

TRANSPORTE INFORMAL DE PASAJEROS EN CARTAGENA DE INDIAS

Luis Alberto Manjarrez Diaz

RESUMEN

El servicio de transporte público en la actualidad presenta muchas falencias, como es la falta de cubrimiento o acceso a toda población al mismo o los costos, en este sentido se presenta una demanda insatisfecha frente a este servicio, lo que ha desencadenado nuevas ofertas de transporte que posiblemente cubren estas necesidades y es aquí donde nace el transporte informal o ilegal como mototaxis, colectivos o servicios por plataformas, los cuales tienen diversas implicaciones, como la del peligro que se exponen en riesgo las personas, ya que en su mayoría, no cuentan con el mantenimiento al día o los estándares técnicos de seguridad para los vehículos que ofrecen este servicio, la desorganización en el tráfico vehicular, las pérdidas económicas en el transporte legal, el alto índice de hurto, inseguridad, fleteo, abusos, congestión vehicular.

PALABRAS CLAVE

Transporte, Cartagena, Informal, Movilidad, Mototaxi, Plataformas digitales, Colectivos.

ABSTRACT

The public transport service currently has many shortcomings, such as the lack of coverage or access to the entire population to it or the costs, in this sense there is an unsatisfied demand for this service, which has triggered new transport offers that possibly cover these needs and this is where informal or illegal transport is born, such as motorcycle taxis, groups or platform services, which have various implications, such as the danger that people are exposed to at risk, since most of them do not count with up-to-date maintenance or technical safety standards for the vehicles that offer this service, the disorganization in vehicular traffic, the economic losses in legal transport, the high rate of theft, insecurity, freight, abuse, vehicular congestion.

KEYWORDS

Transport, Cartagena, Informal, Mobility, Motorcycle taxi, Digital platforms, Groups.

INTRODUCCIÓN

El servicio de transporte público es un medio de transporte que ayuda a las personas a desplazarse de un lugar a otro dentro de la ciudad, en este caso la Ciudad de Cartagena de Indias. El transporte ha evolucionado para adaptarse a las necesidades de los ciudadanos sin embargo los medios de transporte habituales como los buses, taxis y transporte masivo (Transcaribe) han sido insuficientes para cubrir rutas, horarios, altas tarifas y escases de transporte lo que ha ocasionado un aumento desmedido del servicio de transporte informal, este se ha convertido en un fenómeno que desempeña un papel fundamental en la movilidad de gran parte de los habitantes pero a su vez se ha convertido en

una problemática social, debido a que día a día este fenómeno va creciendo, trayendo consigo alto grado de accidentalidad, desorganización en el tráfico vehicular, pérdidas económicas en el transporte legal, menor uso de transporte formal, alto índice de hurto, inseguridad, fleteo y abusos, mayor congestión vehicular, contaminación auditiva, entre otros. Lo expuesto anteriormente demuestra lo pertinente de realizar esta investigación, con el fin de analizar los factores que han incidido en el aumento desmedido del transporte ilegal de pasajeros en la ciudad de Cartagena de Indias. Se lleva a cabo una metodología mixta exploratoria - descriptiva debido a que la investigación está destinada a proporcionar información útil para llegar a conclusiones o tomar decisiones de la recolección de datos y el análisis de los mismos.

MARCO TEÓRICO

Antecedentes

A nivel latinoamericano hay un estudio hecho por Rojas, M. Y. C. (2020), Figueroa, O. (2005), Sánchez, R., & Wilmsmeier, G. (2005) señalan que las investigaciones en materia de transporte informal no deben quedar en la retórica de la situación de las ciudades con problemas de movilidad en la urbe y su sostenibilidad, sino en ver y comprender todas las situaciones que ocasionan esa coyuntura y desde diferentes ámbitos, al igual que la globalización y las políticas de no intervención han afectado el transporte en las ciudades.

