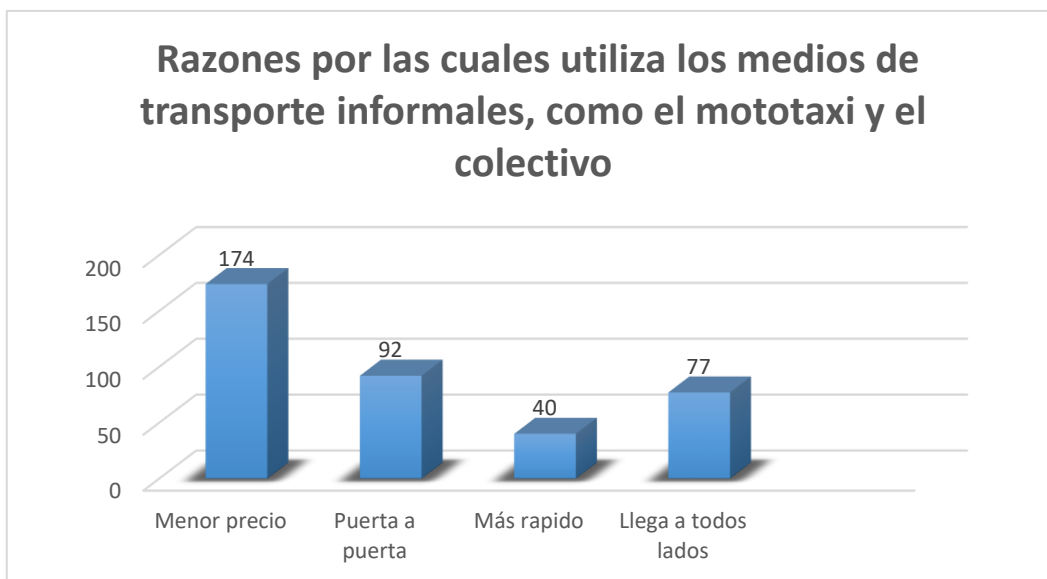
Percepción de seguridad en transporte ilegal



Un 72% de la población considera que los mototaxis y colectivos no son seguros, solo un 28% considera que sí lo son. Esto da paso a la pregunta ¿por qué prefieren usar estos dos medios, aunque no los consideran seguros?

Figura 6

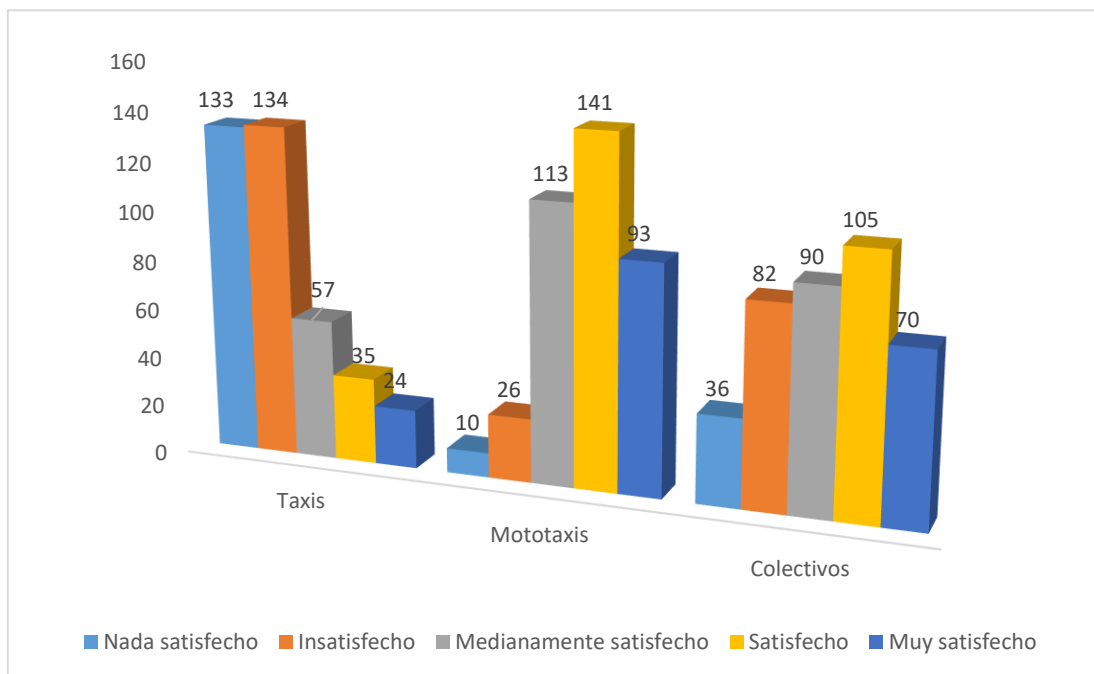
Razones por las cuales utilizan el transporte informal



