

**El mototaxismo, un fenómeno que encarna diferentes problemáticas sociales en la ciudad de Pasto,
estudio comprendido entre 2022 y 2024**

Luis Miguel Canacuan Ruano

**Universidad Cesmag
Facultad de Ciencias Sociales y Humanas
Programa en Derecho
San Juan de Pasto
2025**

**El mototaxismo, un fenómeno que encarna diferentes problemáticas sociales en la ciudad de Pasto,
estudio comprendido entre 2022 y 2024**

Luis Miguel Canacuan Ruano

**Informe final de trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de
Abogado**

Esp. Paula Giovanna Solarte Benavides

**Universidad Cesmag
Facultad de Ciencias Sociales y Humanas
Programa en Derecho
San Juan de Pasto
2025**

Nota de Aceptación

Firma del presidente del Jurado

Firma del Jurado

Firma del Jurado

San Juan de Pasto, (octubre) 27 de 2025

NOTA DE EXCLUSIÓN

**El pensamiento que se expresa en este
trabajo de grado es exclusivamente
responsabilidad del autor y no
compromete la ideología de la
Universidad CESMAG.**

Resumen Estructurado

El trabajo de grado "El mototaxismo, un fenómeno que encarna diferentes problemáticas sociales en la ciudad de Pasto, estudio comprendido entre 2022 y 2024", aborda las persistentes afectaciones sociales que viven muchos de los pastusos y sus familias en la actualidad, tensiones entre una realidad socioeconómica y un estricto marco normativo. El objetivo central de esta investigación que cuenta con un enfoque cualitativo, descriptivo e interpretativo, y fue analizar el impacto de esta actividad informal en la capital de los nariñenses, buscando hacer notar que la aplicación de sanciones no genera una faceta positiva para los actores que son objeto de estudio, buscando trascender en proponer soluciones de reconversión laboral, basada en la dignidad humana y el derecho al trabajo.

El mototaxismo lejos de ser una actividad relativamente reprochable, es la respuesta de supervivencia masiva a un déficit estructural en el mercado laboral, que se agrava bajo diferentes tipos de crisis, como la crisis migratoria, deficiencia en el transporte articulado de buses en Pasto, falta de acceso a rutas y la preferente acogida de la población, por ser un servicio ágil, económico, punto a punto, aunque con un gran margen de riesgo a la hora de realizar esta actividad.

Esta investigación se soporta bajo revisión documental que busca darle un enfoque a la crisis que tienen que vivir muchas familias, adicionalmente la ponderación del derecho al trabajo frente al interés general el cual prima sobre el interés particular de quienes encuentran en esta actividad una forma de ingreso.

Dedicatoria

Dedico este trabajo al esfuerzo incansable realizado por mi madre a lo largo de estos años, quien con su bendición y amor han forjado a lo largo de mi vida a una persona con valores y respeto, sin dejar atrás la fe depositada en mí. Su apoyo constante ha sido mi mayor fortaleza, sosteniéndome en cada paso del camino y celebrando mis éxitos como si fueran propios. Por eso ofrezco esta investigación a los valores de una mujer luchadora e inquebrantable.

Agradecimientos

Con profunda estima y aprecio extiendo mi más sincera gratitud a las personas que han hecho parte de esta investigación, en especial a mi asesora Dra. Paula Solarte Benavides. Su dedicación y guía han sido la base fundamental para el fortalecimiento de esta investigación.

Extiendo mi agradecimiento a los expertos lectores Dra. Geniferth Miranda Caicedo y el Dr. Francisco Edmundo Paz Obando, cuyas observaciones han sido indispensables para la correcta orientación de este trabajo.

Por último, agradezco a mi Alma Mater, Universidad Cesmag quien me acogió dentro de su instalación que albergan conocimiento y moral Franciscana, nutriendo el saber crítico indispensable para el análisis de problemáticas sociales.

Contenido

	Pag.
Introducción	10
1. Problema de investigación	13
1.1. Objeto o tema de estudio	13
1.2. Línea de investigación	13
1.3. Planteamiento o descripción del problema.....	13
1.4. Formulación del problema.....	15
1.5. Objetivos.....	15
1.5.1 Objetivo general	15
1.5.2 Objetivos específicos.....	15
1.6 Justificación	15
2 Marco referencial	17
2.1. Antecedentes	17
2.2. Marco teórico	21
Teoría del Contrato Social de Rousseau	26
3. Metodología	27
4. Análisis de resultados.....	28
4.1. Normatividad y jurisprudencia sobre el mototaxismo en Colombia	28
4.1.1. Contextualización Internacional de trabajo desde la dignidad humana	28
4.1.2. El derecho al trabajo en la normatividad colombiana.....	32
4.1.3. Jurisprudencia del derecho al trabajo.....	39
4.1.4. Normatividad del transporte Publico en Colombia, y uso de motocicletas como transporte público.....	41
4.1.5. Decretos municipales que restringen el mototaxismo.....	46

4.1.6. Proyectos legislativos sobre el mototaxismo	47
4.1.7. Jurisprudencia sobre el mototaxismo	47
4.2. Identificar Políticas Públicas que propenden por la garantía del mototaxismo en la ciudad de Pasto, año 2022- 2024.....	51
4.3. Proponer Políticas Públicas sobre las posibles estrategias para la regulación del mototaxismo, que intenten satisfacer las problemáticas sociales de esta población.....	53
4.3.1. Caracterización sociodemográfica de la ciudad de Pasto	53
4.4. Política Pública de Reconversión Laboral.....	66
5. Conclusiones	69
6. Recomendaciones.....	71

Listas de figuras

Figura No.1... ..	Pagina 52
Figura No.2... ..	Pagina 54
Figura No.3... ..	Pagina 55
Figura No.4... ..	Pagina 56
Figura No.5... ..	Pagina 58
Figura No.6... ..	Pagina 59

Introducción

Colombia, entendiéndose como una mezcla cultural y social que se disipa a lo largo del territorio puede distinguirse en las formas en como su pueblo se desenvuelve, en la forma de hablar tan distinta, sus creencias, sus rituales, como se labra la tierra y trabaja. El arraigue, el puje y el esfuerzo de su gente por salir adelante. Desde tiempos inmemorables los colombianos se han enfrentado a diferentes crisis, sobreponiéndose por ejemplo a la escases y la necesidad revolucionando la subsistencia, muestra de lo anterior fue en el año 2020 y siguientes, que obligados a la emergencia sanitaria por el virus SARS-COV.2 y el aislamiento, las personas tuvieron que hallar la manera de sustentarse, reforzando por ejemplo el teletrabajo o el trabajo remoto, el uso de tecnologías para transformar los servicios y también la informalidad como alternativa para salir adelante.

El crecimiento en el déficit fiscal para mitigar las consecuencias de la emergencia sanitaria crecieron del 2019 con un 2,5% pasaron al 8,9% en el 2020 por la caída de la actividad económica (CEPAL, 2020) y con ello desde el año 2021, el desborde en las consecuencias producto de la pandemia se refleja en cifras, la pobreza monetaria en Colombia creció localizándose en la más alta para ese año, ubicándose en 39.7% y aunque ha disminuido desde esa época 3 puntos porcentuales cada año, se debe estudiar con prontitud de qué manera (es decir cuáles son las alternativas) que los colombianos han buscado para disminuir esa cifra.

La informalidad entonces, ha sido la primera alternativa para que los colombianos puedan sustentarse, según cifras de DANE, para el año 2024, el 55,8% de la población con edad ocupacional se encuentran en la informalidad, es decir más de la mitad de la población. Con estas cifras es apenas obvio reconocer las distintas problemáticas que se han desencadenado en los últimos años, la pobreza, el desempleo, la violencia y la corrupción. Para esta investigación se pretende estudiar el desempleo como aquella consecuencia que ha sido fuente para la constitución de la informalidad en el País.

Ahora bien, Pasto capital de Nariño es una ciudad que se encuentra al sur occidente de Colombia, limita con el País Ecuador es decir su ubicación la convierte en una región fronteriza. De la misma manera en que existen muchísimos beneficios por ubicarse en una frontera, también hay muchas problemáticas que se desencadenan por ello y en consonancia con la emergencia

sanitaria y todo lo que ha conllevado superarla, Pasto cuenta con sus propias problemáticas debido a lo expuesto; Grupos insurgentes que obligan el desplazamiento y abandono de territorio, olas migratorias, contrabando, violencia, entre otras. De acuerdo con cifras del DANE, para el año 2023 la población en la ciudad de Pasto era de 410,835 habitantes, datos recogidos hasta ese mismo año exponen:

Nariño cuenta con 43.079 habitantes con nacionalidad venezolana, los cuales se encuentran dispersos en 60 municipios, es decir en el 94% del territorio, principalmente entre Ipiales con el 46% (19783 migrantes) y Pasto con el 38% (16536 migrantes). (Min Salud, 2024) Quiere decir entonces que, mucha población migrante que cruza la frontera nariñense se queda habitando en la ciudad de Pasto, que sin políticas públicas que enfrenten el fenómeno migratorio terminan por convertirse en una sumatoria a los demás problemas regionales.

Además, en cuanto a los desplazados la Alcaldía Municipal de Pasto, reporto que para 2024 la suma asciende a 2.550 desplazados (Alcaldía Municipal, 2024) muchas personas víctimas del desplazamiento lo hacen en su mayoría de zonas rurales del mismo departamento, donde hay dominio de grupos ilegales, violencia sistemática, falta de oportunidades y abandono del gobierno, recurriendo ellos a la ciudad con el fin de encontrar solución a sus problemas, algunos de ellos lo hacen solos, pero en su mayoría son familias enteras las que deben desplazarse a la ciudad.

Aunque las autoridades han prometido reforzar la seguridad en la ciudad de Pasto, las estadísticas del año 2024 siguen siendo alarmantes, en el primer semestre se reportaron 2044 casos de hurto a mujeres y 1811 a hombres, las cifras pueden conceder muchas conclusiones, pero las más relevantes son el nivel de pobreza y el bajo nivel educativo de la población y la falta de oportunidades. Pese a que no existen cifras actualizadas del porcentaje de pobreza en la ciudad de Pasto el índice de pobreza en la ciudad era del 34,4% (DNP, 2024) porcentaje demasiado alarmante. Las anteriores cifras son la muestra de los obstáculos y problemas que se tienen que enfrentar en la ciudad de Pasto, resultado de la pandemia, de las faltas de garantías de las autoridades estatales y de la poca inversión del gobierno central en el territorio.

Todo lo anterior desemboca al desempleo. Para el primer trimestre del 2024 la tasa de desempleo se encontró en un 14% lo que para expertos significa que de 4 ciudadanos en Pasto 1 no cuenta con empleo. (DNP,2024) Entonces, al revelar la cantidad de cifras que dan cuenta de la

realidad de la Ciudad de Pasto, es necesario hablar de cuáles son las soluciones que los ciudadanos han encontrado para satisfacer sus necesidades básicas. El trabajo informal es considerado por la Organización Internacional de Trabajo (OIT) como:

Todo trabajo remunerado (p.ej. tanto autoempleo como empleo asalariado) que no está registrado, regulado o protegido por marcos legales o normativos, así como también trabajo no remunerado llevado a cabo en una empresa generadora de ingresos. Los trabajadores informales no cuentan con contratos de empleo seguros, prestaciones laborales, protección social o representación de los trabajadores. (OIT, S.f.)

A través de los años, millones de estudios sobre el trabajo informal dan cuenta que no solo es una característica de un estado marginal sino también de la precariedad, la extrema pobreza, la baja educación y el bajo compromiso del estado con los ciudadanos más vulnerables. Es ahí, en el abandono donde algunos ciudadanos deciden escoger la violencia y la ilegalidad para subsistir, otros se extienden por las calles y las plazas revendiendo lo que pueden para el sustento diario y otros cuantos con un elemento “privilegiado” si es que así se pudiera llamar, reinventan el servicio de transporte. El mototaxismo entonces, es la salida de muchos ciudadanos no solo en Pasto, sino en todo Colombia de trabajar. Es pues para algunos: “El transporte informal de pasajeros en motocicleta” “la competencia ilegal del transporte público”, “la fuente de ingresos para aquellos que tienen motocicleta, pero no trabajo” “Es una modalidad de transporte ágil y económico” y podría definirse de muchas maneras, pero a la luz de este estudio es una alternativa de trabajo para quienes necesitan subsistir.

Esta forma de trabajo, está catalogada como informal, ya que no cuenta con una definición legal y hasta el momento, aunque el gobierno ha tratado de mesurar su crecimiento a través de prohibiciones, no lo ha logrado. Por todo lo anterior, es que, en Pasto, es muy común encontrar en la mayoría de las calles, personas que se dedican a esta actividad, las razones pueden ser diversas, pero la mayor hipótesis es que es la respuesta emergente a una población que enfrenta muchísimos desafíos, tal cual lo demuestran las cifras, pero que necesita satisfacer sus necesidades.

1. Problema de investigación

1.1. Objeto o tema de estudio

El mototaxismo, un fenómeno que encarna diferentes problemáticas sociales y legales en la ciudad de Pasto, estudio comprendido entre 2022 y 2024.

1.2. Línea de investigación

El presente trabajo de investigación se suscribe a la línea de investigación “Derecho, emprendimiento y sociedad” del grupo de investigación “Derecho, Innovación y Desarrollo Social – DIDS” del Programa de Derecho de la Universidad CESMAG. Con el cual se pretende dejar un antecedente académico que genere bases para la resolución de un fenómeno social que aqueja a la población nariñense y que debe estudiarse con urgencia dando visos de posibles soluciones en el área jurídico.

1.3. Planteamiento o descripción del problema.

Las diferentes crisis económicas vividas en los últimos años, la falta de oportunidades laborales, la informalidad, el difícil acceso a los sistemas educativos y otros problemas sociales, crearon en Colombia un fenómeno que hasta el momento no ha sido resuelto, el mototaxismo. Este trabajo de carácter informal surgió como respuesta a una necesidad de sustento y una solución ante las precarias condiciones del servicio de transporte público en todo el país. No hay cifras exactas sobre la cantidad de personas que se dedican a esta actividad, debido a su ilegalidad, pero las cifras de compra de motos año tras año aumenta, por ejemplo, para el año 2024, se vendieron 815.601 motos, aumentando la cifra en un 20,6% más que el año 2023. (Avendaño, 2025)

En relación a esta cifra, se puede evocar los innumerables intentos por parte de los gobiernos locales en regular o prohibir esta forma de trabajo, por medio de decretos que sistematicen su uso, aumentando prohibiciones por ejemplo en el uso de parrillero en sitios estratégicos de los cascos urbanos, exigencia de documentación, mayores controles a través de la secretaria de tránsito y transporte y restricción de uso en ciertos horarios y épocas del año. Por parte de la población que se dedica a este trabajo, la resistencia a las formas de control de los gobiernos locales se traduce en manifestaciones y paros que desembocan en mesas de dialogo, que lamentablemente no se concretan en soluciones jurídicas.

Aunado a lo anterior, la problemática del mototaxismo se solidifica aún más con expresión social de apoyo de la ciudadanía al utilizar este servicio, haciendo del mototaxismo un fenómeno que al parecer nadie se atreve a solucionar. Entonces, el mototaxismo es una respuesta automática a los problemas sociales y legales en la ciudad de Pasto y que golpean directamente a la ciudadanía, por ejemplo, el difícil acceso a empleos formales que garanticen estabilidad a los trabajadores, la desbordada crisis migratoria venezolana que ha afectado en gran parte a la comunidad debido a que Pasto se encuentra en una región fronteriza y que genera el fenómeno de mano de obra más barata al contratar ciudadanos venezolanos indocumentados que movidos por la necesidad aprecian salarios más bajos y sin garantías, las condiciones del servicio de transporte público en la ciudad como la falta de cobertura y rutas en distintas zonas de la ciudad y el mal estado de los buses reafirman de forma directa el uso de un servicio de transporte ilegal.

Consecuencia de lo anterior, las tasas de empleo y ocupación laboral en Pasto se mantienen, el Departamento Nacional de Planeación (2024) así lo sustenta: En el último año, (entre el primer trimestre de 2023 y el primero de 2024) la tasa de desempleo de Pasto subió 0,3 puntos porcentuales, mostrando un comportamiento en contravía de lo observado en el resto de las 13 áreas. Este incremento en el desempleo no se produjo por una pérdida de empleos, sino por un aumento en la fuerza laboral. (Pag, 1) Lo anterior refleja el grave fenómeno que se atraviesa en la ciudad y que tal vez es invisibilizado, pero replica en todas las áreas sociales. De seguido, los precios bajos, el servicio puerta a puerta y el ahorro de tiempo que ofrece el mototaxismo hacen que los ciudadanos accedan a tomar este transporte y preferirlo por encima del transporte público.

Desde el momento en que inicio el uso de la motocicleta como opción de transporte público, las consecuencias han sido inmediatas, la contaminación visual, auditiva y ambiental, el incremento de hurtos y de delincuencia común, así lo concluyo en su investigación Burgos (2015) el mototaxismo es una actividad que trae consigo accidentes, contaminación ambiental, inseguridad, enfrentamientos con las autoridades locales y demás medios de transporte urbano, y enfermedades para los conductores; esto conlleva que la ciudad sea escenario de múltiples externalidades negativas que alejan la posibilidad de igualdad social. (Pag, 24)

Aunque no es un problema de hace pocos años, las normas colombianas aun no regulan con claridad el mototaxismo, lo que provoca que las personas se aprovechen y perpetúen esta forma de trabajo. Entonces, para dar solución al mototaxismo, primero hay que solucionar las

diferentes problemáticas sociales y legales que se presentan en la ciudad de Pasto y que trastocan las dinámicas comunitarias de la ciudad y que terminan por resolverse por vías ilegales, en este caso el mototaxismo.

1.4. Formulación del problema.

¿Cómo impacta el fenómeno del mototaxismo frente a las problemáticas sociales y legales en la ciudad de Pasto, año 2022-2024?

1.5. Objetivos

1.5.1 Objetivo general

Analizar el fenómeno del mototaxismo frente a las problemáticas sociales y legales en la ciudad de Pasto, año 2022-2024.

1.5.2 Objetivos específicos

- Conocer el desarrollo normativo y jurisprudencial del derecho al trabajo y del mototaxismo en Colombia.
- Identificar Políticas Públicas que propenden por la garantía del mototaxismo en la ciudad de Pasto, año 2022- 2024.
- Proponer Políticas Públicas sobre las posibles estrategias para la regulación del mototaxismo, que intenten satisfacer las problemáticas sociales de esta población.