En cuanto a estudios realizados para conocer cómo está el transporte informal en Colombia y específicamente en Bogotá, Villar-Urbe, J. R. (2021) señala que una de las maneras de frenarlo es modernizando el transporte y hacerlo más eficiente, Jiménez, T. F. O. (et al) tienen otro estudio realizado en Bucaramanga revisaron el por qué existen usuarios del transporte informal en Bucaramanga y arroja que se da por el mal servicio prestado del transporte formal. En Cartagena de Indias, Boyano, T. O., Romero, S., & Ramos, N. (2016) y Murillo Zurita, J. D. C. (2017) señalan que la Avenida Pedro de Here-

dia tiene mucho transporte informal que le resta movilidad y genera retos a la ciudad y a su Sistema Integrado de Transporte Masivo, aunque las grandes ciudades siguen creciendo, y tratan de hacer esfuerzos para mejorar en materia de movilidad, como lo señala Fram, T. O. B. (2016). Es por eso y de acuerdo a lo relacionado anteriormente y en el caso de Cartagena de Indias, se puede considerar lo siguiente:

“El Distrito tiene algunas estrategias en contra del transporte de uso informal, según la secretaria de movilidad, de la cual se vienen desarrollando reuniones con los diferentes gremios de servicio de transporte en Bogotá formalizados y los agentes de la policía de tránsito. Buscan contrarrestar el transporte ilegal en la ciudad, en cada una de las citas creando diferentes estrategias que les permita dar con la solución. Se debe tener en cuenta cuales son los diferentes medios de transporte informales:

1. Transporte individual que invade la órbita de forma especial.
2. En vehículos particulares por personas sin habilitaciones.
3. Transporte colectivo en esa modalidad, de las empresas habilitadas cuando se dirigen a las contrataciones.
4. El transporte público que no cumple con lo establecido en la normativa expedida del ministerio de transporte.
5. Transporte colectivo individual prestado con/ sin tarifa fija. Toda persona que viaja en estos medios de transporte ilegal se expone, a los gastos correspondientes, en caso de accidentes, dado que las pólizas de seguros no cubren los daños” (Loaiza, 2017, pág. 1).

“Todo conductor identificado en los operativos que estén infringiendo en la prestación del servicio de transporte ilegal, se le impondrá la sanción D12: la cual trata al conducir un vehículo, sin autorización todo aquel que tiene licencia de tránsito y la destine a un servicio diferente, además que los vehículos serán inmovilizados por primera vez, por cinco días, la segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días” (Loaiza, 2017, pág. 1).

Bases Teóricas

“DEFINICION DEL SERVICIO PUBLICO: Toda actividad destinada a la satisfacción de necesidades de manera uniforme y continua de carácter general, el servicio público es un derecho ordinario con dependencia mutable al régimen jurídico descomunal, dado a la administración pública como autoridad competente facultado mediante particulares por ellos, para todas las personas en beneficio indiscriminado” (Fernández, 2010, pág. 10).

“ELEMENTOS INDISPENSABLES DEL SERVICIO PUBLICO: Los servicios públicos son integrados mediante los elementos indispensables, al margen de los caracteres jurídicos fundamentales los cuales es posible su existencia y rendimiento. Sería irracional el servicio público sin una necesidad de carácter general de satisfacer, que al establecer como una ley sería solo la evidencia de un error de los legisladores, las necesidades de carácter general destinado a los servicios públicos permanente en denominar el encabezamiento a algo diferente que invariablemente se debe a las satisfacciones” (Fernández, 2010, pág. 9).

“Los servicios públicos son actividades median-tes los cuales se busca satisfacer las necesidades que requiere indispensablemente de la intervención estatal, la cual realiza las actividades indicada por ellos, mediante ella se crea el régimen jurídico especial y debe ser técnica y satisfactoria. La prestación de servicio debe someterse de carácter esencial con generalidades, uniformidad, continuidad y regularidades. Otro elemento fundamental del servicio público son los clientes, son ellos quienes crean las necesidades y cuya satisfacción constituye la finalidad; sin los clientes, las actividades serían improductiva y por lo tanto el servicio sería innecesario” (Fernández, 2010, pág. 10).

MARCO CONCEPTUAL

Transporte informal:

“Pirata o Colectivo: Es una modalidad que se presenta constantemente en varias ciudades de

Colombia, este tipo de transporte informal es más utilizado en los barrios marginales, son automóviles particulares registrados que ofrecen este tipo de servicio de transporte público, sin el debido cumplimiento de las normas de movilidad de pasajeros” (García & Varela, 2018, pág. 12).

“Mototaxi: Transporte individual que ofrecen servicios en motocicletas, esta actividad que se viene presentando en las diferentes ciudades de Colombia, registra gran crecimiento en los últimos años, es una fuerte competencia al transporte formal en especial en la región caribe, Armenia, Cúcuta, Manizales y Popayán”(García & Varela, 2018, pág. 12).