En la figura 5 se muestra que entre los factores por los que las personas prefieren los medios de transporte informales se encuentran: menor precio, servicio puerta a puerta, que llegue a todos lados y la rapidez del servicio. El factor con mayor incidencia (45%) es el Menor precio, le sigue Puerta a puerta con un 24%, luego Llega a todos lados con un 20% y por último Más rápido con un 10%.

Figura 7

Nivel de satisfacción de los usuarios con el servicio de transporte



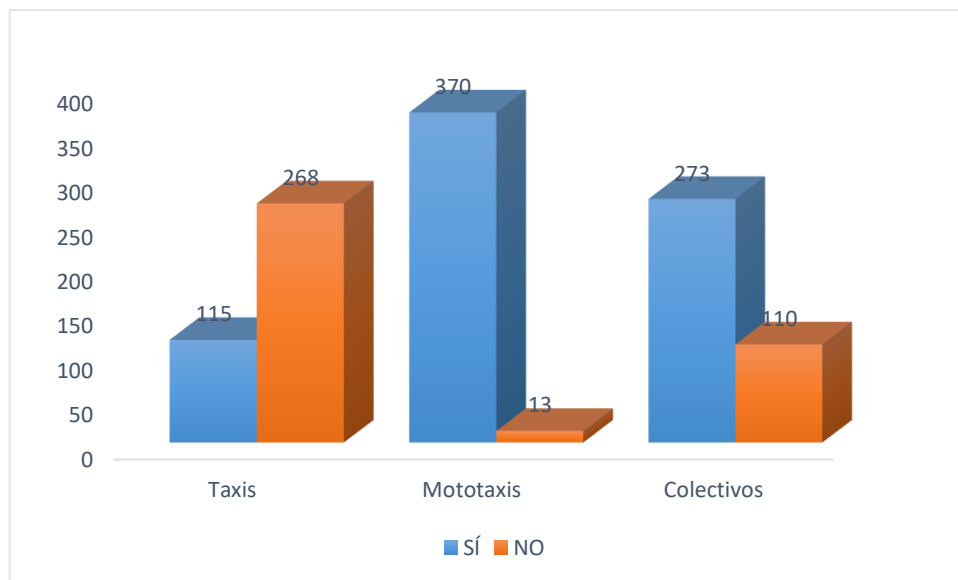
En la figura 7 se da evidencia del nivel de satisfacción de los usuarios frente al servicio de transporte, en este aspecto, se la indagación se hizo teniendo en cuenta tanto el transporte formal como el informal, en cuanto al transporte legal, se encontró que un 70% de las personas encuestadas están nada satisfechas e insatisfechas con los servicios de taxis, solo un 30% de ellas se sienten medianamente satisfechas, satisfechas o muy satisfechas.

Con relación al servicio informal prestado por los mototaxistas Solo un 9% de las personas encuestadas están nada satisfechas e insatisfechas con los servicios de mototaxis, mientras que un gran porcentaje (91%) de ellas se sienten medianamente satisfechas, satisfechas o muy satisfechas.