1.6 Justificación

El estudio de los problemas sociales que existen en la ciudad de Pasto y que terminan por generar prácticas ilegales es urgente, el mototaxismo es una práctica ilegal que se ha perpetrado en la mayor parte del país y no tiene una solución efectiva. Lamentablemente los intentos por parte del gobierno han fracasado porque se limitan a insistir en el castigo de la práctica y no a solucionar los problemas detrás del mototaxismo. Las dinámicas sociales cambian y se transforman con el pasar del tiempo, las personas deben adaptarse a dichos cambios de la mejor manera, pero muchas veces no hay opciones, lo que encamina a la población a buscar otra forma de sustento, en este caso el mototaxismo, que pocos requisitos legales exige, que no tiene control y que genera una renta diaria que permite el sustento para quienes lo ejercen y sus familias.

Se considera que el mototaxismo es una práctica ilegal en Colombia porque la Ley 336 de 1996 que regula las formas de transporte público no contempla el uso de motocicletas para el transporte de pasajeros. A pesar de que el mototaxismo genera en los usuarios diferentes ventajas como el servicio punto a punto, la economía y la agilidad, las amenazas son mayores. Entre las mayores preocupaciones de los gobiernos locales frente a esta práctica son la seguridad de los pasajeros que deriva a la accidentalidad, la falta de cumplimiento de los requisitos legales para el uso de las motocicletas que desembocan en delincuencia y el aumento de la informalidad.

Existen diferentes necesidades sociales, como por ejemplo políticas públicas que propendan por generar empleos formales, acceso a educación, normalización y control de migración, teniendo en cuenta que Pasto ha enfrentado una ola migratoria por más de 10 años ocasionando diferentes retos a la ciudad, pero dichas políticas solo son expectativas, de tal modo que en la ciudad de Pasto se han creado grupos de mototaxistas por ejemplo el Sindicato Único de Mototrabajadores de Colombia (SUNMCOL) que reclaman la protección de sus derechos, la libertad y garantías para poder trabajar, pero lo único que se ha conseguido es la represión de esta población. Para el año 2013, el presidente del sindicato de mototaxistas dijo:

El mototaxismo no es resultado de la incapacidad de las personas de propender por un trabajo formal; más bien, es el resultado de “unos dramas sociales profundos y de unas estrategias que parten de la represión y no de la comprensión del fenómeno, que se enfocan en prohibir y no en ofrecer opciones. (Citado en Burgos, 2014, Pg. 20)

así mismo, Monsalve (2006) dijo:

La aparición de este fenómeno se dio en un momento en que el país estaba sumido en una de las crisis económicas más agudas que se haya vivido, situación que permitió que esta actividad no solo surgiera como una alternativa de transporte, sino como una actividad que sacaría del desempleo a miles de ciudadanos duramente golpeados por la crisis. (Monsalve, 2006)

Por todo lo anterior, es urgente estudiar la problemática más allá de la prohibición y el castigo. Sino que es necesario reconocer una vista sensible desde quienes lo practican, cuando se habla de mototaxismo es indudable y casi obligatorio mencionar la inseguridad, la accidentalidad y las diversas consecuencias que trae para el territorio donde se practica, pero desde esta

investigación se quiere dar a conocer el fenómeno desde la posición de quien lo asume para tratar de sustentarse, así mismo, desde la óptica jurídica, entender la fenomenología del mototaxismo no solo desde la prohibición sino desde los principios constitucionales y los derechos pueden dar cuenta de la forma en cómo se debe tratar de mitigar el problema.

Por lo tanto, realizar una ponderación de derechos es el primer paso para entender las prioridades de los gobiernos locales en el intento de mitigar la problemática, es de anotar que el derecho al trabajo es de carácter constitucional y en manos del Estado esta protegerlo en todas sus modalidades.

La Corte Constitucional en sentencia T-611 de 2001 se refirió a la doble dimensión del derecho al trabajo, la individual como aquella potestad de todo ser humano de escoger libremente su profesión y oficio. De forma colectiva a referido la Corte: En la dimensión colectiva implica un mandato a los poderes públicos para que lleven a cabo una política de pleno empleo porque de lo contrario el ejercicio del derecho al trabajo se convierte en una simple expectativa. (Corte Constitucional, 2001) Entonces, con la desatención a las problemáticas detrás del mototaxismo por parte del Estado, el goce a un trabajo libre y digno es una simple expectativa. Por todo lo anterior este estudio se refuta urgente y necesario desde la perspectiva de dar a conocer las problemáticas sociales que enfrenta la ciudad de Pasto, con el fin de generar posibles respuestas a la práctica ilegal del mototaxismo.

2 Marco referencial

2.1. Antecedentes

Las primeras actividades de mototaxismo se dieron en Tailandia, en los años ochenta, creado como una solución efectiva al transporte, desde ese momento se prolongó por muchos lugares del mundo, en América Latina por ejemplo llegó a la década de los noventa en Brasil, y poco después se extendió a Perú y llegó a Colombia. En Colombia, su uso inicio en ciudades caribeñas, exactamente en Sincelejo. Más adelante se perpetro en zonas rurales y pequeños municipios donde el control por las autoridades gubernamentales era bajo, el porte de documentos como Soat, Tecnomecanica y licencia de conducción no es muy común, facilitando su actividad. Hoy en día

se extiende sin lugar a dudas por todo el territorio como forma preferente de transportarse de los colombianos.

Antecedentes Nacionales.

Varias son las investigaciones que han tratado de definir el mototaxismo, algunas como amenaza y otros como solución, entre las más importantes por ejemplo se encuentra el estudio realizado en la ciudad de Pasto en el año 2014, por la autora Sonia Burgos (2014) quien centra su estudio específicamente en las consecuencias que genera el mototaxismo en la movilidad de la región y el impacto socioeconómico. Entre las consecuencias más visibles esta la degradación del medio ambiente, la alta tasa de accidentalidad y la poca seguridad que maneja el gremio. Insiste la autora que, en Pasto, las medidas que se han utilizado para hacerle frente a este problema no solo afectan a los mototaxistas, sino también a la población que utiliza la motocicleta como medio de transporte. Así mismo, evidencia la falta de oportunidades laborales en la ciudad y la facilidad en el acceso a conseguir una motocicleta.

En los años en que se realizó su investigación, fue el vehículo más vendido, alcanzando el numero de 93.130 motocicletas vendidas en la región, el crecimiento en la compra de estos vehículos, proporcionalmente ha aumentado la tasa de accidentalidad en la ciudad. Como conclusión de la investigación es la creación de políticas públicas divergentes, que acojan a los sectores afectados y le den voz a aquellos que necesitan acompañamiento estatal para superar las crisis.

Para el año 2021, la Universidad del Cauca realizó una investigación en la ciudad de Popayán referente a la tasa de accidentalidad relacionada con la actividad del mototaxismo, utilizando el método estocástico y la caracterización social de aquella población, a las conclusiones a las que pudieron llegar los autores es que, la accidentalidad se genera mayormente en hombres jóvenes con motocicletas que se caracterizan por ser de alto cilindraje, que no tienen hijos y que cuentan con un bajo nivel de escolaridad, lo que concluye a como dicha población asume el riesgo, en comparación con la población longeva que se dedica a esta actividad.

Se suma esta investigación a concluir en la urgencia de regular la actividad a través de la creación de pequeños impuestos y programas de educación vial que logren disminuir los siniestros viales causados por la desatención de la norma. La autora Nataly Sánchez, (2022) realizo un

estudio en el Municipio de Sabanalarga, Atlántico referente a la actividad del mototaxismo, la autora centra su estudio en la carencia de un buen sistema de transporte publico intermunicipal y la transformación industrial a la que se ha visto sometida el territorio. El principal problema es que el municipio carece de una secretaria de Tránsito y Transporte lo que incrementa el uso del mototaxismo, así mismo, la caracterización de los problemas sociales y la falta de una autoridad gubernamental de control hace que el uso del mototaxismo para algunos sea la fuente de ingreso principal en su hogar, pero para otros tantos también es una fuente de inseguridad y vandalismo.

Como conclusión de la investigación se pudo obtener que la población que se dedica a esta actividad en Sabanalarga tiene un nivel de educación bajo, pertenecen a un estrato socioeconómico 1, 2, y 3 y que muy pocos cuentan con las medidas de seguridad exigidas por la ley y que en la mayoría de los casos ni siquiera son propietarios de la motocicleta que usan, lo que deja sobre la mesa muchas preguntas pero la más importante es la forma de adquisición del vehículo y la inseguridad que prolifera a toda la población. En el año 2020, los autores Alba, Barragán y Gelvez, realizaron una investigación en Ocaña, Norte de Santander sobre los aspectos o características socioeconómicas de los mototaxistas, con el fin de conocer las causas que llevan a dicha población a recurrir a esta actividad ilícita. Vale la pena citar las conclusiones a las que los autores llegaron, después de aplicar encuestas en la población objeto de estudio.

Se evidenció que gran parte de la población Ocañera dedicada al moto-taxismo, conforman familias numerosas, siendo estas la mayoría entre 1 y 5 miembros, los cuales dependen en su mayoría de esta labor. El moto-taxismo se convirtió en la oportunidad laboral para muchas personas que no cuentan con la preparación necesaria para postularse a un trabajo que le brinde las condiciones económicas necesarias para abastecer su familia, también es la salida laboral para muchos profesionales que no encuentran un trabajo fijo, y para las personas que por su edad ya no aplican a un empleo formal. Las ganancias diarias obtenidas gracias al moto-taxismo, muchas veces superan el valor de un trabajo diario remunerado, esta es otra razón por la que tantas personas se dedican a esta labor, teniendo en cuenta, que no manejan horarios y su tiempo disponible es de acuerdo a sus ganancias. A pesar de que el moto-taxismo es un transporte ilegal, el impacto socioeconómico que esta labor causa en Ocaña es grande, es el sustento económico de muchas familias. (Barragan, et.al, 2020)

Melissa Mejía Alzate, Carlos Eduardo Montoya Mora y Mauricio Valencia Ruiz, realizaron una investigación para el año 2018, respecto a la responsabilidad civil extracontractual del transporte ilegal del mototaxismo en el municipio de Cartago con el fin de estudiar cual es la responsabilidad que acarrea el mototaxista cuando se ve inmerso en un accidente de tránsito frente a terceros, debido a que muchos mototaxistas que son sancionados por las autoridades de tránsito no cumplen con las sanciones, evadiéndolas o quedando en mora. Después de un análisis documental respecto a la responsabilidad civil extracontractual y de la caracterización de los mototaxistas, los autores concluyeron que:

Está actividad se está desplegando a lo largo y ancho del país de forma muy rápida, y en particular en el municipio de Cartago, Valle, se ha visto afectado de gran manera el patrimonio de las empresas legalmente constituidas, como son las empresas de taxis o transporte urbano, ya que, la competencia ocasionada por los mototaxistas ha atrapado un porcentaje alto de usuarios, disminuyéndolos al transporte público legal. Y en el transcurso de los años 2018-2020, ha aumentado significativamente por causa de la falta de acciones efectivas para erradicar la actividad y la disminución de empleos formales. Pese a qué es una actividad declarada ilegal por la autoridad de tránsito y movilidad, en algunas circunstancias se genera una responsabilidad civil extracontractual hacia los usuarios o terceros, por parte del prestador del servicio, dueño del vehículo o quien sea el guardador de este. (Pag, 21)

Antecedentes Internacionales.

La investigación: la evolución del transporte alternativo en la Región Metropolitana de Buenos Aires: un indicador de procesos de estratificación de la movilidad de los autores Kralich y Pérez para el año 2017 aunque no hablan específicamente del mototaxismo tiene un enfoque demasiado interesante sobre los cambios del del transporte derivados de la evolución de la sociedad, concluyendo en primera medida en que el desuso de los medios de transporte ortodoxos (el sistema de transporte público) se da por la insatisfacción de la sociedad a sus necesidades de transportarse.

Las ofertas diferenciadas respecto al sector socioeconómico, entre mayor ingreso, mayor confort y el extremo contrario, mayor ilegalidad, el enfoque más importante es la brecha socioeconómica que existe en la comunidad. Concluyendo que los sistemas de transporte ilegales se solidifican en sectores de menores ingresos donde la calidad del servicio es baja, pero es la única alternativa para

el sector. Mitigando aún más las diferencias sociales que siempre han estado ahí, pero que ahora se visualizan a través de las brechas en los servicios y la poca convergencia de los gobiernos.

2.2. Marco teórico

Para la Organización Internacional de Trabajo, trabajo informal es; Una relación laboral que no está sujeta a la legislación nacional, no cumple con el pago de impuestos, no tiene cobertura de protección social, y carece de prestaciones relacionadas con el empleo. (OIT. S.f.) partiendo de esa premisa, El trabajo informal es la muestra inminente de los diferentes problemas sociales que se presentan en la sociedad, para entender el fenómeno es necesario desplegar diferentes teorías respecto a este.

Según los autores Uribe, Ortiz y Castro (2006) Existen 2 teorías básicas frente al trabajo informal; la teoría estructuralista, la teoría institucionalista.

Teoría estructuralista.

Se basa en el escaso desarrollo de las economías modernas, lo que resulta por no utilizar toda la mano de obra disponible en el sector, es decir parte de la población se emplea y la otra queda a su suerte obligada a buscar actividades informales, trabajos mal remunerados o sencillamente a no trabajar. Según esta teoría, en el sector informal, la producción es muy baja, debido al sobredimensionamiento laboral, en otras palabras, la cantidad de gente que se dedica y ofrece lo mismo en un mismo lugar acarrea que su producción se haga en muy bajas escalas, creando desigualdades significativas. De la misma manera, aquellas empresas informales que incumplen las reglas institucionales, se caracterizan por no ser estables, no contienen formas de trabajo seguras e higiénicas. La teoría estructuralista señala que el sector informal es producto de la falta de correspondencia entre la demanda y la oferta de trabajo que obviamente son resultados de las formas de estructuras económicas de un país o una región.

En el sector moderno, es decir el industrializado, es aquel que aprovecha la economía a grandes escalas, pero no tiene como absorber toda la fuerza de trabajo, generando un rezago, una pequeña población que pudiera llamarse “la fuerza de trabajo no calificada” que debe dedicarse a la baja productividad. Bajo esta teoría aparecen dos segmentos; 1) Los trabajadores calificados, que son aquellos que logran engancharse en el sector moderno que se guían por la lógica de la acumulación para la rentabilidad y 2) Los trabajadores no calificados, que tienen un solo objetivo

y es el sustento propio y el de su familia. En estos dos segmentos, las características tienden a acentuarse con el tiempo, en el primero, los trabajadores tienden a mejorar sistemáticamente sus ingresos y su experiencia laboral, y en el segundo, Según Taubman y Wachter (1986) los empleos malos tienden a crear trabajadores de poca calidad, por tanto, trabajadores de menor calidad se sitúan de entrada en sectores de menor remuneración. (Pág. 219)

Teoría Institucionalista.

Esta teoría se basa en los costos que deben asumir las empresas para legalizarse. En los Estados de derecho, deben existir ciertas reglas y obligaciones para el funcionamiento de las empresas, por ejemplo, los tributos, los salarios y prestaciones las obligaciones públicas, sanitarias y ambientales, en este punto, la incidencia de corrupción en el Estado afecta directamente, ya que crea un síndrome de desaliento a los empresarios en querer formalizarse. Así mismo lo es los bajos capitales de los empresarios.

Según esta teoría, los empresarios toman sus decisiones respecto al costo-beneficio, la opción se encuentra en pertenecer al mundo del trabajo formal o permanecer en el sector informal. Según esta teoría la decisión de permanecer en el sector informal es voluntaria, por lo tanto, las actividades informales no son un atributo de los sectores marginales, sino una representación de un sector empresarial cuyas características podrían ser un nivel de educación intermedio, cierta experiencia en el sector laboral y una edad cercana a terminar su vida laboral.

Según Maloney (1998) uno de los mayores activistas de esta teoría, el sector informal se comporta más como un sector empresarial desregulado que como el segmento en desventaja de un mercado laboral dual (Pág. 225) es decir, el alto costo de legalizar una empresa disminuye la movilidad laboral e impide una asignación correcta de trabajadores. Según Maloney (1998) los trabajadores prefieren pertenecer al mercado informal debido a la rigidez laboral. Según Soto (1987) el sector informal se define como el conjunto de unidades económicas que no pagan los impuestos del gobierno ni respetan las regulaciones institucionales. (Pág. 228) es decir, el sector informal se crea como respuesta a las exigentes regulaciones del gobierno.

Ahora bien, respecto a la realidad colombiana, el autor Flores (2002) ha planteado que el sector informal puede agruparse en ciertos sectores.

1. El sector de subsistencia: donde se encuentran los trabajadores familiares no remunerados, en su mayoría es caracterizado por mujeres, personas con bajo nivel educativo y aquellos que se dedican a la venta (detallada) como las tiendas o los servicios personales.
2. El sector de asalariados informales: aquellos trabajadores subordinados que cuentan con un salario, pero no tienen protección en el Sistema de Seguridad Social, se caracteriza por ser conformado por jóvenes que apenas inician su vida laboral o migrantes. Este sector mayormente se encuentra en las actividades manufactureras y de construcción.
3. El sector de los propietarios: Dueños de pequeños negocios que buscan el menor costo laboral. Su caracterización es la población que está por finalizar su vida laboral. (Pág. 237)

según Salas (2023) además de las teorías estructuralista e institucionalista hay tres teorías más, la dual, la legalista y la voluntarista.

Teoría dual.

Desde esa corriente se entiende que la informalidad son actividades marginales, que dan ingresos a los pobres y que les ayudan a subsistir en tiempos de crisis. Según esta teoría, el sector informal es el residuo de la mano de obra contratada. Según Chen (2012) existen dos argumentos sobre la informalidad, el primero es que los negocios informales están excluidos de las oportunidades modernas y el segundo es que hay un desfase entre las habilidades de las personas y las estructuras económicas. (Pág. 29) según esta teoría, el enfoque de marginalidad con esta asociada a la dinámica de capitalismo periférico determinando la reproducción de las condiciones sociales que lo generan.

Teoría Voluntarista.

Esta corriente está muy asociada a la institucionalista, debido a que los negocios informales deciden operar de esa forma después de un análisis costo-beneficio y su decisión se basa en el beneficio de la informalidad.

Teoría Legalista.