“InDriver/Uber: Son plataformas digitales donde los usuarios y conductores pueden contactarse por medio a la red, en el momento que soliciten el servicio de transporte con facilidad, se pueden conseguir por medio de las aplicaciones” (García & Varela, 2018, pág. 13).

Cartagena de Indias

“Cartagena capital del departamento de Bolívar, ubicada en la región caribe colombiana en el norte del país. Hace parte de las ciudades más importantes de Colombia representando los destinos turísticos, centros de producción industrial, puertos marítimos, reparación naval y construcción. Cuenta con una población de más de 1 millón de habitantes en sus 653,7 km² de extensión territorial. El departamento de bolívar cuenta con gran potencia de desarrollo agrícola, transformando la región en una gran plataforma de negocios” (WTC-CTG, 2018, pág. 1).

METODOLOGÍA

Diseño de investigación

Se lleva a cabo una metodología mixta exploratoria - descriptiva debido a que esta investigación es destinada a proporcionar información útil para obtener unas conclusiones o tomar decisiones de los datos recolectados y el análisis de los mismos. Aplicamos dos tipos de técnicas:

1. Técnica cuantitativa: Es decir, en forma de números que pueden cuantificarse y resumirse. Se basa en la obtención de datos secundarios y primarios como la encuesta a los ciudadanos de Cartagena que utilizan el transporte ilegal e información en base de datos.

2. Técnica cualitativa: aplicaremos entrevistas a profundidad con preguntas abiertas a con los diferentes gremios que prestas estos servicios. Fuente de investigación

Secundarias: consistió en la búsqueda de información de fuentes secundarias a través de base de datos, como páginas y publicaciones en internet donde averiguamos:

- La población en Cartagena por medio del Departamento Administrativo Nacional de Es-

tadística (DANE): la población para 2022 es 1.055.035

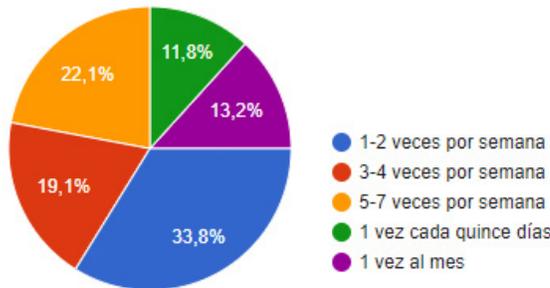
- Cuantas personas prestas el servicio ilegal por el medio de transporte moto-taxi: son aproximadamente 120.000 según Juan Daniel Oviedo, director de la entidad, son moto-taxistas.

- Cuantos vehículos prestan el servicio por medio de plataformas: son aproximadamente 20.000 vehículos; fuente periódico el Universal de Cartagena.

Primarias: la técnica empleada en esta fase es la aplicación de encuesta estructurada y la realización de entrevistas a los diferentes gremios prestadores de servicios.

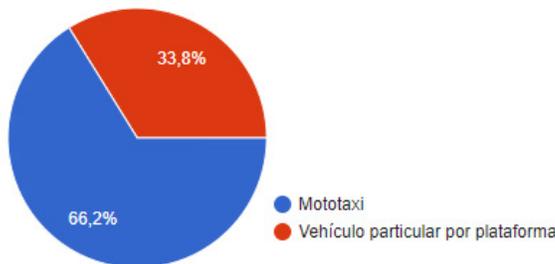
DESARROLLO

¿Cuál es el principal medio de transporte informal utilizado?



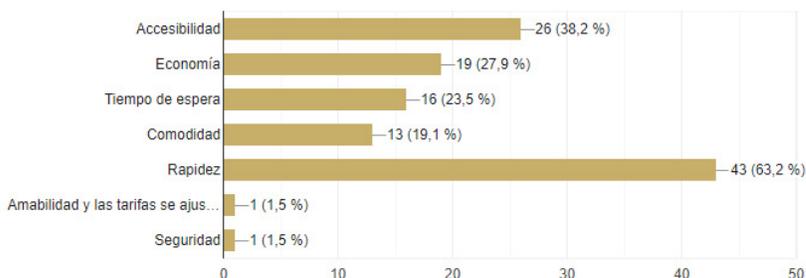
Los principales medios de transporte informales más utilizados por los encuestados son; un 66% las mototaxis y el 34% utiliza vehículos particulares por plataformas.

¿Con que frecuencia lo usa?