Por otro lado, al indagar sobre el nivel de satisfacción de los ciudadanos con el servicio de transporte informal en modalidad de colectivo, se encontró que un 31% de las personas encuestadas están nada satisfechas e insatisfechas con los servicios de colectivos, por otra parte, un 69% de ellas se sienten medianamente satisfechas, satisfechas o muy satisfechas.

Figura 8

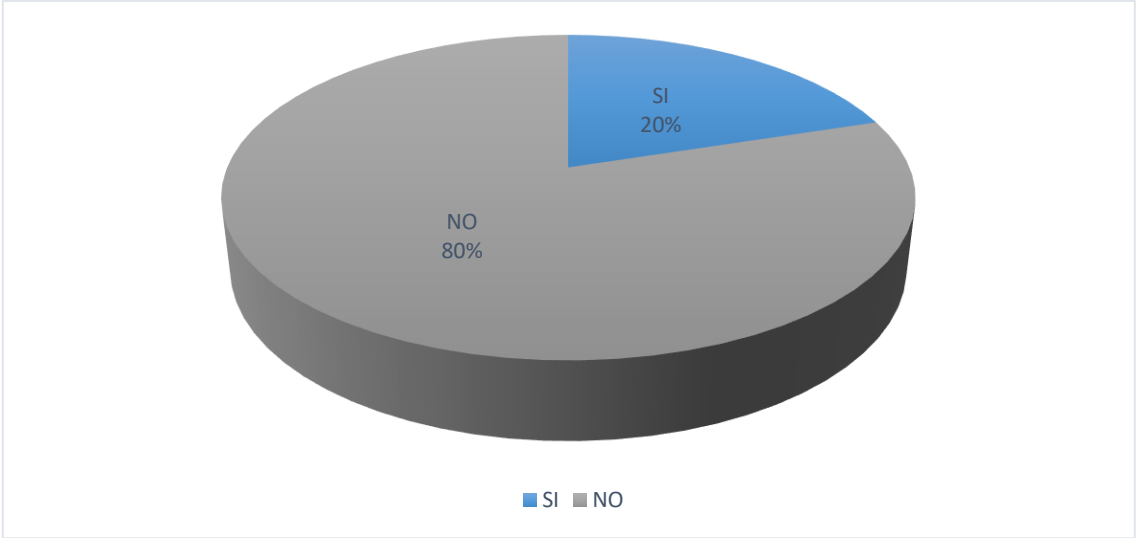
Aprobación de las tarifas establecidas para el sistema de transporte



En relación con la figura 8, los resultados demuestran que la mayoría de las personas (97%) están de acuerdo con que las tarifas establecidas para los mototaxis están acorde al servicio prestado, el 71% de la población está conforme con las tarifas de los colectivos y solo un 30% de la población está de acuerdo con las tarifas de cobro de los taxis.

Figura 9

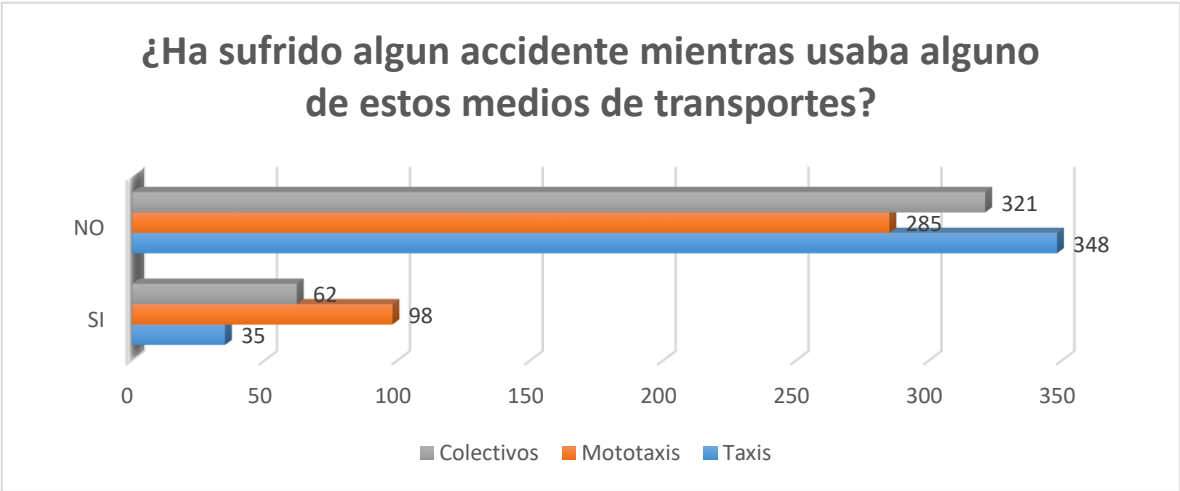
Apreciación de los usuarios sobre el nivel de cumplimiento de la norma de los medios de transporte formales