De acuerdo a esta teoría, la intervención estatal es un impedimento al ejercicio libre del mercado. Según los mayores representantes de esta teoría como Pok (2007) los pequeños empresarios no pueden alcanzar el desarrollo pleno debido a la excesiva regulación del Estado, que termina siendo

hostil y burócrata, de modo que los pequeños empresarios crean sus propias reglas informales. (Pág. 30)

Con estas teorías entonces se demuestra que el sector informal no es tan sencillo de clasificar como parece, y que la base de la marginalidad quedo atrás, pues no solo los sectores marginales la conforman sino una amplia población que se refugia en la informalidad al no encontrar facilidades o acompañamiento gubernamental que facilite el acercamiento al sector moderno o industrializado. Respecto al trabajo, por mucho tiempo se han construido diferentes teorías que enmarcan la importancia en una sociedad que genera el trabajo, a continuación, algunos autores que destacaron por sus teorías.

Teoría del valor-trabajo Marx:

Respecto a esta teoría, el valor se divide en dos, el primero de ellos es el valor de uso, que se refiere a la aptitud de un bien para satisfacer una necesidad y el segundo, dependerá de la proporción en que se cambian los valores de uso de una determinada clase, por valores de uso de otra clase. Con relación al trabajo, existe el trabajo particular y la suma de todos ellos, siendo este último el que adquiere importancia social y cuando el hombre produce socialmente, el valor de uso se vuelve independiente del trabajo individual. La manera en cómo se generaliza es produciendo bienes que sean portadores de valor de uso y de valor de cambio, donde la forma de medir este último, es “el tiempo de trabajo socialmente necesario” para producirlo. Con relación al valor de uso, el trabajo incorporado tiene solamente importancia cualitativa, y con relación al valor de cambio, solamente cuantitativa. (Marx, 1991)

Para Marx (1991) el trabajo significaba:

Es, en primer lugar, un proceso entre el hombre y la naturaleza, un proceso en que el hombre, media, regula y controla su metabolismo con la naturaleza. El hombre se enfrenta a la materia natural misma como un poder natural. Pone en movimiento las fuerzas naturales que pertenecen a su corporeidad, brazos y piernas, cabeza y manos, a fin de apoderarse de los materiales de la naturaleza bajo una forma útil para su propia vida. (Pag, 215)

A su vez la fuerza de trabajo para Marx es mercancía que el hombre debe ofrecer y que finalmente resultara ser mercancía que otro adquiriera por tiempo determinado y le ataña un valor.

el conjunto de las facultades físicas y mentales que existen en la corporeidad, en la personalidad viva de un ser humano y que él pone en movimiento cuando produce valores de uso de cualquier índole, el valor de la fuerza de trabajo, al igual que el de toda otra mercancía, se determina por el tiempo de trabajo necesario para la producción, y por tanto también para la reproducción de ese artículo específico (Pag, 207)

Marx considero en sus teorías la *Plusvalía*, entendida como el valor que no se le paga al obrero pero que genera al patrono un excedente y que este último se apropia. En otras palabras, es la ganancia del patrono por contratar la fuerza de trabajo del obrero.

Teoría del trabajo Smith y Ricardo

Para Smith la ganancia se atribuye al valor creado por los trabajadores en los procesos de producción, entonces el excedente es producto del trabajo humano. toda precisión que da la renta del suelo, el interés y los impuestos que recaba el estado, son ingresos derivados del excedente creado por el trabajo.

Para Smith (1976)

existe un mundo de bienes y agentes económicos que subyacen a cualquier realidad institucional, es decir, no existe el dinero, por tanto, estos bienes poseen la cualidad de tener poder de compra sobre otros. Esta propiedad intrínseca les permite coexistir sin necesidad de mantener un medio de cambio (institución dinero) que al intermediar entre ellos no cambiaría su valor por la simple intermediación, explicando así la necesidad de que el mercado sea regido por leyes naturales. (Pag, 3)

de otro lado, Ricardo (1817) relacionaba más su teoría con lo dicho por Marx, afirman que el valor se adquiere del trabajo:

el trabajo es la única fuente del valor; sin embargo, la diferencia en sus pensamientos radica en que para el primero tanto valor como riqueza resultan siendo lo mismo y se determinan por el precio, mientras que para el segundo el significado de valor tiene intrínseco el análisis de las relaciones sociales de producción, mientras que el precio aparece al final y

únicamente en la circulación de ese bien. En otras palabras, lo que Ricardo mantiene es que el valor de un bien se da por el trabajo –número de horas que se trabaja en un bien– mientras que para Marx (1858) el trabajo es la única contribución que el ser humano hace al proceso de producción –por tanto, el bien debe valorar factores de producción adicionales al trabajo. (Pag, 4)

Teoría del Contrato Social de Rousseau.

Rousseau valora la producción de bienes de uso y sus consecuencias positivas sobre los sujetos involucrados, en sus escritos siempre condeno la acumulación de riquezas y abogo por alcanzar la igualdad entre los hombres. Sus escritos se perciben siempre como el ideal de igualdad entre clases sociales. Entre sus escritos más imperantes se encuentra el siguiente texto:

A medida que la industria y las artes se extienden y florecen, el agricultor es despreciado, cargado de impuestos, necesarios para el sostenimiento del lujo, y condenado a pasar su vida entre el trabajo y el hambre, abandona al fin sus campos para ir a las ciudades en busca del pan que debería traer a ellas. Mientras más admiración causen las capitales a los ojos estúpidos del pueblo, más tendremos que sufrir viendo las campiñas abandonadas, las tierras sin cultivo y los caminos inundados de desgraciados ciudadanos convertidos en mendigos o en ladrones.

Con sus anotaciones filosóficas siempre fue difícil concebir al pensador como un economista, debido a que sus planteamientos de una sociedad igualitaria para la época, eran confusas y llevaban a pensar que estaba en contra del capitalismo y la economía. Su pensar siempre se atribuyó a la igualdad entre las clases sociales. Respecto al contrato Social Rousseau planteo el supuesto de que un ciudadano rinde algunos de sus derechos a la soberanía del Estado como contraprestación de protección, seguridad y bien común. Para Rousseau el pacto social es entregarse a una sociedad, esperando a que esta de algún modo le atribuya. Para Cañas (2008)

De acuerdo con Rousseau existen tres períodos sobre los cuales pasa el ser humano: el estado de inocencia, caracterizado por el estado natural, el de decadencia, caracterizado por el estado social vigente, y el de restauración moral, caracterizado por el contrato social. Asimismo, en el estado de naturaleza pre dominaba la obediencia humana a los instintos naturales, en el estado social predominan las pasiones y voluntades particulares, y en el

contrato social predominaría la obediencia humana a la voluntad general y a los derechos legítimos. (Pag, 139)

3. Metodología

En la presente investigación se utilizará el paradigma *Cualitativo* desde el paradigma teórico Kuhn que implica estudiar un marco teórico que guíe la investigación, proporcionando una visión de la realidad a los problemas y las soluciones que pueden existir frente a tal problema, debido a que se estudia un fenómeno social desde su vertiente, su origen y como a través del tiempo se ha solidificado. Así mismo se busca caracterizar a la población objeto de estudio desde sus dinámicas sociales, desde el análisis documental, los instrumentos de recolección de información van más allá de generar cifras, más bien buscan generar en la investigación una perspectiva sensible por quienes son actores principales en la problemática.

El método investigativo es la revisión documental, que permitan dar cierta perspectiva social a la investigación desde las bases documentales, que intentan visibilizar realidades de la población. Debido a las características sociales de los mototaxistas, algunos enfrentan realidades más difíciles que otros, y han sido movidos por diferentes dinámicas sociales, de modo que la entrevista semiestructurada permitirá que el investigador se mueva a través de la narrativa del entrevistado sin perder el control. Encontrando cifras netamente reales que brinden a la investigación mayor precisión.

Taylor y Bodgan (2010) citado por Fernández (2016) (describen la investigación cualitativa como Inductiva, holística, humanista, así como por el papel que juegan los investigadores: a) son sensibles a los efectos que ellos mismos causan sobre la persona; b) se centran en comprender a la persona en su contexto; c) deben de suprimir o separar sus propias creencias, perspectivas y predisposiciones; d) deben de aceptar todas las perspectivas como valiosas y, e) dan énfasis a la validez de su propia investigación. (Pág. 35)

Se utilizará un enfoque descriptivo-interpretativo ya que con la información documental que se recolecte de la población objeto de estudio el fenómeno social se debe desagregar, analizar, y describir en todos sus componentes. Además del estudio documental de la norma y jurisprudencia, las políticas públicas y los estudios comparados que se pretendan realizar.

4. Análisis de resultados

4.1. Normatividad y jurisprudencia sobre el mototaxismo en Colombia.

Para reconocer la actividad del mototaxismo como trabajo, es importante situar definiciones sobre el trabajo y como a través del tiempo muchos autores y organizaciones la han considerado como fundamental para el desarrollo del ser humano y en escala para la sociedad.

4.1.1. Contextualización Internacional de trabajo desde la dignidad humana.

Para la Organización Internacional del Trabajo (OIT) trabajo es considerado como Conjunto de actividades humanas, remuneradas o no, que producen bienes o servicios en una economía, o que satisfacen las necesidades de una comunidad o proveen los medios de sustento necesarios para los individuos. (OIT,

Bajo la anterior premisa se desglosan varios temas, el primera de ellos es el conjunto de actividades humanas, aquellas que pueden ser remuneradas o no, pero que representan un valor por lo que pueden aportar a la sociedad, de seguido como los bienes o servicios, lo que quiere decir que pueden ser actividades intelectuales o físicas y que se derivan en la creación de productos o la creación y prestación de nuevos servicios y que terminan por satisfacer una necesidad, la razón principal del trabajo no solo es la creación de productos o servicios, sino en primera instancia de la satisfacción de una necesidad de sustento económico para el individuo y su familia, que a gran escala termina por afectar o no a una sociedad.

Para la Organización Internacional de Trabajo la definición de trabajo va más allá de encasillarla en una actividad humana que termine en la producción de un bien y un servicio, más bien lo considera desde la diversidad y es ahí donde se reconoce la existencia de trabajos formales e informales, empleos y actividades voluntarias. En consonancia con el anterior significado de trabajo de la OIT, Marx, en el desarrollo de sus teorías inculcaba la importancia del sentido del trabajo para el hombre: El trabajo es una actividad natural del ser humano que permite apropiarse de la naturaleza y transformarla para satisfacer necesidades, otorgándole sentido a su vida.

Con esta definición se abre aún más la perspectiva vital del trabajo, debido a que no solo es un medio de satisfacción de necesidades, sino también es aquella en donde cobra sentido la vida, lo que va muy ligado al concepto de dignidad humana. Para *Rousse* citado por la CIDH (2007) la palabra dignidad implica el ser digno, merecedor de algo, correspondiente, proporcionado al mérito y condición de una persona o cosa. (Pag, 28) entonces, la dignidad es algo intrínseco del ser humano por el solo hecho de ser una persona, lo que aísla de este concepto los seres infrahumanos y que se mantiene desde el nacimiento hasta la muerte.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha señalado que las personas nunca pueden ser instrumentos, sino que por su dignidad siempre tendrán que ser valorados como sujetos y no como objetos. La dignidad entonces va más allá de un concepto, sino que debe ser apreciada en cada realidad del ser humano como aquel titular de derechos universales otorgados por su humanidad y que deben ser reconocidos, respetados, tutelados y promovidos. Parafraseado CIDH (2007)

La dignidad humana cobra valor en los derechos fundamentales de cada persona, sin importar el lugar donde se encuentren o al país o región a la que pertenezcan, en este caso, guarda una estrecha relación con el derecho al trabajo, pues es el trabajo el que le permite al ser humano elevar su percepción de dignidad, cuando una persona es bien remunerada y valorada su autonomía también cobra sentido, debido a que el desempleo o la desocupación reinciden en la dependencia en terceros de aquella persona, que en muchos casos puede afectar la percepción de dignidad. Mas allá de la percepción de dignidad de cada ser humano, la dignidad humana relacionada con el trabajo cobra valor social en el sentido de que crea una perspectiva de trabajo digno, que ha sido desarrollado por la Organización Internacional de Trabajo. La relación entre dignidad humana y trabajo se puede entender como trabajo digno. para el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la ONU (2005)

Toda persona tiene el derecho a trabajar para poder vivir con dignidad. El derecho al trabajo sirve, al mismo tiempo, a la supervivencia del individuo y de su familia y contribuye también, en tanto que el trabajo es libremente escogido o aceptado, a su plena realización y a su reconocimiento en el seno de la comunidad. (Pag, 1)

Con la anterior definición queda resuelta la premisa de la relación de la dignidad humana y el trabajo, en el sentido de que el trabajo sirve para la supervivencia y de ello la vida digna, pero

también implica que el respeto por la dignidad humana va de la mano con la libertad del individuo al escoger el trabajo.

En el pacto de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el artículo 6 establece que:

Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho a trabajar, que comprende el derecho de toda persona a tener la oportunidad de ganarse la vida mediante un trabajo libremente escogido o aceptado, y tomarán medidas adecuadas para garantizar este derecho. De seguido dice en el artículo 7:

Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona al goce de condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias que le aseguren en especial: a) Una remuneración que proporcione como mínimo a todos los trabajadores: i) Un salario equitativo e igual por trabajo de igual valor, sin distinciones de ninguna especie; en particular, debe asegurarse a las mujeres condiciones de trabajo no inferiores a las de los hombres, con salario igual por trabajo igual; ii) Condiciones de existencia dignas para ellos y para sus familias conforme a las disposiciones del presente Pacto. (ONU,1966)

Los anteriores artículos de la Organización de las Naciones Unidas reflejan el deseo de las entidades internacionales de crear seguridad jurídica a través de un trabajo digno, que no solo tiene impacto individual sino también global. El trabajador brinda estabilidad económica a su familia a través de un salario digno y equitativo. Badilla y Bonilla (2019) lo concluyen así:

El trabajo es un mecanismo eficiente para la superación de la pobreza, pues en la medida en que haya más empleo o trabajo digno, las familias tendrán mejores ingresos y acceso a bienes y servicios que las pueden excluir de la condición de pobreza. (Pag, 191)

Se le dignifica al trabajador cuando se disminuye su pobreza, al garantizar condiciones de trabajo seguras y proporcionales sin distinciones de ninguna clase y lo que más atañe a esta investigación es que hay condiciones dignas de trabajo cuando el Estado puede garantizarlas. Ahora bien, la Declaración Universal de Derechos Humanos (1942) consagra en su artículo 23 que: Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo. Lo anterior se reitera en el artículo 25 de la misma declaración cuando reza:

Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios (Art. 25)

Acorde a lo anterior, desde la concepción de las Naciones Unidas, el trabajo es el camino que conduce a la dignidad del ser humano y que trastoca debido a su doble dimensión, la individual y la colectiva. Entre otros instrumentos internacionales que han enmarcado la relevancia del derecho al trabajo se encuentra la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (...) el artículo 14 recalca la importancia del derecho al trabajo de la siguiente forma:

Toda persona tiene derecho al trabajo en condiciones dignas y a seguir libremente su vocación, en cuanto lo permitan las oportunidades existentes de empleo. Toda persona que trabaja tiene derecho de recibir una remuneración que, en relación con su capacidad y destreza le asegure un nivel de vida conveniente para sí misma y su familia. (Art. 14)

En este caso, las entidades internacionales abogan por las condiciones dignas de trabajo. Pues no solo se trata de conseguir un empleo, sino que aquel garantice ciertas condiciones que dignifiquen la vida, como un salario justo, prestaciones sociales, seguridad social, descanso y todas aquellas que propendan por un estado de bienestar en el trabajador. El concepto de condiciones dignas en el trabajo ha sido una bandera que ha acompañado a la Organización Internacional de Trabajo desde hace mucho tiempo y que la firma de convenios y tratados además de generar garantías para el trabajo, también propenda por condiciones dignas. Acerca de lo anterior la OIT dijo:

El trabajo decente sintetiza las aspiraciones de las personas durante su vida laboral. Significa la oportunidad de acceder a un empleo productivo que genere un ingreso justo, la seguridad en el lugar de trabajo y la protección social para todos, mejores perspectivas de desarrollo personal e integración social, libertad para que los individuos expresen sus opiniones, se organicen y participen en las decisiones que afectan sus vidas, y la igualdad de oportunidades y trato para todos, mujeres y hombres. (OIT, S.f)

Expuesto lo anterior, queda claro que, para la OIT, la idea de un trabajo en condiciones decentes o dignas apunta a la disminución de la pobreza y el trato justo e igualitario entre las comunidades. Desde esa perspectiva la Organización Internacional de Trabajo ha realizado 187

convenios, Colombia es miembro de la OIT desde el año 1919 y desde entonces se han ratificado 61 convenios, de las cuales para el año 2014 49 se encuentran actualmente en vigor, 3 fueron denunciados, 9 abrogados y 1 ratificado en los últimos meses. De estos convenios 8 de los 10 principales elaborados por la OIT se encuentran en aquellos ratificados por Colombia.

Con lo anterior entonces se puede concluir que el derecho al trabajo ha sido desarrollado desde hace mucho tiempo por entidades internacionales que buscan no solo hablar del trabajo como un medio de elaboración, transformación o administración de bienes y servicios, sino como una garantía intrínseca del hombre para lograr su dignidad humana y desde esa óptica el reconocimiento como un derecho como doble dimensión, individual y social, encarna más allá de una lucha un sentido de protección valioso para el desarrollo de las sociedades como derecho humano y fundamental con especial trato y Colombia, más allá de toda frontera debe asegurar.