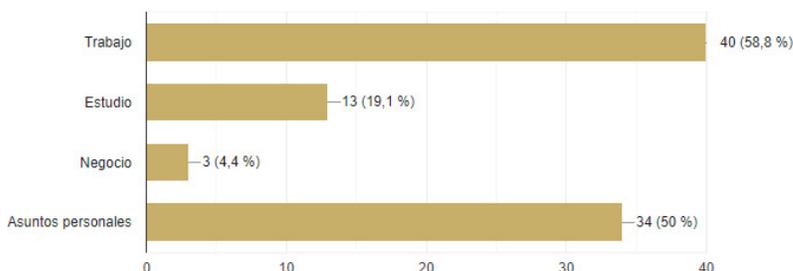
Las personas que utilizan ese tipo de servicio, lo hacen con diferentes frecuencias un 54% lo usa de 1 a 4 veces por semana, el 21% lo usa con más frecuencia de 5 a 7 veces por semana, el 13% lo utiliza una vez al mes y 12% lo usa una vez cada quince días.

¿Por qué utiliza estos medios de transporte informal?



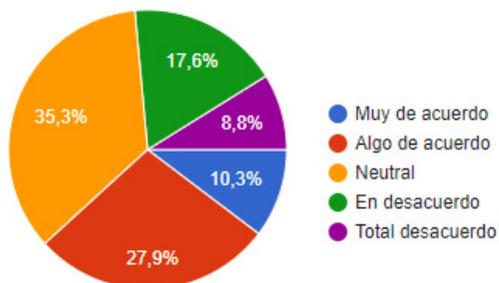
La mayoría de las personas encuestadas usa este tipo de transporte por diferentes razones, un 100% lo utiliza por accesibilidad y rapidez, el 28% por economía, un 19% por comodidad y el 2% por seguridad.

¿Con qué fin se moviliza en el medio de transporte irregular?



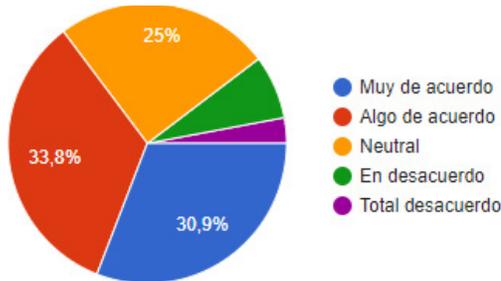
Las personas que recurren a este tipo de servicio lo hacen con el fin de llegar a su trabajo 58%, asuntos personales 50%, estudio 19% y negocios 4%.

¿Considera que estos medios de transportes son seguros y confiables?



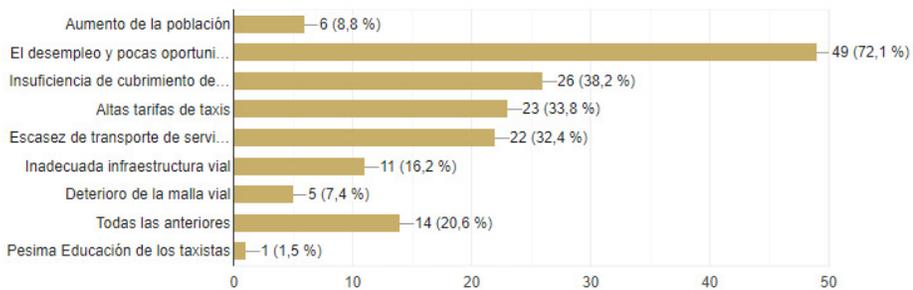
Los encuestados tienen, diferencias en el uso de transporte informal en consideración de seguridad y confiabilidad, el 38% está de acuerdo, un 35% es neutral y el 27% está en desacuerdo.

¿El transporte irregular brinda una alternativa de movilidad para los ciudadanos pero constituye un problema para la ciudad?



Los encuestados consideran como una alternativa este tipo de transporte informal que brinda a la movilidad de la ciudad, el 65% está de acuerdo, un 25% es neutral y el 10% está en desacuerdo.

¿Cuál o cuáles considera que son las causas por las que existe el transporte informal? (Respuesta con múltiples opciones).



Se considera que las principales causantes de la existencia del transporte informal en la ciudad; 72% el desempleo y pocas oportunidades, 70% insuficiencia y escasez de transporte público.

¿Brevemente que alternativas o soluciones cree usted que pueden ser viables frente a este fenómeno?