Un 80% de la población considera que los medios de transporte formales no cumplen con los requerimientos establecidos para su funcionamiento, solo un 20% considera que sí. Este puede ser otro de los motivos por los que las personas prefieren los servicios informales.

Figura 10

Frecuencia de accidentes en el sistema de transporte



La figura anterior demuestra que una minoría de personas correspondiente al 9% de la población ha sufrido accidentes en taxi, un 16% ha sufrido accidentes en colectivos y un 26% (la cifra más alta) ha tenido accidentes en mototaxi.

Análisis y discusión

Basadas en los resultados anteriormente presentados y las entrevistas realizadas, las autoras del presente estudio encontraron que: en relación al primer objetivo *Determinar las causas que generan la ilegalidad e informalidad en el transporte de la zona urbana en el distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha*, para la consecución de este objetivo, las autoras encontraron a través de las entrevistas que la principal causa de la informalidad de transporte en el distrito es la falta de oportunidades laborales, pues, ante la falta de empleo algunos ciudadanos se ven en la obligación de ejercer cualquier tipo de actividad que les represente ingresos económicos. Pero, además, se encontraron otros factores, sobre ello, el director del tránsito y transporte mencionó que existen “Pocos controles regulatorios, se carece además de beneficios que permitan mejorar las condiciones de los trabajadores formales. Altos costos en las tarifas por parte de los dueños de los taxis”.

Por otro lado, los usuarios al usar con más frecuencia el transporte ilegal, fomentan la continuidad de este, pues, se pudo determinar que el Mototaxi es el transporte más usado por la población encuestada, bajo el argumento de que pagan por este un menor precio, de igual manera, los usuarios prefieren este tipo de transporte porque ofrece un servicio puerta a puerta. Lo anterior, podría encontrarse asociado con lo mencionado por los 3 participantes de las entrevistas, pues, estos afirmaron que “En el distrito de Riohacha no existe Transporte público masivo formalizado”. Sin embargo, desde la dirección del tránsito se percibe como “una buena medida la

creación de rutas e implementación de buses, porque generaría una cultura a la que en la actualidad no estamos acostumbrados, así como también beneficiaría la movilidad o el desplazamiento a los distintas zonas del distrito”. Frente a ello, el representante del gremio de taxistas formalizados y el representante del gremio de transporte informal opinan que lejos de fomentar la legalidad, esta medida solo “Incentiva e incrementa el Transporte informal”.

Por otro lado, con relación al segundo objetivo ***Identificar los diferentes conflictos que se han desplegado en el Distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha por la ilegalidad e informalidad del transporte público.*** Al respecto, las autoras identificaron a través de las entrevistas que dentro de los principales conflictos se encuentran los altos índices de accidentalidad, deterioro de la malla vial, ausencia de recaudo para el mejoramiento de la malla vial y desarrollo urbanístico. Con relación a los altos índices de accidentalidad, se encontró que los ciudadanos que participaron en esta investigación no perciben al transporte formal como el medio de transporte más seguro, pues consideran que estos tampoco cumplen con todos los requerimientos de la norma, aunque, ciertamente se evidenció que un alto porcentaje de ellos ha sufrido alguna vez un accidente en el servicio informal e ilegal de Mototaxi, seguido de colectivos y un menor porcentaje de ellos en taxis.