4.1.2. El derecho al trabajo en la normatividad colombiana.

En 1991 con la llegada de la Constitución Política de 1991 se estableció el Estado Social de Derecho y con ello una transformación histórica en la visualización de derechos fundamentales que propenden por apuntar hacia ello, entre estos el derecho al trabajo. El Estado Social de Derecho se define en la Constitución Política de 1991 en el artículo 1, y sobre esa premisa el Estado colombiano inicia un proceso de organización gubernamental que sea consecuente a aquello que ha dispuesto, y que tiene consecuencia en la forma en la que se perciben los derechos de los ciudadanos y el camino a garantizarlos. El Estado Social de Derecho se entiende como la organización estatal, que propenda por la protección de los derechos de todos los ciudadanos del territorio colombiano, y que a su vez se logre igualdad social, generando acceso a todos a las mismas oportunidades para que logren una vida digna. En un estudio de la Defensoría del Pueblo, Lozano (2013) define el Estado Social de Derecho así:

El Estado social de derecho es una forma de organización política que se caracteriza por la especial naturaleza de su misión: asegurar el respeto, la garantía y la realización integral de los derechos humanos, los cuales se convierten en el fundamento y la razón última de ser del Estado. Así, los derechos humanos encuentran un nuevo significado en el Estado social de derecho. En efecto, esta clase de organización política adopta una estructura jurídica que no se limita al reconocimiento formal de los derechos humanos, sino que

somete a las instituciones al mandato de actuar para crear condiciones sociales y materiales que permitan hacer realidad el disfrute de esos derechos. (Pag, 11)

Entonces, el fundamento y fin último del Estado es la garantía de derechos fundamentales, entre ellos el derecho al trabajo, que tiene estrecha relación cuando se habla de un estado de bienestar que se consigue a través de la materialización de derechos, más aún cuando el trabajo es el medio para que los seres humanos obtengan dignidad en sus esferas sociales. Entonces, a través del Estado Social de Derecho se crea o se propende por el Estado de Bienestar, que dicho por el autor Regonini (2002) citado en la investigación sobre Estabilidad Laboral en Colombia por Cerquera (2018)

El Estado de bienestar es una forma de Estado social, el cual se define como asistencial, que garantiza estándares mínimos de ingreso, alimentación, salud, habitación, educación a todo ciudadano como derecho político y no como beneficencia. (Pag, 10) Entonces, el Estado Social de Derecho es también una pugna de años por generar estados de bienestar en los ciudadanos a través del cubrimiento de necesidades mínimas para vivir en armonía con la sociedad, logrando significativamente una sociedad en continuo avance. En la Constitución de 1991 el derecho al trabajo está consagrado en el artículo 25 así: El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas. (Constitución Política, 1991)

El derecho al trabajo no solo se encuentra en el artículo 25, sino que en otros textos constitucionales se encuentra inmerso, por ejemplo. El artículo 17 que consagra: Se prohíben la esclavitud, la servidumbre y la trata de seres humanos en todas sus formas. Y aunque podría pensarse que en siglo actual no existe como tal la esclavitud, las formas de esclavismo se han perpetuado en el tiempo como salarios y condiciones de trabajo indignas. A su vez el artículo 26 reza: Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. Finalmente, el artículo 53, desarrolla en gran manera el derecho al trabajo, diciendo:

El Congreso expedirá el estatuto del trabajo. La ley correspondiente tendrá en cuenta por lo menos los siguientes principios mínimos fundamentales: Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos

establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad.

Con el anterior capítulo, la constituyente quiso enfatizar en que debía crearse un estatuto laboral que propenda por velar y garantizar de manera particular y enfática derechos y deberes de trabajadores, sin olvidarse de aquellos principios constitucionales que deben regir esas relaciones. De tal manera, que, aunque la Constitución Política de 1991 es norma de normas, se faculta a los órganos legislativos en la creación de normas específicas, en este caso que de normas de trabajo.

Como se mencionó en el acápite anterior, el artículo 53 constitucional, trajo consigo principios constitucionales que debían envolver las relaciones de los trabajadores, entre ellos se encuentran el principio del mínimo vital y móvil, estabilidad laboral, el principio de irrenunciabilidad, el principio de indubio pro operario y la primacía de la realidad sobre las formalidades, la garantía de la seguridad social, la garantía de la capacitación, entre otras. Vale la pena ahondar un poco respecto a estos principios, pues son de carácter constitucional y el no cumplimiento o visualización de los mismos, es lo que tal vez ha conllevado a la creación de problemáticas sociales que se mantienen en el tiempo.

Principio del Mínimo Vital y Móvil.

Bajo este principio constitucional se establecen los parámetros de la remuneración o contraprestación por un servicio que presta el trabajador a cargo del empleador y tiene estricta relación con el postulado de supervivencia o subsistencia. Con este principio lo que quiere establecer la norma es que el trabajador pueda asegurar un mínimo de condiciones dignas para él y para su familia, obteniendo acceso a la satisfacción de sus necesidades. La Asamblea General de la ONU (1963) establece que:

En este sentido, hay una obligación de contenido mínimo que debe asegurar la satisfacción, al menos de un nivel mínimo esencial, de cada uno de los derechos, según lo establece el

Comité del Pacto Internacional de Derechos, Económicos, Sociales y Culturales de Naciones Unidas. Hacer justiciables estos mínimos han sido los pasos más importantes que se han dado para la protección de los derechos económicos, sociales y culturales, tanto a nivel constitucional como en el derecho internacional de los derechos humanos. (ONU, 1963)

Es decir que, el mínimo vital no solo trata de una retribución meramente económica, sino de aquellos derechos mínimos o esenciales para la subsistencia, como el descanso o la seguridad y que terminan por afectar la dignidad de la persona, es decir que este principio concluye en generar condiciones dignas en el ser humano.

Principio de la Estabilidad Laboral

Este principio tiene íntima relación con el estado de bienestar, que ya se mencionó con anterioridad y que ha sido una lucha de las clases obreras durante mucho tiempo, pues es la conquista de la seguridad en el trabajo. Es entonces la garantía que tienen los trabajadores de permanecer en un empleo. Así mismo, este principio consagra la importancia de que las relaciones de trabajo sean por tiempo indeterminado y que su extinción sea por razones meramente objetivas y que se deje de lado la arbitrariedad. Cerquera (2018) dice de la estabilidad laboral:

Se puede concluir que la estabilidad laboral consiste en la garantía de permanencia del trabajador en el empleo y por ende es un derecho de resistencia al despido. Sin embargo, la posición de la CC es acertada, ya que la misma no debe confundirse con un contrato perpetuo, pues su objetivo fundamental es que el trabajador tenga la garantía de continuar en su puesto de trabajo en tanto cumpla adecuadamente con sus funciones y no exista una justa causa para dar por terminado el vínculo laboral. (Pag, 28)

Principio de Irrenunciabilidad.

Por medio de este principio se ha creado para proteger a la parte más débil en una relación laboral, el trabajador. Bajo este principio se logra limitar abusos por parte del empleador, tratando de menoscabar al trabajador haciéndolo renunciar a derechos que le amparan y que están estrictamente consignados en la ley. Los autores Cuellar y Palacios (2019)

la irrenunciabilidad no es más que un órgano protector que el Estado Social de Derecho, impuso como Estado garante a sus ciudadanos y trabajadores una vez analizadas sus situaciones sociales, económicas y de equidad, con aras de que ni siquiera de forma voluntaria puedan verse menoscabados sus derechos mínimos y adquiridos, buscando con ello la dignificación del trabajador, su mejoramiento constante y el no aprovechamiento del orden subordinador que pueda tener el empleador, apartándose de tajo de conceptos civiles como la voluntad contractual. (Pag, 12)

Del tal alcance es este principio que opera en protección al trabajador y sus condiciones mínimas, protegiéndolas por encima de conceptos civiles contractuales, tales como “el contrato es ley para las partes” de modo que si hay acuerdo bilateral que menoscabe derechos del trabajador, automáticamente es desestimada por ir en contra vía a presupuestos legales de índole constitucional.

Principio Indubio Pro Operario

Este principio se basa en la interpretación de la normatividad laboral, estableciendo que, en caso de duda respecto a una norma en aplicación, se debe optar por la interpretación que más favorezca al trabajador. Respecto a lo anterior Cadena (2022) dice:

Este principio proclama, a grosso modo, que en caso de duda se debe aplicar lo que más favorezca al trabajador. Sin embargo, dicha favorabilidad es aplicable tan sólo cuando suscita duda en la interpretación y alcance de disposiciones legales, reglamentarias o contractuales en materia laboral, es decir normas de derecho sustantivo, mas no de derecho adjetivo. (Pag, 3)

Principio de la realidad sobre las formalidades.

Este principio es una conquista más de la clase obrera respecto a la forma en cómo se visualizaba al trabajador en épocas anteriores, busca proteger aquella realidad que vive el trabajador, más allá de las meras formalidades que existan entre las partes. Es decir, la forma en que el trabajador ha sido vinculado, no es aquella que define los derechos que le atañen, sino más bien es la realidad la que supera toda forma contractual propiamente establecida. Respecto a lo anterior, Morales (2018) ha dicho:

El principio de la primacía de la realidad es un instrumento legítimo de reconocimiento, protección y restauración de las relaciones laborales que surgen entre trabajadores y empleadores, independiente del contexto: en primer lugar, de reconocimiento, porque permite acreditar la existencia de una relación laboral conforme a la labor desempeñada por el trabajador en segundo lugar, de protección, porque supone el respeto y la garantía de los derechos laborales de los trabajadores, al evitar que los mismos se vean vulnerados de forma caprichosa y reiterada por el empleador al permitir ajustarse como fuente de derecho a una interpretación legítima, implícita y favorable a los intereses y expectativas del trabajador. (Pag, 123)

Con base a todo lo anterior, hay que tener en cuenta que el derecho al trabajo no solo se encuentra consagrado en un solo artículo constitucional, que en este caso sería el artículo 25, sino más bien que es tan relevante para un Estado la protección del derecho al trabajo, que su desarrollo normativo debe reflejar la importancia que tiene para una sociedad. Ahora bien. Respecto al derecho al trabajo como derecho fundamental ha tenido desarrollo normativo a lo largo y ancho del tiempo, entre las normas más importantes que la desarrollan se encuentran:

Código Sustantivo del Trabajo

Como aquella norma específica que cumple con lo asignado en el artículo 53 de la Constitución Política de 1991, este estatuto, desarrolla básicamente las reglas y procedimientos respecto a las relaciones laborales y los posibles conflictos que se pueden suscitar. Entre los artículos que resaltan la importancia del derecho al trabajo se encuentran:

Artículo 7: El trabajo es socialmente obligatorio.

Artículo 8: Nadie puede impedir el trabajo a los demás, ni que se dediquen a la profesión, industria o comercio que les plazca, siendo lícito su ejercicio, sino mediante resolución de autoridad competente encaminada a tutelar los derechos de los trabajadores o de la sociedad, en los casos que se prevean en la ley.

Artículo 9: El trabajo goza de la protección del Estado, en la forma prevista en la Constitución Nacional y las leyes. Los funcionarios públicos están obligados a prestar a los trabajadores una debida y oportuna protección para la garantía y eficacia de sus derechos, de acuerdo con sus atribuciones.

Artículo 10: Todos los trabajadores y trabajadoras son iguales ante la ley, tienen la misma protección y garantías, en consecuencia, queda abolido cualquier tipo de distinción por razón del carácter intelectual o material de la labor, su forma o retribución, el género o sexo salvo las excepciones establecidas por la ley.

Artículo 11: Toda persona tiene derecho al trabajo y goza de libertad para escoger profesión u oficio, dentro de las normas prescritas por la Constitución y la Ley.

Artículo 13: Las disposiciones de este Código contienen el mínimo de derechos y garantías consagradas en favor de los trabajadores. No produce efecto alguno cualquiera estipulación que afecte o desconozca este mínimo. (Código Sustantivo del Trabajo, 1950)

Aunque este código fue expedido con antelación a la promulgación de la Constitución Política de 1991, con el paso del tiempo ha tenido varias reformas que desarrollan principios constitucionales y que al leerlos se puede interpretar que en cada uno de ellos se propende por garantizar principios constitucionales como la protección del Estado, la igualdad, la no discriminación, la libertad de escogencia, la irrenunciabilidad, el mínimo vital, y otros más que puedan proponer un supuesto de bienestar para el trabajador y que creen condiciones dignas, tal como se lo ha manifestado anteriormente.

Las reformas que ha tenido el estatuto laboral, han sido consecuentes a garantizar el Estado Social de Derecho a través de garantías que perpetren la dignidad y la igualdad.

Ley 100 de 1993:

Entre las normas más conocidas en el espectro del derecho al trabajo, se encuentra esta, por el cual se crea el Sistema de Seguridad Social, por medio de este se garantiza que la dignidad del trabajador también se extendida a orbitas como la salud, la vejez y su sistema familiar. Entre otras normas que se han creado para asegurar la dignidad de los trabajadores se encuentran la Ley 1010 de 2016, la Ley 1429 de 2010, la Ley 1636 de 2014, la Ley 2101 de 2021, entre otras. A su vez, no solo la normatividad es parte integrante de la protección del derecho al trabajo, sino que la jurisprudencia ha desarrollado de gran manera lo que significa en el ordenamiento jurídico colombiano.

4.1.3. Jurisprudencia del derecho al trabajo.

En Colombia, no solo la ley es fuente de derecho sino también la doctrina y la jurisprudencia, de tal manera que la jurisprudencia son aquellos fallos de las Altas Cortes, que crean conceptos respecto a ciertos derechos y garantías suscitados por problemáticas sociales que terminan por desatención a la norma y obligan a estos órganos colegiados a pronunciarse. Al respecto se traerán los conceptos jurisprudenciales más importantes respecto al derecho al trabajo.

Sentencia T-026 de 2001: El trabajo se preserva por la normativa constitucional "en condiciones dignas y justas", es decir, sobre el supuesto de que quien aporta su esfuerzo a cambio de la remuneración es un ser humano, que constituye finalidad y propósito de la organización política, del orden jurídico y de las autoridades, y jamás un medio ni un instrumento para alcanzar otros fines, sean ellos particulares o públicos. Es propio de la dignidad en que debe desenvolverse la relación laboral que el trabajo se remunere proporcionalmente a su cantidad y calidad. Todo trabajo debe ser remunerado, desde el primer minuto en que se presta, pues del salario depende la subsistencia del trabajador y el sostenimiento de su familia. (Corte Constitucional, 2001)

Sentencia C-536 de 2019: En la Constitución de 1991, el trabajo tiene un rol central en el ordenamiento jurídico, pues es una de las bases fundamentales del Estado Social de Derecho. En efecto, reconoce un concepto normativo de trabajo que garantiza la dignidad humana y que concibe al empleado como titular de derechos laborales. (Corte Constitucional, 2019)

Sentencia T- 074 de 2023: el trabajo ocupa un lugar axial en el ordenamiento constitucional (preámbulo y artículos 1º, 25 y 53); y se trata de un derecho que debe desarrollarse en condiciones dignas y justas, lo cual significa que, tanto en el ámbito público como en el privado, deben respetarse los principios instituidos en el artículo 53 superior, la libertad, la igualdad, la dignidad y los derechos de los trabajadores, como son la intimidad, la integridad física y moral, el buen nombre y la libertad sexual, entre otros. (Corte Constitucional, 2023)

Con las anteriores sentencias queda manifiesto la posición de la Corte respecto al derecho al trabajo, como aquel generador de dignidad humana en la persona y no solo eso, sino también como base de una sociedad por el cual los individuos pueden llegar a realizar sus fines y propósitos y por el cual debe ser protegido con especial relevancia al tratarse de un derecho que

envuelve principios constitucionales que garantizan bienes jurídicos tales como la libertad y la igualdad. Al respecto vale anotar que cuando se habla de principios, cabe señalar aquello que fue socializado por Robert Alexy en su teoría de la argumentación jurídica, cuando hablaba de los principios como mandatos de optimización en cualquier ordenamiento jurídico. La teoría de Robert Alexy, explicada por Castillo. (2000) dice: Los principios son normas que ordenan que algo sea realizado en la mayor medida posible, dentro de las posibilidades jurídicas existentes. Por lo tanto, los principios son mandatos de optimización. En cambio, las reglas son normas que sólo pueden ser cumplidas o no.

Por lo anterior se puede establecer que, aunque la norma tiene mayor preponderancia, el principio como mandato de optimización refuerza la idea de cumplimiento de un deber legal, en otras palabras, en el ordenamiento colombiano, los principios, aunque son auxiliares de la ley ayudan a mantener la preponderancia de la norma como deber, tal como lo ha establecido la Corte respecto al respeto de los principios constitucionales en el derecho al trabajo. A su vez, la Corte Constitucional ha sido enfática en reconocer que el derecho al trabajo construye y solidifica el Estado Social de Derecho, tal como lo quisieron plasmar los constituyentes en la Constitución Política de 1991 en la Sentencia 593 de 2014, la Corte aclara,

Desde el Preámbulo de la Constitución, se enuncia como uno de los objetivos de la expedición de la Constitución de 1991, el asegurar a las personas la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz. Es decir, el trabajo es un principio fundante del Estado Social de Derecho. Es por ello que desde las primeras decisiones de la Corte Constitucional se ha considerado que “Cuando el Constituyente de 1991 decidió garantizar un orden político, económico y social justo e hizo del trabajo requisito indispensable del Estado, quiso significar con ello que la materia laboral, en sus diversas manifestaciones, no puede estar ausente en la construcción de la nueva legalidad. (Corte Constitucional, 2014)

Dando cumplimiento al desarrollo de la normatividad alrededor de la actividad del mototaxismo, fue necesario reconocer los postulados legales del derecho al trabajo, debido a que el mototaxismo se desprende de aquellos vacíos legales que se presentan en la norma laboral. Ahora, es necesario precisar que esta actividad es ilegal en el territorio colombiano debido a que no existe una norma que la regule o permita su práctica, ese vacío legal o la falta de regulación por

el legislador es el que permite que los gobiernos nacionales y locales no puedan cesar esta actividad.

4.1.4. Normatividad del transporte Público en Colombia, y uso de motocicletas como transporte público.

En Colombia, existen ciertas leyes que han permitido el uso del transporte público y para dar inicio con el desglose de las posibles normas que controvierten los mototaxistas, es necesario dar un concepto del transporte público.

El Decreto 1079 de 2015, se creó con la finalidad de regular algunas disposiciones sobre el transporte público en Colombia, de tal modo que el artículo 2.1.2.1 establece premisas generales para el transporte de pasajeros, conceptualizando lo siguiente:

De conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

La premisa que trae este artículo es que la actividad transportadora debe estar de conformidad a los reglamentos del Gobierno Nacional. De seguido dice:

Transporte público: de conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, 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, sujeto a una contraprestación económica.

La premisa de este artículo se encuentra en vehículos apropiados, lo que notoriamente va en contravía del uso de motocicletas por el potencial peligro que puede representar para sus usuarios. Con lo anterior se entiende que el mototaxismo va en contravía de estos dos artículos, a su vez la Ley 792 de 2002 Código Nacional de tránsito también ha establecido ciertas reglas que aparentemente los mototaxistas en el ejercicio de su actividad están violando, en primera medida, el artículo 96 establece ciertas reglas para circular en motocicleta:

ARTÍCULO 96. NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad.
2. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.
3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
4. El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite. (Ley 792 de 2002)

En el ejercicio del mototaxismo sin lugar a estudios técnicos, se puede evidenciar que los mototaxistas casi nunca llevan elementos de seguridad, como elementos reflectivos, y el único elemento de seguridad que llevan es su casco, que en la mayoría de los casos no cumple con la reglamentación necesaria. En este caso por ejemplo se creó una resolución con las condiciones mínimas que debe tener un casco, la resolución No. 23385 de 2020, en su artículo 4, dicta lo siguiente:

Artículo 4. Uso del casco protector para motociclistas. Los conductores y acompañantes, si los hubiere, cuando transiten en vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos, deberán usar obligatoriamente el casco protector para motociclistas, de la siguiente manera: a. La cabeza del motociclista (conductor y/o acompañante) debe estar totalmente inmersa en el casco y el sistema de retención debe estar asegurado por debajo de la mandíbula inferior, sin correas rotas, ni broches partidos e incompletos. b. No podrán portar sistemas móviles de comunicación o teléfonos que se interpongan entre la cabeza y el casco, excepto si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres. c. En el caso de cascos con cubierta facial inferior movable, ésta siempre debe ir cerrada y asegurada durante el tránsito, de tal

manera que ofrezca protección a la cara del motociclista (conductor y/o acompañante). (Res. 23385,2020)

En efecto, se puede establecer que, en muchos casos, los mototaxistas violan esta normatividad, ya que, en su mayoría, aunque cuenten con un casco para ellos y para sus usuarios, los mismos se encuentran en muy malas condiciones, poniendo en riesgo la vida de sus pasajeros y esto se puede ver en la manera en cómo lo usan para hacer recorridos “fáciles o cortos” o como muchos usuarios ni siquiera se preocupan por su uso por temas de estética, más que de seguridad.

