

2015

Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía solidaria

John Fredy Martínez Garzón
Universidad de La Salle, Bogotá

Juan Martín Bacca Benítez
Universidad de La Salle, Bogotá

Follow this and additional works at: https://ciencia.lasalle.edu.co/administracion_de_empresas



Part of the [Business Administration, Management, and Operations Commons](#)

Citación recomendada

Martínez Garzón, J. F., & Bacca Benítez, J. M. (2015). Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía solidaria. Retrieved from https://ciencia.lasalle.edu.co/administracion_de_empresas/200

This Trabajo de grado - Pregrado is brought to you for free and open access by the Facultad de Economía, Empresa y Desarrollo Sostenible - FEEDS at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Administración de Empresas by an authorized administrator of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía solidaria.

John Fredy Martínez Garzón¹

Juan Martín Bacca Benítez²

Resumen:

El artículo analiza de manera general, la situación que se presenta con los conductores de taxi de la ciudad de Bogotá, quienes se ven afectados a diario por casos de inestabilidad e informalidad laboral. Lo anterior como consecuencia de un sistema normativo y administrativo desordenado, el cual brinda poca seguridad y garantías a los conductores. Es por esto que el presente trabajo, resultado de una investigación, recoge la percepción de siete representantes del gremio que fueron entrevistados para conocer la situación actual del sector. La intención final del escrito consiste en generar aportes desde la economía solidaria, los cuales sean útiles para pensar en una alternativa diferente al actual modelo económico que se está llevando a cabo, en donde a través del trabajo asociado, los taxistas cuenten con condiciones dignas de trabajo y una mejor calidad de vida para prestar un servicio más eficiente.

Palabras Clave:

Economía solidaria, situación laboral, conductores de taxi, inestabilidad, informalidad.

Abstract:

The article discusses in general, the situation presented with the taxi drivers from the city of Bogotá, who are daily affected by cases of instability and informality. This as a result of a messy legal and administrative system, which provides little security and guarantees to taxi drivers. That is why this article, as the result of an investigation, collects the perceptions of seven representatives of the taxi drivers who were interviewed in order to know the current situation in the sector. The final intention of this writing is to generate contributions from the solidarity economy, which are useful to think of a different alternative to the current economic model that is taking place, where through the associated

¹ Estudiante de Administración de Empresas, Universidad de La Salle, Bogotá, Colombia. Correo electrónico: johnfmartinez26@unisalle.edu.co

² Estudiante de Administración de empresas, Universidad de La Salle. Bogotá, Colombia. Correo electrónico: jbacca29@unisalle.edu.co

work, taxi drivers provided might improve the living and working conditions to provide a more efficient service.

Key Words:

Solidarity economy, employment status, taxi drivers, instability, informality.

Introducción

A pesar de los pocos estudios que existen en la ciudad de Bogotá en relación al sector de los taxis, y en particular sobre las condiciones laborales de los conductores, son frecuentes las protestas de los taxistas entorno a sus condiciones de trabajo, como: los horarios, que son de 13.8 horas en promedio, la falta de seguridad y garantías laborales, y también la estructura del sector que tiende a beneficiar a las empresas afiliadoras y a los propietarios (Rodríguez & Acevedo, 2012).

La inestabilidad laboral de los conductores de taxi de Bogotá, según Rodríguez & Acevedo, (2012), tiene por lo menos dos causas: en primer lugar, los altos índices de informalidad en este sector, pues según la Directora de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte Ayda Lucy Ospina, citada por Acevedo, J y Rodríguez, A. (2012), “el conductor hoy no es considerado como un empleado del propietario del taxi o de la empresa”. Esto sugiere que el vínculo entre las empresas y los conductores es mínimo, pues éstas delegan la responsabilidad de la selección del conductor al propietario, lo cual conlleva a un bajo control en la elección de los

mismos y a los fenómenos de informalidad. Asimismo los taxistas no están realizando su labor a través de contratos de trabajo, fenómeno que permite que ellos sean considerados como recursos prescindibles por parte de los propietarios y las empresas. En segundo lugar se evidencia el incumplimiento del decreto 1047 del 2014, el cual obliga a los propietarios de los vehículos a afiliarse a sus conductores al sistema integral de seguridad social; sin embargo algunos taxistas manifiestan que este decreto aún no ha podido ser implementado en su totalidad por diversas razones que no han permitido darle cumplimiento estricto.