Con relación a lo anterior, el director del tránsito mencionó que “La ilegalidad hace que se incumplan todas las reglas o normas de tránsito y ello conlleva a que se presente mayor índice de accidentalidad”, desde la representación de los taxistas formales, se menciona que “En gran parte, los índices de accidentalidad se presentan porque no existe una regulación o una intervención por parte de las autoridades competentes, y permitan que este tipo de indicadores mejoren”, al respecto, desde el transporte informal el representante argumenta que “En el distrito también se carece de señalización suficiente que evite estos índices altos de accidentalidad”

Otras de las consecuencias identificadas son las sanciones que son impuestas a los transportadores que trabajan en la informalidad, sin embargo, desde el gremio formal perciben que “Si las sanciones y controles fueran eficientes y constante la ilegalidad e informalidad sería un fenómeno de menores proporciones”, afirmación que desde la dirección del tránsito fue contradicha, pues, este argumenta que “ Las sanciones si son efectivas, el hecho de que existan estos correctivos, ayudan a que las personas tomen conciencia y creen cultura y sobre todo sentido de pertenecía”.

Ante todo, lo antes mencionado, el director del tránsito considera que se debe “Poner en marcha de un sistema integrado de transporte, esto en aras de potenciar el transporte en el distrito. De igual forma, crear espacios de conservación con los dueños de las empresas de taxi y mira cuáles son las principales situaciones que afectan a sus trabajadores. Por otra parte, impulsar mecanismos de la mano del Ministerio de Transporte, entre otras instancias que faciliten el fácil acceso y regulación del transporte

Por otro lado, con relación al cumplimiento del tercer objetivo ***Proponer estrategias que mejoren el conflicto ocasionado por la legalidad e informalidad del transporte público, en el casco urbano en el distrito Especial, Turístico y Cultural de Riohacha.*** Las autoras del presente estudio sugieren que, como todo conflicto, este debe ser solucionado mediante el dialogo, pues, para una resolución de conflictos asertiva ese es el principal elemento. Es importante mencionar que el proceso de resolución de conflictos puede ser acompañado por especialistas, como las autoras esta tesis, quienes cuentan con toda la preparación para liderar mesas de trabajo en las cuales se concreten soluciones a una problemática que durante muchos años ha aquejado al distrito de Riohacha.

A través del estudio fue posible conocer las consecuencias del flagelo abordado, que va más allá de las implicaciones económicas, pues, esta problemática de ilegalidad e informalidad expone a grandes escalas la vida de los ciudadanos. Es por ello, que en la siguiente tabla las autoras se permiten generar algunas estrategias, no sin antes hacer énfasis que se debe hacer en concertación y total aprobación de todas las partes.

Tabla 5

Estrategias

Conflictos a raíz del transporte informal e ilegal en el Distrito Especial y Cultural de Riohacha	Causas	Estrategias de resolución de conflictos
Transporte informal e ilegal	Desempleo	En este aspecto, es necesario que la intervención se realice desde los entes gubernamentales de modo que se pueda trabajar articulados y se vinculen a las personas que ejercen en la informalidad del transporte conozcan los diferentes programas de empleos (si los hay) o que se impulse la creación de nuevos empleos.
	Falta de rutas	Ambos aspectos deben ser dialogados por los involucrados, pues, el estudio arrojó que, aunque sea una alternativa contemplada como solución, para el representante del gremio formal y el representante del gremio informal esta consideran que sea esta la solución a la problemática, por ello, se debe establecer una mesa de dialogo en la cual se inviten a todos los actores en la problemática (incluidos los ciudadanos como agentes que usan los servicios de transporte)
	Falta de buses	
	Falta de cultura ciudadana	Efectuar programas educativos con el fin de adoptar nuevas prácticas de cultura ciudadana. Crear programas informativos para los ciudadanos y mejorar las instalaciones del transporte público.