Respecto a lo anterior, Chaparro, Espinosa y Molina (2019) investigaron el uso de casco certificado en Colombia y encontraron que solo el 2,8% de los motociclistas colombianos usan casco certificado. Además de ello los investigadores también socializan que:

De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en Colombia hubo un incremento de los decesos viales, de 6.136 en el año 2012 pasó a 6.718 en el año 2017 de los cuales el 30,9% sufrieron traumatismo craneoencefálico; también se observó un aumento de las personas lesionadas en incidentes de tránsito, de 39.427 en el año 2012 se pasó a 40.088 en el año 2017. Las principales víctimas de este tipo de hechos fueron los usuarios de motocicleta (considerado al conductor y acompañante), que para el año 2017 contribuyeron con el 50,2% de los fallecidos y el 56,6% de los lesionados. (Pag, 1)

Cifras bastante alarmantes, pero que se relacionan directamente con el uso de motocicletas en el país y su uso ilegal como transporte público. En cifras más recientes se pudo encontrar que, según Publimotos (2025) cada día mueren alrededor de 14 motociclistas en Colombia. Estas cifras dan cuenta del exponencial problema de utilizar como transporte publico la motocicleta. Continuando con el Código Nacional de Tránsito y Transporte, se sanciona por el presidente de la Republica de Colombia el Decreto No. 2961 de 2006 en consonancia con el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 debido al creciente y desmedido uso de la motocicleta como medio de transporte público, en este decreto se establecieron multas para aquellos motociclistas que practiquen la actividad ilegal del mototaxismo, el artículo 4 establece las radicales sanciones monetarias a las que se ven enfrentados aquellos infractores, multas desde los 30 salarios mínimos legales mensuales vigentes, inmovilización del vehículo automotor y suspensión de la licencia de conducción.

Además de lo anterior y como herramienta para frenar el uso de la motocicleta como transporte público también se estableció la prohibición de parrilleros en ciertas zonas de la ciudad y en ciertos horarios, a criterio de las administraciones municipales, esto se encuentra en el artículo primero y segundo. Ahora bien, entre otras normas que deben cumplir los motociclistas y que flagrantemente violan los mototaxistas es el Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito (SOAT) que se encuentra establecido en el artículo 42 del Código Nacional de Transito, que dice:

Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan. (Art. 42)

Para entender la importancia del Seguro obligatorio de accidentes de tránsito, es necesario conceptualizarlo, para la Superintendencia Financiera de Colombia, el SOAT es:

Es un Seguro Obligatorio para todos los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional, ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito, incluye los vehículos extranjeros que circulan por el territorio nacional y excluye aquellos que se movilizan por vías férreas y la maquinaria agrícola. Este seguro y sus coberturas fueron creados por ley. Hace parte del Sistema General de la Seguridad Social en Salud del país y las tarifas son calculadas por la Superintendencia Financiera de Colombia. (Superfinanciera, S.f.)

Pese a que la importancia del SOAT, esta descrita por su calidad de protección y cobertura en accidentes de tránsito, muchos motociclistas no cuentan con dicho requerimiento, es así que, en cifras socializadas por Infobae, se encontró que: Según el Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), el 61% de las motocicletas que circulan en el país no tiene la póliza obligatoria. De un total de 12 millones de motos registradas, aproximadamente 7,3 millones carecen del Soat. (Romero, 2024) La anterior cifra demuestra la peligrosidad que puede causar utilizar este tipo de transporte, que, en caso de accidente, no cuenta con la cobertura para amparar daños en el propietario y el usuario, o aquellos terceros que afecte. En relación con las cifras anteriormente expuestas, existen consecuencias inmediatas respecto al mismo en otras esferas sociales y gubernamentales del país, El Colombiano (2023) revelo que:

Cuando se presenta un accidente de tránsito de un vehículo no asegurado, la atención en salud que requieran las personas lesionadas debe ser cubierta por la Adres, con los recursos de las transferencias que realizan las compañías de seguros a la entidad. (Colprensa, 2023)

El artículo en mención también reveló que durante el año 2023 el cubrimiento en salud de personas que no contaban con Soat (2.053 casos) y estuvieron involucrados en un siniestro vial costó Doscientos cincuenta y tres millones de pesos que estuvieron a cargo del ADRES. (Ibidem) Otra de las normas que contravienen los mototaxistas es utilizar la motocicleta sin licencia de conducción. La Ley 769 de 2002 en el artículo 131 establece la prohibición de conducir un vehículo o motocicleta sin licencia de conducción. Respecto a esto, el Ministerio de Transporte pudo establecer que, en el último año, (2023) cerca del 42% de los conductores muertos por siniestros viales, no tenían licencia de conducción. (MinTransporte, 2023)

La anterior cifra como las anteriores contravenciones a la norma genera impacto negativo, por ejemplo, el impacto en la inseguridad vial crece debido a que al no contar con una licencia de conducción la formación necesaria para conducir de manera segura, respetando la normatividad de tránsito es mínima y como ya se han relacionado en cifras anteriores, los niveles de inseguridad en las vías, aumenta. Respecto a la Ley 1239 de 2008 incluyó algunas especificidades del artículo 96 del Código de Tránsito y Transporte, el numeral 2 dice:

Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.

Y el numeral 5 incluye:

El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución. (Ley 1239 de 2008)

La contravención a la norma por los mototaxistas y sus usuarios se genera en el momento en primera instancia cuando no utilizan prendas reflectivas que los diferencien y al utilizar cualquier tipo de casco que no tiene una referencia que en este caso es la placa del vehículo.

4.1.5. Decretos municipales que restringen el mototaxismo.

Decreto No. 2961 de 2006, El artículo 1 establece que:

En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicleta, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por periodos inferiores o iguales a un año. (Art.1) Pese a que el mototaxismo es un tema que ha significado desgaste para las autoridades municipales se ha intentado a través de decretos prohibir su uso, a continuación, se socializan los decretos más significativos alrededor de Colombia respecto a la prohibición del mototaxismo.

Decreto 461 de 2021:

Para el año 2021, el alcalde de Pasto, en ejercicio de su poder, restringió la movilidad de motocicletas para la época de final de año en el casco urbano de la ciudad de Pasto, desde el 20 de diciembre hasta el 10 de enero. Esta medida se tomó con el fin de las alarmantes cifras que presidían a la ciudad, donde el 60% de los siniestros viales fatales relacionaban motos en la ciudad de Pasto. Esta medida se ha prolongado durante las mismas fechas de festividad durante los años siguientes debido a que la incidencia en inseguridad por el uso de motocicletas con parrillero ha aumentado, por ello, las alcaldías de turno han perpetuado la medida.

Decreto 119 de 2022

Por medio de este decreto en la ciudad de Bogotá se restringió el uso de motocicletas con acompañantes hombres en horario nocturno para los fines de semana. Decreto que se llevó a cabo con el fin de evitar el alto índice de inseguridad y hurtos que sacudían a la ciudad y que se maquillaban por medio del ilegal transporte público del mototaxismo.

Decreto 0102 de 2014

Con este decreto, en la ciudad de Neiva, la Alcaldía Municipal intento menguar el fenómeno del mototaxismo adaptando las siguientes medidas: 1. La restricción de motocicletas con acompañante parrillero hombre en el centro de la ciudad y 2. Para poder transitar con acompañante parrillero hombre, el conductor de la motocicleta deberá ser el propietario del vehículo, sin que esto le de autorización al dueño de la motocicleta a prestar servicio de mototaxismo.

4.1.6. Proyectos legislativos sobre el mototaxismo.

Durante varios años, se ha intentado por varios actores y defensores del gremio de mototaxismo, interponer proyectos de ley para legalizar el uso de la motocicleta como transporte público, proyectos que hasta el momento no han funcionado por encontrarse en contravía a lo preceptuado en la norma. Algunos de los proyectos son:

Proyecto de Ley 123 de 2004: por medio del cual se permita el uso de mototaxis en municipios de categoría 4, 5 y 6, a través de la carnetización de los mototaxistas, con el fin de que los usuarios conocieran quienes los transportan y se redujeran los índices de inseguridad. Pese a lo anterior, el proyecto de ley fracaso, y fue archivada en la Comisión Sexta del del Senado de la Republica, por ser violatoria a leyes.

Proyecto de Ley 99 de 2004: Entre otras disposiciones, se pretendía que se legalizara el uso de motocicletas como transporte público, siempre y cuando los vehículos cumplieran ciertos requisitos como ser adaptados como “mototrailers” y cumplir con ciertas características ambientales y cumplimientos que sean determinados por el Ministerio de Transporte. Proyecto de Ley que fue archivado en el Senado de la Republica.

4.1.7. Jurisprudencia sobre el mototaxismo.

Respecto al servicio de transporte público en Colombia la jurisprudencia ha dicho:

A. Sentencia C- 033 de 2014: A través de esta sentencia la Corte Constitucional reitera las características esenciales de la prestación del servicio de transporte público en Colombia, lo cual permite establecer los parámetros de ilegalidad en el mototaxismo, dice la Corte:

El servicio público de transporte presenta las siguientes características: i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida. (Corte Constitucional, 2014)

Dicho lo anterior se puede establecer que el mototaxismo en Colombia no cumple con ninguna de las características antes descritas de forma total o parcial, pero que sigue siendo un indicador de ilegalidad en el servicio al controvertir la norma. Muy pocos los estudios que han hecho los órganos colegiados respecto a este tema, entre las posturas más importantes se encuentran:

B. Sentencia T-1172 de 2003: Por medio de la cual la respecto a una asociación de mototaxistas de Leticia demandando la violación del derecho a la libre escogencia de empleo o profesión por parte de las entidades gubernamentales al prohibir el mototaxismo, la postura de la Corte Constitucional al respecto:

Para la Sala, es claro que el derecho al trabajo debe estar sujeto a las reglas establecidas por el ordenamiento jurídico y el Estado de Derecho, para poder ejercerse sin entrar en litigios con el interés general que prevalece sobre el particular. En Colombia, tal como lo establece la disposición constitucional citada, toda persona es libre de escoger profesión u oficio e inclusive, si la ley no ha exigido formación académica para la ocupación seleccionada en virtud de esa libertad, la norma hoy vigente las favorece a todas, como regla general, con el libre ejercicio, a menos que su índole propia implique en sí mismo un **riesgo para la sociedad**. Ese principio de libertad, que se conjuga con el derecho al trabajo, **no se concibe como absoluto**, al igual que sucede con todas libertades y derechos reconocidos en la Carta Política. De su naturaleza y de las repercusiones sociales de su ejercicio se **desprenden las limitaciones** que la sujetan a prescripciones de carácter general establecidas por el legislador y a restricciones de índole concreta por parte de las autoridades administrativas. (Corte Constitucional, 2003)

De ese modo, la Corte señalo su postura respecto al mototaxismo dejando claro el interés general de la sociedad respecto de una actividad que es riesgosa pese a que haya un interés particular sobre el mismo como lo es el derecho a trabajar.

C. Sentencia 00303 de 2018 del Consejo de Estado. Por medio de la cual el Consejo de Estado decide fallar respecto a la acción de reparación directa contra el Instituto Distrital de Tránsito y Transporte de Santa Marta por la inejecución de controles a personas que se dedican a la práctica ilegal del mototaxismo y que han generado daños antijurídicos a empresas legalmente constituidas que se dedican al transporte público y se han visto directamente afectadas por la omisión de control de los entes territoriales. Respecto a la petición el Consejo de Estado se permitió señalar respecto a la omisión de control:

A la autoridad estatal competente le corresponde asegurar el cumplimiento de sus deberes sociales y de los particulares, so pena de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por su acción u omisión. Ello no puede analizarse en términos absolutos, sino atendiendo en cada caso concreto a la situación de la víctima y a las posibilidades de la administración, teniendo presentes los riesgos que los particulares están en el deber de asumir.

De ese modo el Consejo de Estado decidió:

Ante la generalización del transporte irregular, ampliamente conocida por ciudadanos y autoridades, debieron enfilarse todos los esfuerzos a sancionar a quienes lo llevaban a cabo, así como a garantizar que solo aquellos quienes contaban con el correspondiente permiso fueran quienes prestaran el servicio público y, así mismo, obtuvieran provecho económico de la actividad. Por lo anterior, puede deducirse que la disminución del parque automotor de Rodatus S.A. y, de suyo, de los ingresos percibidos, es una directa consecuencia de la prestación ilegal del servicio público de transporte y es imputable a la administración distrital pues, aun cuando procuró la adopción de medidas que eliminaran esta práctica, lo cierto es que estas no fueron efectivas.

Este fallo resulta muy relevante para el estudio que atañe a la investigación, debido a que no solo acarrearán faltas y sanciones aquellos que realizan la actividad irregular, sino que también el Estado, en cabeza de las instituciones municipales y gubernamentales tiene el deber de control y al omitirlo puede generar un daño grave a los bienes jurídicos de los demás, como el anterior caso y por ende le es aún mayor su responsabilidad de control al encontrarse frente a imputaciones por omisión de control.

D. Sentencia 25041 de 2012 del Consejo de Estado: Tal como la anterior sentencia, el Consejo de Estado se permitió fallar respecto a los daños y perjuicios derivados de la omisión de control en el transporte público informal en la ciudad de Medellín.

Es de rango superior la configuración de la responsabilidad del Estado por la omisión en el acatamiento de las obligaciones preestablecidas por las normas; en ese orden, a la autoridad estatal competente le corresponde asegurar el cumplimiento de sus deberes sociales y de los particulares, so pena de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por su acción u omisión. Por lo tanto, el Estado debe utilizar todos los medios de que dispone para lograr que el respeto a los derechos de las personas por parte de las demás autoridades públicas y particulares sea una realidad y no conformarse con realizar una simple defensa formal de los mismos. (Consejo de Estado, 2012)

Después de la revisión jurisprudencial, es dable concluir que son pocas las menciones que realiza la Corte respecto a tan álgido tema, y si se han hecho, son con el fin de responder a casos de responsabilidad civil extracontractual, manteniendo siempre la posición de la ilegalidad del servicio. De modo que, hasta el momento no hay un análisis crítico y profundo que haya realizado la Corte en mención con el mototaxismo, y su posición es mantener el servicio del mototaxismo como ilegal debido a su inminente peligrosidad para los usuarios y para la sociedad en general. Sería bastante útil contar con una sentencia de la Corte que desarrolle el problema jurídico de la legalidad del mototaxismo para que así, las autoridades gubernamentales y municipales tengan más herramientas jurídicas que justifiquen la posición de negación de legalización de este servicio.

4.2. Identificar Políticas Públicas que propenden por la garantía del mototaxismo en la ciudad de Pasto, año 2022- 2024.

Los autores Ramírez y Acevedo (2024) resumen las regulaciones que se han logrado alrededor de todo el mundo para mitigar los efectos de la ilegalidad del mototaxismo, entre las políticas públicas más importantes implementadas en algunos lugares del mundo se encuentran las siguientes:

Tailandia fue el primer lugar donde se adoptó medidas legislativas para regular el uso del mototaxismo como transporte público, política que fue implementada a través de la Ley de Vehículos de 2004. Las adaptaciones más importantes incluyeron: 1) Tarifas reguladas según la distancia recorrida. 2) Distintivo en las placas (color amarillo) para que se diferencien de las de uso particular. 3) Elementos de protección obligatoria para el conductor y el pasajero: chalecos reflectivos y cascos. 4) Pago de impuesto de rodamiento anual. 5) Mayor severidad en la imposición de sanciones a aquellos que infrinjan tales normas. (Pag, 14)

Para el año 2010, tomando como base la política pública implementada en Tailandia, Vietnam quiso hacer lo mismo, para el año 2013 se propusieron las siguientes estrategias para el control del mototaxismo: 1) Tarifas reguladas por trayecto. 2) Regulación sobre emisiones para mitigar la contaminación ambiental. 3) Obligatoriedad para los conductores de afiliación a empresas ya establecidas. (Pag, 14)

En Calabar, se ha reconocido el uso de vehículos de 2 y 3 ruedas para el transporte público, dejando como base las siguientes reglas: 1) Creación de una autoridad reguladora para este tipo de

transporte. 2) Registro anual obligatorio y pago de un seguro que cubra daños a terceros. 3) Uso obligatorio de elementos de protección. 4) Uso de un color para el reconocimiento de los vehículos. (Pag, 15)

En Colombia, en el año de 2017, en la ciudad de Bucaramanga la alcaldía municipal promovió el Decreto 0056 con el fin de mitigar la práctica informal del mototaxismo, entre las medidas que se adoptaron para tal, se exigió mayor control de las autoridades policiales, pero cabe resaltar que este decreto trajo consigo la promoción de alternativas de empleo formal y la producción de videos informativos y educativos respecto al uso de transporte formal. #YoUsoTransporteLegal, incentivar el uso de transportes no motorizados y legales como la bicicleta (Pag, 26) de tal modo que, aunque se hace uso de medidas coercitivas como el uso de multas, también se propende por la educación y sustento de la población que lo requiere.

Entre las políticas públicas más ambiciosas que se han logrado en Colombia para la regularización del mototaxismo se encuentra el Decreto 4125 de 2008 por medio del cual el Ministerio de Transporte reglamenta la habilitación de empresas que presten el servicio Público en motocarros, con algunas reglas específicas, entre las más importantes se encuentra:

1) solo se podrá habilitar el servicio en municipios o territorios donde la población sea máximo 50.000 habitantes.

2) Solo podrán ser habilitadas personas jurídicas, con todos los requisitos de ley que se requieren

3) Solo se habilitará para uso del radio de acción municipal.

4) solo podrán prestar el servicio quienes estén debidamente habilitados.