Dado lo anterior, el artículo busca describir la actual situación laboral de los taxistas de Bogotá y examinar si los principios de la economía solidaria podrían aportar alternativas de mejoras en sus condiciones de trabajo.

Para cumplir el mencionado objetivo, este artículo recoge la percepción de distintos miembros del sector de los taxis, los cuales a través de su conocimiento y experiencia, pudieron dar cuenta de la actual situación del mismo. Antes de llegar a ello, se presenta en el

primer capítulo la historia del taxismo, donde se pretende ubicar al lector en contexto y exponer algunos hechos históricos relevantes; en la segunda parte se describe el sector de taxis en cifras, donde a través de información secundaria, estadísticas y datos suministrados por el Ministerio de Transporte, se pudo delimitar las características de los actores que lo conforman; en la tercera parte se hace mención a la evolución de la normatividad que rige al sector desde las primeras leyes hasta las que presiden actualmente. Posteriormente el artículo analiza las condiciones laborales actuales con la que cuentan los conductores de taxi de la ciudad de Bogotá, y a través de esto, busca establecer si existen o no, diferencias en la forma de gestión de las empresas de economía solidaria frente a las que a las entidades con otra naturaleza jurídica en lo relacionado a las condiciones laborales entre los taxistas. Finalmente, se propone a la economía solidaria como alternativa de mejora, en donde se explican sus orígenes y principios, y se sugiere un esquema organizacional diferente del actual.

Breve historia del taxismo

Aproximadamente para el año 1640, se inauguró la primera empresa de taxis colectivos en la calle Saint-Martin, en París, en donde debutó con veinte carrozas el chofer Nicolás Sauvage, pero fue hasta la propuesta del matemático Blaise Pascal, que se puso en marcha la circulación de carrozas en trayectos

determinados en París, a intervalos regulares por un módico precio (Hernández & Morales, 2014). Se dice que el primer servicio documentado fue llevado a cabo por Nicolas Sauvage en París para la fecha de 1640, en donde sus vehículos eran conocidos como Fiacres. A finales del siglo XVII surgieron en Alemania los innovadores carruajes Landalet, y posteriormente a principios del siglo XVIII fue creado el Gig en Francia, que dio origen al Tibury en Inglaterra y posteriormente al cabriolet (Taxi.com, 2010).

A lo largo del siglo XX, los vehículos tipo taxi tuvieron un gran auge, especialmente en países como Francia, los cuales sirvieron como medio ligero de transporte con la finalidad de combatir a diversos bloques enemigos, en donde se aprovechó la rapidez de estos autos para así transportar armamento, militares y provisiones (Álvaro, 2014). Poco después los empresarios y personas pudientes de diferentes países del mundo, adquirieron estos carros para satisfacer sus necesidades de movilidad, dando un servicio de calidad, en donde se cobraban precios excesivos cuyo valor era exclusivo para señores de la clase alta (Radio taxi, 2003). Después de la primera guerra mundial se produjo cambios sustanciales que trajo consigo acontecimientos positivos como la introducción de productos a escala en diferentes países industrializados, lo cual produjo una disminución del valor de los taxis a causa de la elevada demanda económica que se llevaba a cabo, situación que

propició a que este servicio fuera más accesible para la población.

En Colombia la llegada del taxi es tardía con relación a Europa y Estados Unidos. La fecha en la que el primer vehículo llegó al país es incierta, pero lo que se presume es que en Colombia la primera flota oficial llegó en 1929 (El Tiempo, 2008). Después del año 1930, Antonio María Pradilla, fundador de Praco, empresa dedicada a la comercialización de vehículos, decidió crear una flota de carros para buscar alguna rentabilidad, en donde los 20 primeros fueron puestos en servicio causando sensación en la ciudad, emoción que provocó que en los cuatro meses siguientes, los 100 vehículos restantes tuvieran una buena acogida por los ciudadanos y comenzara a dar frutos el negocio de movilidad (Mejía, 2013). Para el año 1961, las importaciones aumentaron, teniendo en el país empresas como Chrysler, Ford y General Motors, las cuales producían marcas de vehículos como Dodge, Plymouth, Rambler, entre otros.