Fuente: Propia de las autoras (2021)

CONCLUSIONES

A partir de los resultados anteriormente presentados, se concluye que en efecto existe un dan conflicto entre los involucrados, pues, El transporte público es un elemento que incluye o excluye en la ciudad o en un territorio, este afecta los diferentes ámbitos de la vida de la población que habita en un área urbana porque se generan comportamientos homogéneos en la sociedad o la masificación en el uso de un medio de transporte, con ello podemos comprender como la movilidad afecta el territorio.

Cuando surge una oferta de transporte público de manera ineficiente y/o costosa, se desarrolla un transporte informal porque las personas más vulnerables para transportarse a un determinado lugar buscan la forma de llevar a cabo el cumplimiento de sus necesidades y esto perturba las condiciones de los viajes, la calidad de estos y la movilidad.

Se concluye que este conflicto se encuentran por un lado quienes ejercer la ilegalidad e informalidad justifican sus acciones bajo el argumento de no tener otra fuente de empleo, desde el gremio de taxistas se ven perjudicados por el alto índice de ilegalidad en el distrito, así mismo, desde el ente encargado de regular la situación aquí planteada, se muestra que tienen conocimiento de la problemática y de las causas de las mismas, pero al mismo tiempo, no se ven actuaciones alguna para mediar en el mismo. Finalmente están los ciudadanos, quienes con el uso fomentan la ilegalidad e informalidad en el Distrito Especial y Cultural de Riohacha, estos, impulsados por sus necesidades de movilidad de una gran parte de la población que, por falta o deficiencia en servicio del transporte urbano, se ven en la obligación de resolver sus necesidades inmediatas y significativas.

RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta esta problemática se presentan las siguientes recomendaciones, es vital realizar estudios de los sistemas de transporte público formal y de esta manera tener en cuenta cuales son las principales causas de los usuarios para usar este tipo de transportes, de esta manera se puede hacer frente a esta problemática intentado mitigarla con estrategias institucionales que permitan mejorar los sistemas de transporte publico legales en el país.

Es importante crear acciones que permitan disminuir las congestiones vehiculares que se presentan por falta de autoridad competente, mal estado de las vías o falta de señalización con políticas públicas en pro de esta situación como por ejemplo en las intersecciones de estudio debido a la presencia de colectivos en el flujo vehicular de tal manera que las longitudes de colas

Formar una comisión entre entidades públicas y académicas, con el propósito de evaluar periódicamente el funcionamiento del tránsito en distintas zonas, poder tomar medidas correctivas y en caso de que haya condiciones variables en la zona, se pueda evaluar si lo planteado inicialmente como solución de movilidad sigue siendo funcional en el momento de cambiar las condiciones.

Estudiar las posibilidades de restringir parcial o completamente la movilidad del transporte colectivo informal en los sitios donde circulan, en conjunto con una serie de políticas públicas que apunten a regular su circulación.

REFERENCIAS

Ardila, Arturo. El mototaxismo: causas y posibles soluciones. Actualidad Colombiana. Bogotá.

2006. [Artículo en línea] <http://www.voltairenet.org/article143679.html>. Último acceso 30/03/2021.

Avellaneda, Pau. Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima.

Departamento de Geografía Universidad Autónoma de Barcelona.2009.

Azan, Soraya, Nicolás Estupiñan y otros. La motocicleta en América latina: situación actual para mitigar las externalidades negativas. CAF Banco de desarrollo de América latina.2012.

[Documento en línea]:<http://eventos.caf.com/media/18486/presentacion%20seguridad%20vial-%20motocicletas-%20recomendaciones%20-manuel%20santana.pdf>. Último acceso 10/09/2014.

Caf. Banco de Desarrollo de América latina. Análisis de la movilidad urbana: espacio, medio ambiente y equidad. Editor CAF.2011.

COLOMBIA, C. D. (2019). LEY 1988 del 2 de agosto.

COLOMBIA, E. C. (2010). Ley de Formalización y Generación de Empleo. Ley 1429. Colombia.

COLOMBIA, P. D. (2001). DECRETO NÚMERO 170.