5) Se deberán hacer estudios de oferta y demanda.

6) el servicio público tendrá la vigencia de 3 años.

7) Las empresas deberán renovar el servicio.

8) El servicio solo podrá prestarse en vehículos propios.

9) Deberán utilizar un color distintivo.

10) Deberán adquirir seguros obligatorios y pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual.

Resulta interesante que se puedan adaptar políticas públicas como estas, para la aplicación en municipios pequeños, donde los sistemas de transporte público convencional resultan de difícil acceso o que, por diferentes problemáticas, su adaptación no se ha logrado. En el municipio de San Jerónimo Antioquia se dio aplicación al decreto 4125 de 2008 por medio de Resolución 024 del 21 de enero de 2012, incitados por la deficiencia en el transporte informal y la inoperancia de los decretos que prohíben el uso del mototaxismo como transporte público, la administración municipal dio habilitación a la empresa “COOTRASANJE” quienes cumplieron con todos los requisitos de ley para obtener el permiso. Todo con el fin de aliviar el caos vehicular derivado de la inviabilidad de la aplicación de decretos coercitivos.

4.3. Proponer Políticas Públicas sobre las posibles estrategias para la regulación del mototaxismo, que intenten satisfacer las problemáticas sociales de esta población.

Para hacer la proposición de políticas públicas efectivas que mitiguen y controlen el uso de motocicletas como transporte público en la ciudad de Pasto, hay que reconocer en primera instancia las características sociodemográficas de la ciudad y como las mismas pueden ocasionar que las personas busquen como medio de sustento el mototaxismo.

4.3.1. Caracterización sociodemográfica de la ciudad de Pasto.

4.3.1.1. Geografía.

El municipio de Pasto se encuentra en el suroccidente de Colombia, es la capital del departamento de Nariño, ubicada en medio de la cordillera de los Andes en el macizo montañoso denominado nudo de los Pastos, situada en el denominado valle de Atriz, al pie del volcán Galeras. tiene 1.181 km² de superficie de la cual el área urbana es de 26.4 km². Pasto limita al norte con el municipio de La Florida, Chachagüí y Buesaco; al sur con el municipio de Funes y con el departamento del Putumayo; por el oriente con el municipio de Buesaco y el departamento del Putumayo; por el occidente con los municipios de Tangua, Consacá, Nariño y La Florida. (CDR, 2024) Según el CDR (2024):

El Municipio cuenta con el paso de la vía Panamericana que atraviesa América de norte a sur, la cual, a nivel departamental se conecta con el corredor intermodal Pacífico Amazónico. Debido a que, la ciudad está en un valle interandino la temperatura promedio anual es de 13,3 °C, la visibilidad es de 10 km y la humedad es de 60% a 88%. (Pag, 9)

4.3.1.2. Sistema Político y Administrativo.

Pasto se encuentra organizado bajo un gobierno municipal, en cabeza del alcalde, quien ejerce el poder ejecutivo, y el Consejo Municipal quien ejerce el poder legislativo y está dividido en 12 comunas, 17 corregimientos y 414 barrios.

4.3.1.3. Aspectos demográficos.

Para el año 2023, se estima que la población está en 410.835 habitantes y una densidad poblacional de 347.8 Hab/Km², para ese año el 46,9% eran hombres y el 53,1% mujeres. En base a algunos datos suministrados por el DANE, el CDR (2024) pudo concluir que desde el año 2010 gradualmente el porcentaje de población de hombres ha disminuido, y en cambio la población femenina ha aumentado

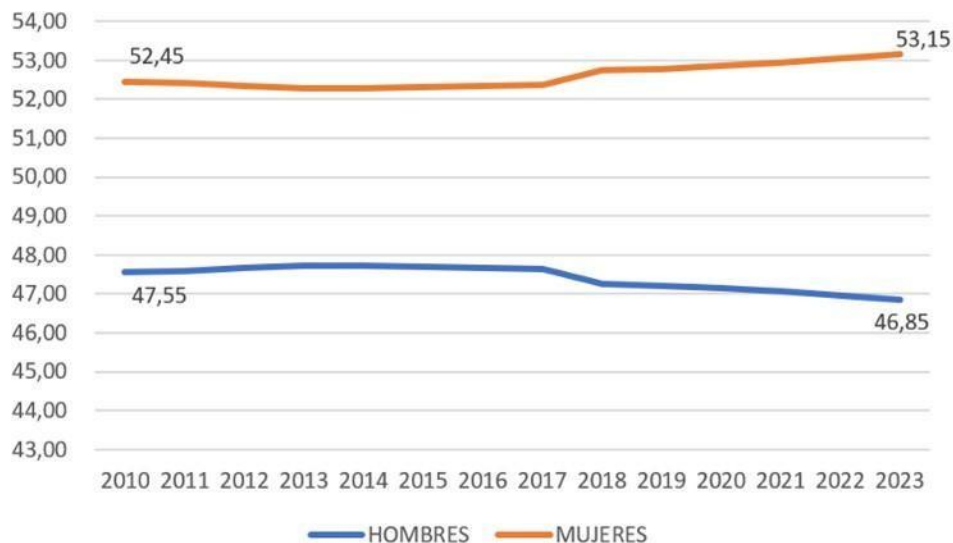


FIGURA No. 1: Tomado de: Contexto del Municipio de Pasto. CDR- Universidad de Nariño. 2024 Pag, 10.

Ahora bien, por la ubicación de la ciudad de Pasto, el municipio es rico en cultura, biodiversidad, variedad de pisos térmicos, recursos naturales y étnicas. De tal modo que la población que habita en el municipio de Pasto es diversa. Según cifras del DANE (2023) el 2,3%

de la población se reconoce como miembro de una etnia, y de ese porcentaje el 70,4% es indígena y el 28,6% es afrodescendiente. Respecto a la ubicación de los habitantes, el CDR (2024) reporta que para el año 2023, el 77,8% de las personas (319.669 Hab.) se ubican en la zona urbana, mientras que el 22,2% (91.166 Hab.) en la zona urbana. (Pag, 11)

Otro factor importante que vale la pena analizar y relacionar con las posibles problemáticas sociales presentadas es la pirámide poblacional. Según CDR (2024)

Pasto presenta una condición demográfica de población regresiva, el índice de Sundbarg lo demuestra, ya que el porcentaje de personas de 50 y + años es superior al porcentaje de población menor de 15 años, además el índice Burgdofer indica que la población de este municipio es vieja. (Pag, 15)

4.3.1.4. Índice de Pobreza Multidimensional.

Para diseñar políticas públicas que realmente generen impacto positivo en la población pastusa, conocer las carencias de los hogares es importante para comprender de mejor manera porque se promueven las prácticas ilegales como salidas inmediatas a las carencias. El índice de pobreza multidimensional se obtiene teniendo en cuenta datos como la salud, educación, empleo, características de vivienda, entre otras. Según el CDR (2024)

Pasto presenta un IPM (16,3%) inferior al IPM departamental (33,1), esto puede explicarse de la siguiente manera, Pasto al ser capital del departamento tiende a recibir una proporción significativa de la inversión pública destinada al desarrollo social y económico de la región. Esta inversión puede manifestarse en proyectos de infraestructura, programas sociales, acceso a servicios básicos, entre otros. La disponibilidad de estos recursos puede contribuir a mejorar las condiciones de vida de la población y reducir los niveles de pobreza. (Pag, 19)

Entre otros datos que componen la pobreza multidimensional se encuentra el empleo, porcentaje que es singular para la ciudad, debido a que la tasa de trabajo informal se encuentra en el 89,8%. Porcentaje que se desarrollara más adelante.

- a. Educación en el municipio de Pasto.** Respecto a la educación, los niveles de desescolarización y bajo nivel educativo son relativamente altos, con mayor proporción en las zonas rurales, alcanzando un porcentaje del 72,60% justificado en el aislamiento que se resume en la baja oferta educativa, y el difícil acceso a la educación y la popularidad del trabajo infantil en esta zona.
- b. Salud en el municipio de Pasto.** Según el CDR (2024) el 15% de la población no cuenta con acceso a sistemas de salud en ningún régimen. A continuación, se muestra la tabla elaborada por el CDR (2024) que explica la deficiencia en el alcance de los servicios de salud en el Municipio.

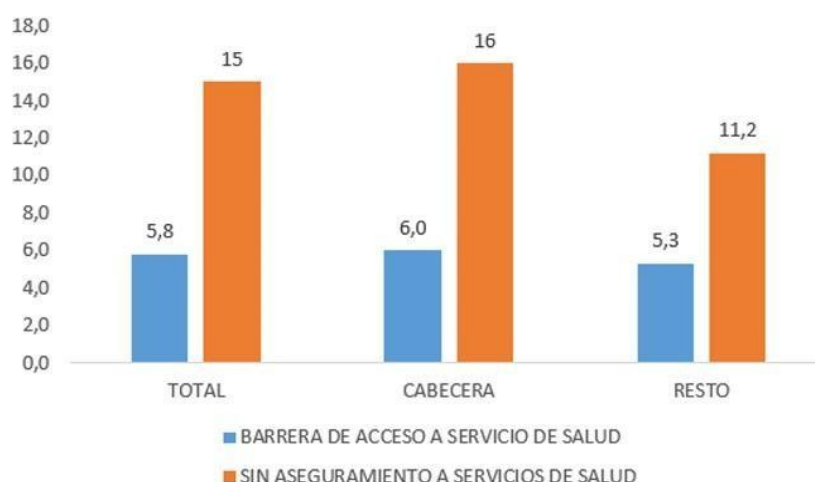


Figura No.2: Tomado de: Contexto del Municipio de Pasto. CDR- Universidad de Nariño. 2024 Pag, 21.

- c) Condiciones de los niños y jóvenes en el municipio de Pasto.** Relacionado con el alto índice de baja escolaridad en el municipio, el rezago escolar es uno de los factores que más golpea a los niños y jóvenes y que puede deberse a varios factores como lo ha indicado el estudio del CDR (2024)

No todos cuentan con las mismas oportunidades para salir adelante y sin duda alguna el contexto donde se desenvuelvan también influye, este indicador denota una condición de atraso o de no conclusión de los estudios en los tiempos establecidos para un nivel educativo. Además, es un problema complejo que no responde únicamente a una decisión individual, sino que puede ser el efecto de factores que tienen que ver con el Estado, la

escuela y el currículo, el contexto, la familia y las características del propio alumno, fenómenos que afectan principalmente a la población más desprotegida. (Pag, 21)

d) Condiciones de vivienda en el municipio de Pasto. En el estudio que se realizó por medio del CDR (2024) se logró encontrar que en el municipio hay una alta condición de hacinamiento, debido a la gran cantidad de población en busca de oportunidades, la siguiente tabla demuestra las condiciones de vivienda:

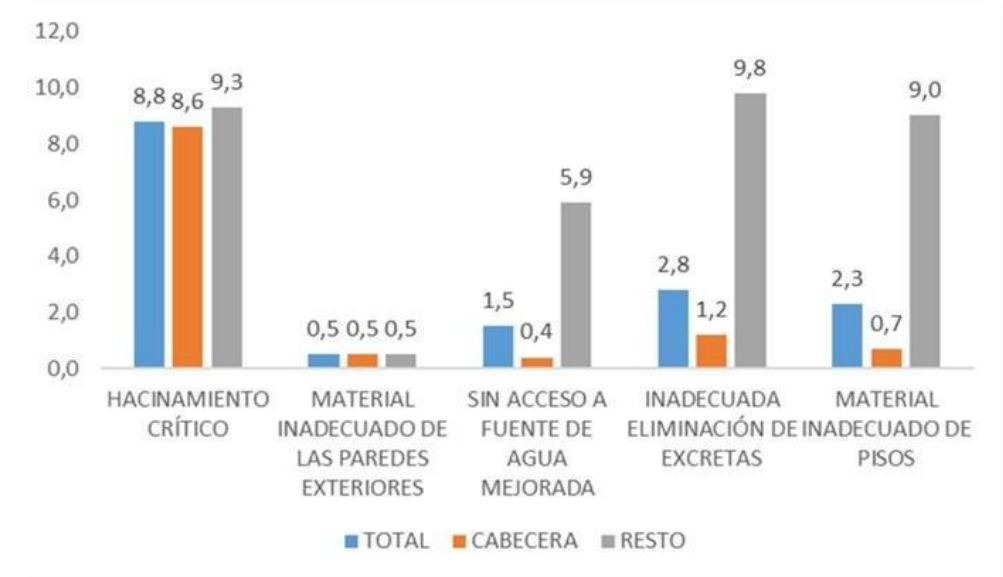


Figura No.3: Tomado de: Contexto del Municipio de Pasto. CDR- Universidad de Nariño. 2024 Pag,23.

Con la anterior gráfica, se puede percibir que el hacinamiento presenta números elevados, pero aún más preocupante resultan los porcentajes de personas que no viven en la cabecera municipal (es decir zonas rurales) y que no tienen un buen suministro de agua, y que en su gran mayoría con un porcentaje altísimo 9,8% no cuentan con un sistema adecuado de eliminación de excretas, lo que resulta poner en riesgo la salud y la calidad de vida de las personas.

Finalmente se puede concluir a través de la gráfica, que 9.0% en el sector rural indica que muchas viviendas rurales aún carecen de infraestructura básica adecuada, donde, los pisos inadecuados pueden representar riesgos para la salud y la seguridad, además de contribuir a condiciones de vida precarias. (Pag, 23)

- e) **Condiciones de trabajo en el municipio de Pasto:** Respecto a los índices de pobreza multidimensional, y lo que atañe al presente trabajo de investigación, es muy importante reconocer cuales son las condiciones de trabajo en el municipio de Pasto.

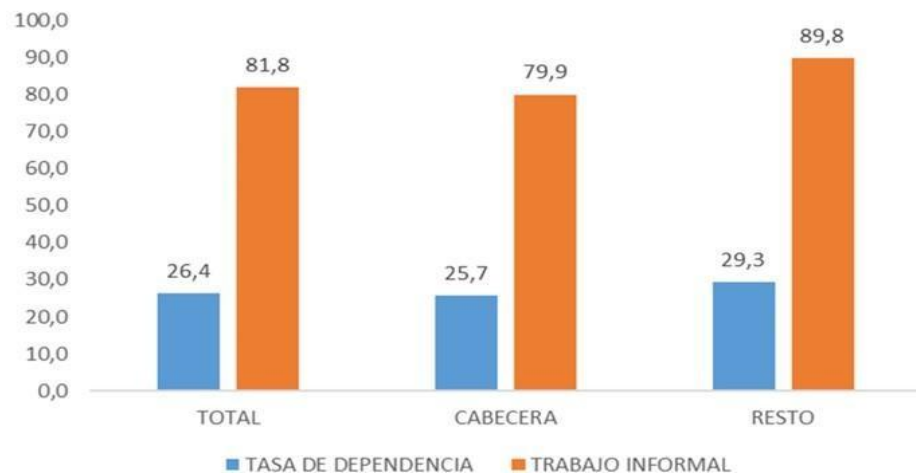


Figura No. 4: Tomado de: Contexto del Municipio de Pasto. CDR- Universidad de Nariño. 2024 Pag,24.

En base a las estadísticas presentadas por el CDR (2024) se pueden concluir diferentes cosas, la primera de ellas es el alto índice de informalidad en el municipio, tanto en la cabecera municipal como en la zona rural. Cifras que pueden ser causadas por distintos factores, como el difícil acceso a empleos formales, falta de acceso a sistemas educativos, ocupación laboral con personas mayores a los 40 años, entre otras. En palabras de los autores de la investigación de la CDR (2024)

Pasto denota altos índices de privaciones al acceso al mercado laboral formal, sus índices de informalidad tanto en cabecera como en el resto del municipio son superiores al 80% fruto los numerosos pequeños negocios y trabajadores independientes. Se puede identificar que Pasto tiene un factor relevante que afecta la tasa de informalidad, que es la educación, la cual tiene una relación inversa con la informalidad, así mismo, un factor relevante que influye en la tasa de informalidad es la experiencia laboral. Es decir, la falta de oportunidades laborales hace que en algunos casos conlleve a oportunidades informales y su formación académica no les permite postular a empleos en mejores condiciones, por lo tanto, se mantienen dentro de la economía informal. Además, el municipio de Pasto tiene

una dependencia, donde, su estructura básicamente se caracteriza por un proceso de tercerización donde las actividades de comercio y servicios comunales tienen un gran peso en la economía local. (Pag, 24)

Con lo anterior, queda claro que el problema de trabajo informal en todo el territorio del municipio de Pasto es resultado de diferentes problemas en otras esferas sociales.

Ahora, analizando diferentes cifras respecto a la tasa de desempleo, en los últimos años se denota que ha bajado notoriamente, para marzo de 2025, la tasa de desempleo está en 9,6% respecto a las 23 ciudades más grandes de Colombia, Pasto se encuentra en la posición No. 10 con una tasa de desempleo de 11.5% obteniendo 2 puntos porcentuales más que la nacional. Respecto a la anterior cifra, la informalidad laboral golpea fuertemente en la ciudad de Pasto.

- f) Condiciones económicas del municipio de Pasto.** La estructura económica del municipio de Pasto se caracteriza por pertenecer al sector terciario, participando con el 85,01% los servicios, cifra que puede ser entendida bajo el presupuesto de ser capital de la región y confinar en la capital la mayor parte de actividades administrativas. A pesar de que Pasto tiene un índice de ruralidad alto (97.8%) se puede advertir que el sector primario tiene una baja participación dentro del VA total, apenas del 3.21% (CDR, 2024)

4.3.1.5. Índices de mercado laboral en el municipio de Pasto.

Como ya se adujo con anterioridad, el empleo informal en Pasto señala que más del 50% de los ocupados en Pasto se dedican a actividades por su cuenta, que pueden ser en actividades propias o para terceros, de tal forma es necesario ahondar un poco más respecto a dicha ocupación, pues no debe darse por sentado que ocupación es sinónimo de ganancia económica.

Para el año 2022 las estadísticas de la gran encuesta Integrada de Hogares GEIH del DANE, mostro que el municipio de Pasto es significativamente activo y que la tasa de desempleo se encontraba en el 12% aunque es significativamente mayor a la tasa de desempleo departamental que se encuentra en el 6,2%, así mismo, la tasa de ocupación en el municipio de Pasto fue de 58,9% más de la mitad. (Pag, 42) De este modo, se hace necesario mostrar las principales actividades que se realizan en la ciudad de Pasto y su relación con la ocupación laboral, la siguiente tabla permite conocer el porcentaje de personas ocupadas según el área:



Figura No. 5: Tomado de: Contexto del Municipio de Pasto. CDR- Universidad de Nariño. 2024 Pag,45.