En la década de 1970, la administración y el control de los taxis estaba en manos del Instituto Nacional de Transporte (INTRA), quien autorizaba la prestación del servicio en la terminal aérea del aeropuerto El Dorado, mediante la expedición de una credencial que les entregaban a los conductores para poder transportar pasajeros. Por problemas administrativos el INTRA delegó el control de los taxis al Departamento Administrativo de

Tránsito y Transporte (DATT), que en ese entonces era un organismo de la alcaldía mayor de Bogotá. Después de la posesión de Belisario Betancur como Presidente de Colombia, se creó un manual de funciones y procedimientos para los propietarios y sus conductores, en donde se tenían que cumplir reglas como la presentación de los automóviles, el cumplimiento de los turnos de trabajo establecido, y fue aquí en donde se empezó a regular el control de tarifas para pasajeros, los cuales estaban insatisfechos por la forma arbitraria en que cobraban los conductores y adulteraban elementos de medición como el taxímetro (Hernández & Morales, 2014).

En 1986 con la creación de la empresa Radio Taxi Aeropuerto S.A y su marca comercial Taxis Libres, se destacó la presencia de empresarios y ex conductores como Uldarico Peña y José Eduardo Hernández, los cuales siempre estaban pensando en cómo podían crear una entidad la cual ayudaría a mejorar la falta de organización referente a la movilidad y no estuvieran en manos del estado. Esta organización en afán de obtener la legalización correspondiente por el INTRA, innovó el sistema tecnológico de radio comunicaciones, incorporando una antena que permitía ordenar el servicio puerta a puerta, de esta manera los propietarios de vehículos vieron atractiva la propuesta y al finalizar el año de 1985, contaban con 200 vehículos suscritos al ente económico (Revista Dinero, 2001).

El éxito de la empresa de Radio Taxi Aeropuerto llegó a su punto máximo cuando la empresa ETB les otorgó los números que siempre fueron reconocidos por todos los usuarios, 2-11-11- 11 y 3-11- 11-11. Al ver la competencia, el éxito que había causado y la demanda que tenía la empresa de los unos, las demás empezaron a copiar el modelo; la diferencia consistía en que esta entidad seguía en la vanguardia por la contratación de compañías que elaboraban software, con el fin de obtener el mayor porcentaje posible de las llamadas de los clientes de la ciudad. La anterior estrategia produjo que los usuarios recordaran a taxis libres como empresa de servicio inmediato, lo que generó que otras organizaciones perdieran afiliados y clientes, llevándose así la mayor parte de los vehículos de la competencia y aumentando esta misma su valor y el de sus socios (Hernández & Morales, 2014).

El sector de taxis en cifras

Con el fin de comprender a cabalidad las problemáticas que afectan al sector de los taxis se hace necesario examinarlo a través de cifras y datos que permitan visualizar las necesidades y carencias presentes en la actualidad. Sin embargo, parte de los problemas existentes en el sector se deben precisamente a la falta de información. No obstante se revisan algunos de los datos existentes con el fin de tener una mejor comprensión de este sector.

A nivel nacional, para el año 2014 la Central Unitaria de Trabajadores de Colombia (CUT) afirmaba la existencia de 760.000 taxistas en el país (CUT, 2014), mientras que para el mismo año, el Ministerio de Trabajo aseguraba que el número de conductores de taxi era de 800.000 (Ministerio del Trabajo de Colombia, 2014). En Bogotá, aunque no existe una cifra exacta por la constante entrada de nuevos taxistas al mercado cada año, se estima que en la actualidad hay unos 59.000 conductores activos. Los cuales son en su mayoría hombres, a los que les puede quedar como ingreso libre mensual una suma entre 1.230.000 y 1.800.000 de pesos, y que a pesar de su variado nivel de educación (primaria, bachiller y educación superior) pertenecen en su mayoría a los estratos socioeconómicos 2 y 3; asimismo llevan en promedio 9 años trabajando y generalmente consideran su labor como un empleo permanente (Rodríguez & Acevedo, 2012).