De las 68 personas encuestadas:

El 80% plantea que las medidas a tomar para detener el aumento del servicio de transporte ilegal son:

- Generar empleos donde se les brinde oportunidad laboral para que pueden tener una fuente de ingreso básica y mejorar las condiciones de vida.
- Mejorar al 100% el servicio de transporte formal ampliando rutas y horarios.
- Ampliar vías para que la movilidad pueda mejorar.
- Más presencia de los organismos de control de la ciudad

Un 20% plantea que se deben legalizar con requisitos como: carnetizacion y prestar el servicio en algunas zonas de la ciudad.

CONCLUSIÓN

De acuerdo con los resultados de los instrumentos aplicados en el desarrollo investigativo realizado como fueron las encuestas a usuarios del servicio de los transportes informales, encuestas a conductores que desarrollan esta actividad de transporte informal, la entrevista a funcionario del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena – (DATT), además de las evidencias recolectadas mediante registro fotográfico y la observación de campo realizada por los investigadores del presente trabajo se puede concluir que se puede establecer que las causas del servicio informal y sus repercusiones son tema de mucho interés social. En base a los resultados obtenidos la mayor casusa de que cada día aumente en gran manera el transporte informal es el desempleo y las pocas oportunidades laborales que ofrece la ciudad, pero también queda en evidencia que el transporte de servicio de transporte formal es insuficiente para cubrir rutas, horarios.

Es de vital importancia que las autoridades definan qué medidas tomar frente a esta situación que de alguna u otra manera afecta a toda la ciudad, urge soluciones esto es un fenómeno que no tiene fin, va incrementado de quienes prestas este servicio informales como quienes lo utilizan, pero que se coloque en la mesa todas las causas y así realizar estrategias donde se pueda generar salidas que beneficie a todos los habitantes de la ciudad de Cartagena, no solo es realizar decretos de prohibiciones si no generar oportunidades a todos y todas, y que mejorando e servicio de transporte formal y realizando ampliación de la malla vial seríamos una ciudad menos caótica.

BIBLIOGRAFÍA

- Boyano, T. O., Romero, S., & Ramos, N. (2016). La movilidad como factor sostenible de la ciudad Cartagena de indias, caso Avenida Pedro de Heredia. *Revista Cultural Unilibre*, (2), 34-40.
- Diario El Universal de Cartagena, el transporte informal en Cartagena obtenido de: www.eluniversal.com.co/temas/-/meta/transporte-informal-en-cartagena-colectivos
- Fram, T. O. B. (2016). De ciudades a empresas sostenibles. *Gerencia Libre*, 2, 65-81.
- Frias, D., Varela D., (2019). Derechos de los usuarios del transporte, restricciones de movilidad y alternativas para el mejoramiento de la crisis vial en el distrito de Cartagena: análisis cualitativo y cuantitativo, Universidad de Cartagena. Cartagena, Colombia.
- DANE. Población de Cartagena para el 2021: <https://www.dane.gov.co/>.
- Fernández Ruiz, J. (2010). Disertación sobre el servicio público. <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/foro/article/view/379/375>
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. *Eure (Santiago)*, 31(94), 41-53.
- García, M. y Varela, O., (Diciembre de 2018). Caracterización del transporte formal e informal como problemática de la movilidad en Santiago de Cali. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpegclclefindmkaj/https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/84559/1/TG02240.pdf
- Jiménez, T. F. O., García, A. M. C., Silva, O. C. V., & Castex, C. (2015). Estudio del comportamiento de los usuarios de medios de transporte informales en la ciudad de Bucaramanga. *Ensayos: Revista de Estudiantes de Administración de Empresas*, (8).
- Loaiza, K. (09 de junio de 2017). Las estrategia del Distrito en contra del transporte ilegal. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/estrategias-del-distrito-en-contra-del-transporte-ilegal>.
- Murillo Zurita, J. D. C. (2017). Efectos de las rutas del transporte informal (colectivo) en el Sistema Integrado de Transporte Masivo en la ciudad de Cartagena De Indias (Doctoral dissertation, Universidad de Cartagena).

Rojas, M. Y. C. (2020). Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina. *Revista Transporte y Territorio*, (23), 159-181.

Sánchez, R., & Wilmsmeier, G. (2005). Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados. CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6290/S057544_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Villar-Urbe, J. R. (2021). Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá-Colombia. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13.

WORLD TRADE CENTER, (2018). CARTAGENA DE INDIAS UNA DE LAS CUIDADES MAS IMPORTANTE DEL PAIS. <http://wtccartagena.com/cartagena-de-indias>