Con base en la anterior grafica se percibe que la actividad con más ocupados en el municipio de Pasto es el comercio y reparación de vehículos, de seguido por actividades de la administración pública y defensa, educación y atención en salud y le siguen las actividades artísticas de entretenimiento y recreación con las actividades profesionales científicas y técnicas. De este modo es muy fácil percibir la gran variedad de actividades que se desarrollan en la ciudad de Pasto, y por el contrario las actividades con menor porcentaje de ocupación son la explotación de minas, la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, que puede ser entendido bajo el hecho de que el municipio de Pasto se rodea de municipios que realizan como actividad primaria dichas actividades y le proveen al municipio el resultado final.

Respecto a los ocupados por ocupación laboral la CDR (2024) realizo la siguiente cifra con base en la GEIH del DANE del año 2023.



Figura No.6: Tomado de: Contexto del Municipio de Pasto. CDR- Universidad de Nariño. 2024 Pag,46.

La interpretación de la anterior grafica da cuenta de la gran cantidad de los trabajadores por cuenta propia en el municipio de Pasto, en palabras de los autores de la CDR (2024)

Los resultados por posición ocupacional indican que los trabajadores por cuenta propia representan una parte importante de las formas de inserción laboral en Pasto, hay un gran porcentaje de trabajadores independientes para el año 2023 (21.03%) que corresponde a 662 personas, este tipo de empleo es una alternativa a la falta de empleo y a las malas condiciones de trabajo en empleos asalariados. Sin embargo, son empleos de bajas remuneraciones y que se realizan en deficientes condiciones de trabajo, generalmente de tipo informal y precarios. Por otro lado, el 21.10% están vinculados a una empresa, es decir se ocupan como Obreros, empleados de empresas particulares, empleado del gobierno, empleados domésticos o jornaleros. (Pag,46)

Se debe reconocer que en el 42,15% de personas que trabajan por cuenta propia se encuentran aquellas personas que realizan la actividad del mototaxismo. Otro rotulador que puede contribuir exponencialmente a las problemáticas sociales del municipio es el porcentaje de población fuera de la fuerza laboral. En estadísticas realizadas por el CDR (2024) Se encontró:

En Pasto esta población asciende a 784 personas de las cuales el 15.34% se encuentran estudiando, un 23,47% se ocupan en oficios del hogar generalmente las mujeres, y un

11.19% corresponden a personas incapacitadas permanente para trabajar, rentistas, pensionados, jubilados o personas que no les llama la atención o creen que no vale la pena trabajar. (Pag, 47)

4.3.1.6. Conflicto armado.

Pasto al ser capital de uno de los departamentos que más ha sufrido el conflicto armado en Colombia, ha experimentado sus consecuencias en todos sus matices, presencia de grupos al margen de la ley, disputa por territorios, narcotráfico, violencia, desplazamiento forzado y contrabando. En cifras recogidas por la CDR (2024)

La capital nariñense es un territorio donde habitan aproximadamente 393 mil personas, de las cuales el 5.7% están reportadas como víctimas del conflicto armado⁵, los datos también indican que los habitantes de esta región fueron víctimas de 22286 hechos victimizantes, entre ellos: 14507 casos de desplazamiento forzado, 1240 amenazas y 3085 homicidios. Los hechos victimizantes más representativos, son en su orden: el desplazamiento forzado con 14507 víctimas a corte 31 de diciembre de 2023, seguido de homicidios con 3085 víctimas y amenazas con 1240 personas. Además, 1174 personas han perdido a sus bienes mueble o inmueble. (Pag, 63).

Lo anterior resalta en gran manera los rezagos de la violencia, aunque se creía superada, hasta no menos de dos años sigue generando estragos en algunas poblaciones, debido a disidencias de grupos armados y la fuerte disputa por corredores del narcotráfico que se viven en la zona. Las personas que han sido víctimas de tales hechos y que en su mayoría pertenecen a los sectores rurales, migran al casco urbano con el fin de conseguir ayuda, oportunidades y seguridad y muchas veces no encuentran otra salida que dedicarse al trabajo informal o por cuenta propia, pese a que este sea ilegal con tal de sacar adelante a sus familias.

4.3.1.7. Crisis migratoria venezolana en el municipio de Pasto.

Con la crisis migratoria que inicio cerca del año 2010, donde muchos ciudadanos venezolanos, movidos por la crisis política que desato el desastre económico en el vecino país, forzosamente migrar a lugares cercanos en busca de oportunidades y satisfacción de sus necesidades básicas.

Según cifras de Migración Colombia, recogidas por el Ministerio de Salud (2024):

A corte de agosto de 2023, el departamento de Nariño cuenta con un total de 43.079 habitantes con nacionalidad venezolana, los cuales se encuentran dispersos en 60 municipios, es decir en el 94% del territorio, principalmente entre Ipiales con el 46% (19783 migrantes) y Pasto con el 38% (16536 migrantes). (Pág, 4)

Pasto entonces debe enfrentarse a recibir a una gran cantidad de migrantes venezolanos que al llegar a la ciudad buscan satisfacer necesidades básicas, pues la mayoría se encuentra en condiciones precarias y debido a que la mayoría no cuenta con un estatus migratorio, se dedican al trabajo informal. Al respecto, Noguera, Ramos y Villota en su investigación Análisis de la migración venezolana en la ciudad de Pasto (2020) pudieron concluir que:

En cuanto a las condiciones laborales de los migrantes venezolanos en la ciudad, se logró establecer las difíciles condiciones que enfrenta esta población que normalmente se vincula a trabajos informales, principalmente, en ventas ambulantes. Aunque la estrechez del mercado laboral de la ciudad de Pasto es un factor importante, también es cierto que los migrantes se encuentran con la limitación de no haber legalizado su estatus migratorio, por lo cual, no pueden acceder a empleos formales, ni ejercer sus profesiones. En todo caso, el ingreso promedio de la mayoría de las personas que desarrollan alguna actividad laboral fue suficiente para permitir el envío de remesas hacia Venezuela.

Del mismo modo, Gaviria y Figueroa (2020) concluyen:

El problema de desempleo e informalidad en el Departamento de Nariño es el más alto del país; además es donde se registran los más bajos salarios, sin ningún tipo de protección social; la mayor parte de la población, se ubica en microempresas o el sector comercio, por cuanto el sector industrial es incipiente; las fuentes de empleo formal y profesional son muy escasas. Esta problemática se incrementa con la carga que se debe asumir: destinando recursos; gestionando ayuda humanitaria para atención de extranjeros; situación que el común de la gente no entiende pues ven vulnerados sus derechos como nacionales. (Pag, 14)

Así mismo, la crisis migratoria ha producido en varias regiones del País y por supuesto en el municipio de Pasto una crisis laboral derivada por la obra de obra más barata, fenómeno causado por 1) la necesidad de los migrantes de satisfacer necesidades básicas 2) del estatus migratorio que no les permite ejercer sus profesiones 3) el provecho de empleadores de su situación para pagar

menos y sin garantías laborales. En una investigación realizada por Delgado Solarte para el año 2021, se entrevistaron varios migrantes venezolanos en la ciudad de Pasto, es de mucho impacto lo relatado por una ciudadana venezolana en la ciudad de Pasto.

acá a nosotros los venezolanos desafortunadamente no nos dan el salario que es y a veces nos explotan con horas de más (...) tengo muchas amista-des que les están pagando mal de hecho, en estos momentos trabajan 12 horas, 11 horas al día y les pagan 600 - 700 mil pesos, pues algo injusto. (Pag, 18)

Aunado a lo anterior, Solarte (2021) destaca:

Además de la precaria situación laboral a la cual se ven sometidos los inmigrantes venezolanos/as, las mujeres, por su género, se ven adicionalmente expuestas a humillaciones y conductas de acoso sexual. En las entrevistas realizadas por la consultora de Acnur para el Observatorio de Género, Zulma Izquierdo (2019), se mencionan casos de mujeres con ingresos insuficientes y desproporcionados para las horas de trabajo realizado, jornadas laborales excesivas de 12 y 14 horas, descansos obligatorios no reconocidos y periodos de prueba no pagados, obligaciones adicionales a las inicialmente pactadas, entre otras formas de explotación laboral. En muchos casos manifiestan haber sufrido maltratos, insultos, tocamientos, y circunstancias que afectan la dignidad e integridad personal, no teniendo más remedio que soportar tales tratos para mantener su trabajo, y así conservar la visa o el permiso para no ser deportadas. (Pag,18)

Como conclusión de la investigación realizada por Solarte (2021) se encuentra que los venezolanos que trabajaron en pequeñas empresas, establecimientos de comercio o a favor de personas naturales, experimentaron condiciones laborales indignas, jornadas excesivas, explotación, maltrato verbal, violencia psicológica y acoso sexual en el caso de las mujeres. Los anteriores hechos son un supuesto demasiado grave que deben afrontar las entidades gubernamentales con el fin de mitigar esta problemática, pues en palabras de la Solarte (2021)

La persistencia de una informalidad laboral extendida, independientemente de quienes incluya, resulta incompatible con la materialización y efectividad de los postulados jurídicos nacionales e internacionales suscritos por Colombia sobre protección y promoción de los derechos de los trabajadores. (Pag, 29)

4.3.1.8. Sistema de transporte público en el municipio de Pasto.

Actualmente el servicio de transporte público en el municipio de Pasto se encuentra a cargo del SETP, como respuesta a una premisa necesaria de cambio y de mejoramiento en las rutas de transporte que garanticen la movilidad y locomoción de la población del municipio de Pasto. El SETP de Pasto cuenta actualmente con 23 rutas de autobús. Estas rutas están divididas en 7 rutas estratégicas y 16 rutas complementarias. Pese al cambio que se realizó en los últimos años para mejorar el sistema de movilidad en la ciudad de Pasto, las falencias se han perpetrado a lo largo del tiempo, en primera instancia el hecho de que hay aglomeración de algunas rutas en algunos sectores de la ciudad, dejando al descubierto varias zonas de la ciudad que necesitan mayor cobertura y que se encuentran más alejadas de los puntos céntricos de la ciudad. De otro lado, aunque muchos vehículos han terminado su vida útil dando paso a vehículos nuevos, es necesario resaltar que actualmente muchos buses no cuentan con mantenimiento necesario respecto a su carrocería y a la parte mecánica, poniendo en riesgo la vida de sus pasajeros y generando un potencial y notorio daño al medio ambiente.

Así mismo, el mal servicio por parte de algunos conductores logra que muchos ciudadanos prefieran otro tipo de transporte en este caso, el mototaxismo. Respecto a la caracterización sociodemográfica de las personas que se dedican al mototaxismo en la ciudad de Pasto, no se han encontrado cifras exactas o estudios que manifiesten dicha caracterización en la ciudad, de modo que para efectos de la investigación se tomara como base la caracterización sociodemográfica de los mototaxistas en San Martín de los Llanos hecha por Aguirre y Soto (2018)

En su investigación pudieron recoger las siguientes características: en primer lugar, se visualizó en mayor porcentaje el mototaxismo se desempeña por el género masculino, respecto a su edad, los mototaxistas oscilan entre los 18 y 60 años, con mayor número de personas en los rangos de los 24 a los 30 años. El 85% de los mototaxistas pertenecen a estrato No. 1 La mayor parte de la población mototaxista vive en unión libre con el 58%. De acuerdo a las condiciones de vivienda, encontraron los investigadores que el 59% vive en arriendo. Solo el 25% de la población encuestada terminó sus estudios de bachillerato y el 34% terminaron la primaria. El 97% afirmaron que su actividad principal era el mototaxismo.

4.4. Política Pública de Reconversión Laboral.

Debido a que el mototaxismo controvierte muchas normas, la salida no es optar por legalizar el servicio porque el estudio demostró que los proyectos de ley que intentaron legalizarlo fracasaron, de tal modo que las políticas públicas no deben ser sancionatorias, ni tampoco intentar aquello que ya ha fracasado, sino más bien, convertir el fenómeno en una oportunidad para mitigar las causas que terminen con el problema.

Para Peluffo (1995)

La reconversión laboral es el procedimiento a través del cual se pretende reincorporar laboralmente a trabajadores que teniendo una especialidad se ven impedidos de continuar ejerciéndola por razones externas a ellos y carecen de opciones de permanecer en el mercado de trabajo con dicho perfil ocupacional. (Pag, 3)

El proceso de reconversión laboral tiene ciertas fases, la primera de ellas es la fase de diagnóstico, con el fin de conocer cuál es el grado de ocupabilidad que posee aquel trabajador para determinar qué camino seguir. La reconversión laboral inicia con el estudio real de la población afectada y el reconocimiento de parte de las entidades municipales y gubernamentales de proporcionar ayuda a esta población. El conocimiento a través de cifras exactas de las condiciones en las que viven e intentan subsistir los mototaxistas son claves para mitigar los problemas sociales que enfrenta esta población. La segunda fase requiere la reubicación dentro de las áreas con mayor desarrollo en una determinada población y con ello reconocer cuales son las necesidades de capacitación de aquel trabajador.

La tercera y última fase será la búsqueda de empleo en esa área de mayor desarrollo con la capacitación ya realizada de ese trabajador. La política pública de reconversión laboral que intente disminuir el fenómeno del mototaxismo debe focalizarse en los siguientes puntos:

- a.** Un censo real de las personas que se dedican a esta actividad en todo el municipio, brindando garantías de protección más allá que de sanción. Al acercarse al número real de personas que se dedican a esta actividad, es más fácil el diseño de estrategias sociales.
- b.** El censo debe propender por conocer la situación socioeconómica de la persona con el fin de ahondar en medidas precisas para la población.

- c. Con dicha población dispuesta a hacer un proceso de reconversión laboral se deben aplicar pruebas psicotécnicas con el fin de conocer las capacidades de la población en otras áreas económicas.
- d. Una vez reconocidas las capacidades de la población se debe iniciar por el proceso de capacitación a través de programas educativos subsidiados que permitan explotar y expandir aquellas capacidades del trabajador, en este caso el SENA.
- e. Se pueden generar programas de vinculación laboral a través del SENA u otros programas educativos con el fin de que el proceso o fase final de la reconversión laboral no sea tan traumática y genere efectivamente empleo.

Con este proceso, se pueden obtener resultados más provechosos en la población mototaxista mas allá de generar sanciones que terminen en la reincidencia.

La Reconversión Laboral en Colombia es un proceso fundamental para el desarrollo económico y social de Colombia debido a que por diversas crisis que se han experimentado en los últimos años, tal como el COVID-19 y la crisis migratoria venezolana, los contextos de cambios económicos, culturales, sociales, tecnológicos y ambientales acelerados solicitan a la población la capacidad de adaptarse y transformarse para mantener la competitividad y mejorar la calidad de vida, la reconversión laboral permite que las autoridades municipales busquen nuevas medidas para que algunos grupos poblacionales puedan resurgir, y en este caso, que las autoridades municipales investiguen más afondo la forma de que resurja una comunidad puede traer grandes beneficios en la comunidad pastusa.

Entonces la importancia de una política de reconversión laboral, significara que los mototaxistas adquirieran nuevas habilidades y competencias para enfrentar los desafíos del mercado laboral actual, como, por ejemplo

- la capacitación y formación en cambios competitivos, lo que mejorara su nivel de ingresos y generalmente repercutirá beneficiosamente a un territorio que tenga mayor nivel de educación.
- Permite que se fomente la innovación y la productividad en las empresas, lo que a su vez impulsa el crecimiento económico.

- Contribuye a reducir la brecha entre la oferta y la demanda laboral, disminuyendo la tasa de desempleo y mejorando la empleabilidad.
- Contribuye a reducir las brechas sociales existentes en la población por falta de estudios y formación.

Por todo lo anterior, la aplicación de una política de reconversión laboral en la ciudad permitirá que no solo se generen beneficios para el ciudadano sino para la sociedad en general. Este término no es nuevo, en Colombia se han adaptado algunas Políticas de reconversión laboral en diferentes sectores, una de ellas es el Pacto por las Víctimas, la Construcción de Paz y la Reconciliación 2023-2027: Esta política pública busca promover la reconciliación y la construcción de paz en el país, generando oportunidades laborales y de desarrollo para las comunidades afectadas por el conflicto armado.

A su vez es importante señalar que en junio de 2025 se creó la Resolución 2824 de 2025, que establece la ruta para la reconversión laboral a personas que han sido afectadas por los cambios sociales y culturales en los últimos tiempos, la resolución intenta brindar un marco jurídico para la adaptación al sector empresarial y los incentivos en manos del gobierno para aquellas empresas que puedan prestarse para vincular personas que necesiten reconversión laboral aun desde la discapacidad. De tal que, en Pasto, las autoridades municipales pueden con esta herramienta normativa incentivar en el sector empresarial la ruta de una reconversión laboral segura que permita a la población mototaxista adaptarse a nuevos sectores, comerciales, industriales y otros que les permitan su crecimiento personal y el de la sociedad en general.

Finalmente se puede concluir que el beneficio de una buena adaptación y aplicación de una ruta de reconversión laboral puede ser fundamental para la ciudad de Pasto, donde la informalidad es mayor al 80% y aclarar tal política con los sectores de educación y producción, termina por mejorar a la sociedad en general.

5. Conclusiones

De acuerdo a todo el estudio realizado sobre el mototaxismo y lo que sucede detrás de ello se puede concluir que:

- El mototaxismo es una actividad ilegal en Colombia, puesto que viola de manera directa diferentes normas del ordenamiento jurídico. El servicio público de transporte esta estrictamente reglado en las normas colombianas de forma que no permiten que el mototaxismo sea parte de ello.
- Aunque el Trabajo es un derecho fundamental en Colombia y tiene espectro constitucional, el mismo no tiene un carácter absoluto, sino que debe respetar supuestos generales y no puede ir en contravía de normas al servicio del interés general.
- Los decretos que se han puesto en marcha en diferentes zonas del país para sancionar a la población que se dedica al mototaxismo, terminan por generar daños colaterales en la comunidad en general y el rendimiento de control frente a el mototaxismo es muy bajo.
- Respecto al estudio de las problemáticas sociales detrás del mototaxismo, específicamente en la ciudad de Pasto, el trabajo que deben realizar las autoridades gubernamentales debe ser ipso facto.