COLOMBIA, P. D. (2014). DECRETO 567.

Corbetta, Piergiogio. Metodología y técnica de investigación social. Mac Graw Hill. Madrid.2003.

Duque-Gómez, L. F. (2017). Conflicto social colombiano: representación en textos escolares de ciencias sociales. *Magis, Revista Internacional De Investigación En Educación*, 9(19), 49-68.
<https://doi.org/10.11144/Javeriana.m9-19.cscr>

Dueñas R, D. E. (2000). Calidad del servicio en el sistema de transporte público en autobuses en ciudades pequeñas e intermedias del ámbito Latinoamericano. *Universidad Politécnica de Valencia UPV*.

El Tiempo. (23 de agosto de 2014). *eltiempo.com*. Recuperado el 23 de marzo de 2015, de <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/taxis-colectivos-amenazan-a-transportes-masivos-en-algunas-capitales-de-colombia/14424783>

Golub, A., Balassiano, R., Jo, A. A., & Ferreira, E. (2009). Regulation of the informal transport sector in Rio de Janeiro, Brazil: welfare impacts and policy analysis. *Transportation*, 601-616. Recuperado el 09 de agosto de 2014 de: Springer Link, <http://ezproxy.unicartagena.edu.co:2335/article/10.1007/s11116-009-9215-y>

González, D. T., Arrieta, J. L., & Cartagena, W. A. (2005). TRANSPORTE PÚBLICO EN CARTAGENA: ¿QUÉ FACTORES DETERMINAN LAS PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS? *Economía y Región*, 1-53. Recuperado el 08 de agosto de 2014, de <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/1773/>

Kassa, F. (2014). Informal transport and its effects in the developing world-a case study of Addis Ababa, Ethiopia. *Journal of transport literature*, 113-133.

López, C. M. (2010). Dinâmicas do associativismo na economia informal: os transportes de passageiros em Angola. *Análise Social*, 367-391. Recuperado el 09 de agosto de 2014 de: EbscoHost,

<http://ezproxy.unicartagena.edu.co:2150/ehost/viewarticle?data=dGJyMPPp44rp2%2fdV0%2bnjisfk5Ie46bVLSauyT7ek63nn5Kx95uXxjL6nrkewra1KrqeyOLWwsVC4qrY4v8OkjPDX7Ivf2fKB7eTnfLunsk%2bxqLJKrqu3PurX7H%2b72%2fE%2b4ti7ebfepIzf3btZzJzfhrrsEuZp7FP>

Odebrecht, T. (9 de septiembre de 2017). *www.elespectador.com*. Obtenido de

<https://www.elespectador.com/colombia2020/opinion/el-transporte-publico-es-un-derecho-fundamental-columna-859039>

O, F. (2005). Transporte urbano y globalización.

Polo, G. G. (14 de Julio de 2012). Colectivos ilegales siguen sin retirarse de Bazurto. *ElUniversal*, págs. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/colectivos-ilegales-siguen-sin-retirarse-de-bazurto-84045>.

Posada Henao, J. J., & González, C. A. (Junio de 2010). *Metodología para estudio de demanda de transporte público de pasajeros*. Recuperado el julio de 2015, de <http://www.scielo.org.co>: http://www.scielo.org.co/pdf/rfiua/n53/n53a09.pdf&ved=0ahUKEwjhmOKdk6XKAhUBTj4KHRnuBKIQFggaMAA&usg=AFQjCNGLPxQC_cUxfY6_6KQTdT7wz7fJ4A&sig2=840DlyU76Y7U5i-UISM8OQ

Ramírez, G. (05 de enero de 2014). *Vanguardia*. Recuperado el 20 de febrero de 2015, de *Vanguardia.com*: <http://www.vanguardia.com/opinion/columnistas/mauricio-cabrera-galvis/240780-transporte-publico-en-retroceso>

Romero, J. D. (28 de 01 de 2014). La tragedia del transporte público en Cartagena. *ElUniversal*, págs. <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/la-tragedia-del-transporte-publico-en-cartagena-149781>.