- Las ofertas de trabajo formal en Pasto son reducidas y al día de hoy las autoridades gubernamentales y municipales no han logrado estrategias conducentes a aumentar la tasa de empleo formal.
- La crisis migratoria venezolana ha afectado al municipio de Pasto, trayendo consigo fenómenos como mano de obra más barata, perpetración del empleo informal y violación de derechos laborales.
- El conflicto armado ha dejado rezagos en la comunidad Pastusa, en primera medida por la gran cantidad de desplazados que buscan en el casco urbano una respuesta a sus necesidades básicas y que terminan por ser insatisfechas.
- Aunque Pasto cuenta con un sistema articulado de transporte público, el mismo no satisface las necesidades de la comunidad, puesto que la comunidad decide por economía, tiempo y distancia el mototaxismo.
- Las condiciones de seguridad del mototaxismo son bajísimas, puesto que la gran mayoría no cuenta con los elementos de protección reglamentaria y si los tienen no cuentan con el certificado de idoneidad.
- Aunque existen grupos gremiales que han intentado legalizar el mototaxismo, la respuesta por parte del Senado de la Republica ha sido archivar el proyecto puesto a que su legalización controvierte un sin número de normas.

6. Recomendaciones

Como consecuencia de la investigación se pueden hacer las siguientes recomendaciones.

- Se debe realizar un censo a la población que se dedica al mototaxismo, con el fin de en primera instancia tener una herramienta de medición de la población, segundo, para conocer el estado socioeconómico real que enfrentan los mototaxistas y sus familias.
- Una vez realizado dicho censo, se debe procurar que, a través de entidades expertas en el tema, se logre socializar tales cifras con el fin de estudiar de manera pedagógica y no sancionatoria las salidas a tal fenómeno.
- Con el estudio realizado, se concluye que el camino a la legalización del mototaxismo es muy difícil debido a que la actividad controvierte muchas normas del sistema jurídico colombiano.
- Debido a que el mototaxismo se ha perpetrado como una salida fácil ante el desempleo y que genera buenas ganancias y no implica mucho costo en el mantenimiento de la actividad.
- Aunque se debe considerar el mototaxismo como problema social, si se debe optar por soluciones en los sistemas de transporte público en la ciudad de Pasto.
- Respecto a la cobertura del servicio de transporte público, es necesario realizar un estudio de la efectividad de las rutas actuales en todo el municipio de Pasto.
- La secretaria de tránsito y transporte de la ciudad de Pasto debe optar por medidas pedagógicas que refuercen el conocimiento de las sanciones por no cumplir con los requisitos para movilizarse en un vehículo a través de panfletos, propagandas, medios radiales, televisivos y redes sociales.

Referencias

- Asamblea General de la ONU. (1993). *Committee on Economic, Social and Cultural Rights, General Comment 3- The nature of States parties obligations 2(1), 14/12/1990.*
- Alcaldía de Pasto. (2024, marzo 19). *Alcaldía de Pasto participó de la socialización de la Política Pública “Pacto por las Víctimas, la Construcción de Paz y la Reconciliación 2023-2027”*. Alcaldía de Pasto.
<https://www.pasto.gov.co/index.php/noticias-despacho-del-alcalde/16047-alcaldia-de-pasto-participo-de-la-socializacion-de-la-politica-publica-pacto-por-las-victimas-la-construccion-de-paz-y-la-reconciliacion-2023-2027>
- Alcaldía de San Jerónimo. (2012, enero 21). *Resolución No. 024 del 21 de enero de 2012.*
<https://www.sanjeronimoantioquia.gov.co/NuestraAlcaldia/Documentos%20Concejo/resolucion-024-de-2012.pdf>
- Acevedo, N., & Ramírez, D. (2024). *Estrategias aplicables en la ciudad de Bucaramanga y su Área Metropolitana para hacer del mototaxismo un servicio regulado y seguro para los usuarios*. Trabajo de grado para optar por el título de Ingeniero Civil. Universidad Industrial de Santander. <https://noesis.uis.edu.co/server/api/core/bitstreams/8380a730-ff4e-4cf0-9ef5-70866b5967d8/content>
- Aguirre, L., & Soto, J. (2018). *Caracterización del perfil socioeconómico del gremio de los mototaxistas del municipio de San Martín de los Llanos*. Trabajo de Grado para Optar al Título de Economistas. Universidad de los Llanos.
<https://repositorio.unillanos.edu.co/server/api/core/bitstreams/f7d1cb9b-7ebe-418d-bf60-32b5916bf096/content>
- Barragán, F., Alba, J., & Gelvez, M. (2020). Análisis socioeconómico del mototaxismo en Ocaña, Norte de Santander, Colombia. *Cultura, Educación y Sociedad*, 11(2), 161-176.
<https://doi.org/10.17981/cultedusoc.11.2.2020.10>
- Cadena, M. (2022). El *in dubio pro operario* y su correcta aplicación para los administradores de justicia. *USFQ Law Review*, 9(2), 41-55.

- Cárdenas, A. (2019). La teoría del valor-trabajo. El predominio del pensamiento clásico desde la modernidad hacia la sobre modernidad. *Revista Publicando*, 6(21), 1-7.
- Castillo, J., Hoyos, C., & Sánchez, A. (2021). Mototaxismo y accidentalidad: un análisis estocástico para Popayán, Colombia. *Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión*, 29(2).
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2027-83062021000200591
- Castillo, A. (1993). *Teoría de los derechos fundamentales* (R. Alexy). Madrid: Centro de Estudios Constitucionales.
<https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/cuestiones-constitucionales/article/view/5822/7696#:~:text=Los%20principios%20son%20normas%20que,pueden%20ser%20cumplidas%20o%20no>
- Chaparro, P., Espinoza, J., & Molina, R. (2019). *Que no le cueste la vida: Use casco certificado*. Ministerio de Salud y Protección Social.
<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/PES/resumen-politica-movilidad-segura-motociclistas.pdf>
- Castro, J., Ortiz, C., & Uribe, J. (2006). Una teoría general sobre la informalidad laboral: el caso colombiano. *6-Teoría General*, 65.
- Cerquera, S. (2018). *El principio de estabilidad laboral en Colombia: La tensión entre los derechos sociales laborales vs las políticas neoliberales de flexibilización*. Universidad Nacional de Colombia.
- Criollo. (2024, agosto 31). *Pasto entra en el Top 7 en Colombia: ¿Qué está fallando en la seguridad de la ciudad?* El Radar del Sol.
<https://www.elradardelsol.com/2024/08/31/pasto-entra-en-el-top-7-que-esta-fallando-en-la-seguridad-de-la-ciudad>
- Cortés Morales, M. A. (2018). El principio de la primacía de la realidad como garante de los derechos laborales de los trabajadores oficiales. *Revista Verba Iuris*, 13(40), 111-127.

Cuéllar, M. (2019). Principio de irrenunciabilidad en la seguridad social y en el derecho del trabajo. *Universidad Libre*.

<https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/17481>

CDR. (2024). *Contexto del Municipio de Pasto – Nariño*. Universidad de Nariño.

<https://cedre.udenar.edu.co/wp-content/uploads/2024/07/Contexto-de-Pasto.pdf>

Consejo de Estado. (2018). *Sentencia 25941 de 2012 (M.P. Danilo Rojas Betancourth)*.

[https://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/115/S3/05001-23-31-000-1996-00409-01\(25041\).pdf](https://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/115/S3/05001-23-31-000-1996-00409-01(25041).pdf)

Consejo de Estado. (2018). *Sentencia 00303 de 2018 (M.P. Stella Conto Díaz Del Castillo)*.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=88580>

Corte Constitucional. (2001). *Sentencia T-026 de 2001 (M.P. José Gregorio Hernández Galindo)*.

<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2001/t-026-01>

Corte Constitucional. (2003). *Sentencia T-1172 de 2003 (M.P. Alfredo Beltrán Sierra)*.

<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/t-1172-03.htm>

Corte Constitucional. (2014). *Sentencia C-033 de 2014 (M.P. Jorge Ignacio Pretelt)*.

<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/c-593-14.htm>

Corte Constitucional. (2014). *Sentencia C-593 de 2014 (M.P. Nilson Pinilla Pinilla)*.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=63363>

Delgado, J. (2021). Migración venezolana en el municipio de Pasto: condiciones de formalidad e informalidad laboral a partir de estudios de caso. *Revista Científica Codex*, 7(12), 119-153.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. (2024). *Pobreza monetaria*.

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/pobreza-monetaria>

Fernández, A. (2016). *El sentido de la investigación cualitativa*. Fundación San Pablo Andalucía CEU.

https://www.ceuandalucia.es/escuelaabierta/pdf/articulos_ea19/EA19-sentido.pdf

Kralich, S., & Pérez, V. (2017). La evolución del transporte alternativo en la Región Metropolitana de Buenos Aires: un indicador de procesos de estratificación de la movilidad. *Ciudades. Comunidades e Territórios*, 34, 1-19. <http://journals.openedition.org/cidades/606>

Lozano, C. (2013). ¿Qué es el Estado social y democrático de derecho? *Defensoría del Pueblo*.

<https://repositorio.defensoria.gov.co/server/api/core/bitstreams/ddbe067b-0d60-40d1-a66e-be31a9b3be2c/content>

- Marx, C. (1991). *El capital. Tomo I, II y III*. Siglo XXI Editores.
- Ministerio de Salud y Protección Social. (2024). *Una mirada actual al contexto migratorio y sus determinantes sociales – Departamento Nariño*.
- Monje, J. (2007). El concepto de la dignidad de la persona humana. *Revista Especializada de la Comisión de Derechos Humanos, Justicia y Políticas Parcelarias*, 1(1). PROHUMANITAS.
- Organización de Estados Americanos – OEA. (1948). *Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre*. <https://www.oas.org/es/cidh/mandato/basicos/declaracion.asp>
- Organización Internacional del Trabajo – OIT. (s.f.). *Empleo informal*. <https://www.oitcinterfor.org/taxonomy/term/3366>
- Organización Internacional del Trabajo – OIT. (2025). *Trabajo decente*. <https://www.ilo.org/es/temas/trabajo-decente>
- Organización de las Naciones Unidas – ONU. (1948). *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>
- Paz Noguera, Y., Alpala Ramos, O., & Villota Vivas, E. (2021). Análisis de la migración venezolana en la ciudad de Pasto: características y percepciones de los migrantes. *Tendencias*, 22(2). <https://doi.org/10.22267/rtend.202102.155>
- Peluffo, M. (1993). La reconversión laboral desde una perspectiva de género. *Boletín Cinterfor*, 132, 85-99. https://www.cinterfor.org/sites/default/files/file_articulo/bol132g.pdf
- Presidencia de la República. (2006). *Decreto 2961 de 2006*.
- Romero, J. (2024, septiembre 10). Alerta por evasión del pago del Soat: más del 61% de las motos que circulan por Colombia no está al día. *Infobae*. <https://www.infobae.com/colombia/2024/09/10/aumento-en-ventas-de-motos-impulsa-preocupacion-por-la-falta-de-seguros-obligatorios-mas-del-61-del-parque-automotor-no-esta-al-dia/>
- Sánchez, N. (2023). *El mototaxismo en el municipio de Sabanalarga, Atlántico* [Trabajo de grado para optar por el título de Master en Gobierno del Territorio y Gestión Pública, Universidad de La Sabana]. <http://hdl.handle.net/10554/63248>

 UNIVERSIDAD CESMAG NIT: 800.109.387-7 VIGILADA MINEDUCACIÓN	CARTA DE ENTREGA TRABAJO DE GRADO O TRABAJO DE APLICACIÓN – ASESOR(A)	CÓDIGO: AAC-BL-FR-032 VERSIÓN: 1 FECHA: 09/JUN/2022
---	---	---

San Juan de Pasto, 27 de octubre de 2025

Biblioteca
REMIGIO FIORE FORTEZZA OFM. CAP.
Universidad CESMAG
Pasto

Saludo de paz y bien.

Por medio de la presente se hace entrega del Trabajo de Grado denominado “El mototaxismo, un fenómeno que encarna diferentes problemáticas sociales en la ciudad de Pasto, estudio comprendido entre 2022 y 2024”, presentado por el autor Luis Miguel Canacuan Ruano del Programa Académico de Derecho al correo electrónico biblioteca.trabajosdegrado@unicesmag.edu.co. Manifiesto como asesora, que su contenido, resumen, anexos y formato PDF cumple con las especificaciones de calidad, guía de presentación de Trabajos de Grado o de Aplicación, establecidos por la Universidad CESMAG, por lo tanto, se solicita el paz y salvo respectivo.

Atentamente,



Paula Giovanna Solarte Benavides
C.C 59.311.838
Programa académico Derecho
3173272841
pgsolarte@unicesmag.edu.co

 UNIVERSIDAD CESMAG NIT: 800.109.387-7 VIGILADA MINEDUCACIÓN	AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS DE GRADO O TRABAJOS DE APLICACIÓN EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL	CÓDIGO: AAC-BL-FR-031
		VERSIÓN: 1
		FECHA: 09/JUN/2022

INFORMACIÓN DEL (LOS) AUTOR(ES)	
Nombres y apellidos del autor: Luis Miguel Canacuan Ruano	Documento de identidad: 1.088.599.004
Correo electrónico: ruanoluis46@gmail.com	Número de contacto: 3182414659
Nombres y apellidos del autor:	Documento de identidad:
Correo electrónico:	Número de contacto:
Nombres y apellidos del autor:	Documento de identidad:
Correo electrónico:	Número de contacto:
Nombres y apellidos del autor:	Documento de identidad:
Correo electrónico:	Número de contacto:
Nombres y apellidos del asesor: Paula Giovanna Solarte Benavides	Documento de identidad: 59.311.838
Correo electrónico: pgsolarte@unicesmag.edu.co	Número de contacto: 3173272841
Título del trabajo de grado: “El mototaxismo, un fenómeno que encarna diferentes problemáticas sociales en la ciudad de Pasto, estudio comprendido entre 2022 y 2024”	
Facultad y Programa Académico: Facultad de Ciencias Sociales y Humanas - Programa de Derecho	

En mi (nuestra) calidad de autor(es) y/o titular (es) del derecho de autor del Trabajo de Grado o de Aplicación señalado en el encabezado, confiero (conferimos) a la Universidad CESMAG una licencia no exclusiva, limitada y gratuita, para la inclusión del trabajo de grado en el repositorio institucional. Por consiguiente, el alcance de la licencia que se otorga a través del presente documento, abarca las siguientes características:

- La autorización se otorga desde la fecha de suscripción del presente documento y durante todo el término en el que el (los) firmante(s) del presente documento conserve (mos) la titularidad de los derechos patrimoniales de autor. En el evento en el que deje (mos) de tener la titularidad de los derechos patrimoniales sobre el Trabajo de Grado o de Aplicación, me (nos) comprometo (comprometemos) a informar de manera inmediata sobre dicha situación a la Universidad CESMAG. Por consiguiente, hasta que no exista comunicación escrita de mi(nuestra) parte informando sobre dicha situación, la Universidad CESMAG se encontrará debidamente habilitada para continuar con la publicación del Trabajo de Grado o de Aplicación dentro del repositorio institucional. Conozco(conocemos) que esta autorización podrá revocarse en cualquier momento, siempre y cuando se eleve la solicitud por escrito para dicho fin ante la Universidad CESMAG. En estos eventos, la Universidad CESMAG cuenta con el plazo de un mes después de recibida la

 UNIVERSIDAD CESMAG NIT: 800.109.387-7 VIGILADA MINEDUCACIÓN	AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS DE GRADO O TRABAJOS DE APLICACIÓN EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL	CÓDIGO: AAC-BL-FR-031
		VERSIÓN: 1
		FECHA: 09/JUN/2022

petición, para desmarcar la visualización del Trabajo de Grado o de Aplicación del repositorio institucional.

- b) Se autoriza a la Universidad CESMAG para publicar el Trabajo de Grado o de Aplicación en formato digital y teniendo en cuenta que uno de los medios de publicación del repositorio institucional es el internet, acepto(amos) que el Trabajo de Grado o de Aplicación circulará con un alcance mundial.
- c) Acepto (aceptamos) que la autorización que se otorga a través del presente documento se realiza a título gratuito, por lo tanto, renuncio(amos) a recibir emolumento alguno por la publicación, distribución, comunicación pública y/o cualquier otro uso que se haga en los términos de la presente autorización y de la licencia o programa a través del cual sea publicado el Trabajo de grado o de Aplicación.
- d) Manifiesto (manifestamos) que el Trabajo de Grado o de Aplicación es original realizado sin violar o usurpar derechos de autor de terceros y que ostento(amos) los derechos patrimoniales de autor sobre la misma. Por consiguiente, asumo(asumimos) toda la responsabilidad sobre su contenido ante la Universidad CESMAG y frente a terceros, manteniéndose indemne de cualquier reclamación que surja en virtud de la misma. En todo caso, la Universidad CESMAG se compromete a indicar siempre la autoría del escrito incluyendo nombre de(los) autor(es) y la fecha de publicación.
- e) Autorizo(autorizamos) a la Universidad CESMAG para incluir el Trabajo de Grado o de Aplicación en los índices y buscadores que se estimen necesarios para promover su difusión. Así mismo autorizo (autorizamos) a la Universidad CESMAG para que pueda convertir el documento a cualquier medio o formato para propósitos de preservación digital.

NOTA: En los eventos en los que el trabajo de grado o de aplicación haya sido trabajado con el apoyo o patrocinio de una agencia, organización o cualquier otra entidad diferente a la Universidad CESMAG. Como autor(es) garantizo(amos) que he(hemos) cumplido con los derechos y obligaciones asumidos con dicha entidad y como consecuencia de ello dejo(dejamos) constancia que la autorización que se concede a través del presente escrito no interfiere ni transgrede derechos de terceros.

Como consecuencia de lo anterior, autorizo(autorizamos) la publicación, difusión, consulta y uso del Trabajo de Grado o de Aplicación por parte de la Universidad CESMAG y sus usuarios así:

- Permiso(permitimos) que mi(nuestro) Trabajo de Grado o de Aplicación haga parte del catálogo de colección del repositorio digital de la Universidad CESMAG, por lo tanto, su contenido será de acceso abierto donde podrá ser consultado, descargado y compartido con otras personas, siempre que se reconozca su autoría o reconocimiento con fines no comerciales.

En señal de conformidad, se suscribe este documento en San Juan de Pasto a los 27 días del mes de octubre del año 2025

	
Nombre del autor: Luis Miguel Canacuan Ruano	Firma del autor
Firma del autor	Firma del autor
Nombre del autor:	Nombre del autor:

 UNIVERSIDAD CESMAG NIT: 800.109.387-7 VIGILADA MINEDUCACIÓN	AUTORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TRABAJOS DE GRADO O TRABAJOS DE APLICACIÓN EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL	CÓDIGO: AAC-BL-FR-031
		VERSIÓN: 1
		FECHA: 09/JUN/2022

Firma del asesor



Nombre del asesor. Paula Giovanna Solarte Benavides
C.C 59.311.838
Programa académico Derecho
3173272841
pgsolarte@unicesmag.edu.co