En cuanto a la cantidad de conductores con afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social, se presentan algunas incoherencias en las cifras que no permiten dar con certeza un número exacto. Puesto que, por un lado, Esteban Barbosa, actual presidente del Sindicato Nacional de Trabajadores del Transporte, calcula que el 25% de los taxistas del país hoy no tienen afiliación a la seguridad social (CUT, 2014). Mientras que, para ese mismo año, el Ministerio del Trabajo aseguró que de los ochocientos mil conductores

actuales, el 87.7% no tienen seguridad social (Ministerio del Trabajo de Colombia, 2014). Lo anterior corresponde tanto a la falta de estudios frente a este tipo de temas, como con el hecho de que el decreto 1047/2014, que pretende reglamentar la afiliación de los taxistas al sistema de seguridad social, empezó a regular apenas ese mismo año.

En lo relacionado a las garantías laborales, Didier Burgos, Presidente de La Comisión Séptima Constitucional afirma que “en la actualidad cerca de 1’500.000 taxistas en Colombia no cuentan con las mínimas garantías laborales” (Burgos, 2014). Lo anterior da cuenta de una situación que se presenta actualmente en las empresas de taxi, la cual es que en el esquema de funcionamiento de estas afiliadoras, tanto los propietarios como no propietarios de los taxis, no son considerados como empleados. La única obligación que se presenta está dada por el propietario a través de un contrato verbal con los conductores, donde se estipula un valor fijo por la explotación del vehículo (Rodríguez & Acevedo, 2012).

Es difícil estimar el número exacto de taxis en Bogotá; las fuentes suelen diferir en el total y hacen referencia a distintas cantidades; a pesar de lo anterior, se da un estimado de la existencia de 50.000 taxis en la ciudad (Rodríguez & Acevedo, 2012). La causa de la desinformación relacionada con la cantidad de taxis en la capital se debe principalmente a

que, según la Secretaría de Movilidad de Bogotá (2013) “el número de taxis en la ciudad de Bogotá se encuentra ‘congelado’ desde principios de los años 90” (párr. 1).

Los informes de movilidad suministrados por la Secretaría de Movilidad, dan cuenta que desde el año 2009 hasta el 2012, el número de taxis activos que circulan con Tarjeta de Operación (T.O) ha aumentado, no obstante es importante resaltar que algunos conductores incurren frecuentemente en la ilegalidad, circulando y prestando el servicio sin tarjeta de operación (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2013). Lo anterior se puede evidenciar en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1: Cantidad de taxis activos en Bogotá.

Cantidad de taxis activos en Bogotá			
AÑO	T.O	Sin T.O	TOTAL
2009	S.D	S.D	52.643
2010	49.363	2.435	51.798
2011	49.318	2.306	51.624
2012	49.555	2.059	51.614

Fuente: De los autores a partir de: Secretaría de Movilidad (2009-2012).

Las relaciones entre los vehículos que están operando con Tarjeta de Operación, de los que no la tienen, ha permanecido relativamente constante en los años anteriores, asimismo se evidencia una disminución paulatina año a año de los vehículos sin T.O. Para ser más específicos, en el Cuadro N° 2, se observa el total de vehículos que se encontraban en la ciudad para el 2012, donde además se puede

evidenciar que de las 52 empresas que operan actualmente, sólo las 10 primeras representan el 89.6% del mercado con 42.889 taxis. Siendo la empresa Radio Taxi Aeropuerto S.A la que contaba con la mayor participación en

el mercado, siendo esta del 35% aproximadamente.

Cuadro N° 2: Distribución de taxis con y sin tarjeta de operación (T.O.) por empresa

Empresa	Total Vehículos	Vehículos con T.O.	Vehículos sin T.O.	% con T.O.	% sin T.O.
Radio Taxi Aeropuerto S.A.	17,642	17,260	382	97.8%	2.2%
Tax Express S.A.	10,502	10,128	374	96.4%	3.6%
Radio Taxi Autolagos S.A.	4,790	4,438	352	92.7%	7.3%
Nuevo Taxi Mio S.A.	2,563	2,429	134	94.8%	5.2%
Empresa De Transportes Coper Tax S.A.	2,226	2,066	160	92.8%	7.2%
Auto Taxi Ejecutivo S.A.	1,296	1,278	18	98.6%	1.4%
Taxatelite S.A.	1,087	1,060	27	97.5%	2.5%
Taxi Tele Club S.A	956	952	4	99.6%	0.4%
Taxis Ya S.A.	901	893	8	99.1%	0.9%
Taxi Perla S.A.	926	832	94	89.8%	10.2%
Transportes @ Linea E.U	751	751	S.D.	100.0%	S.D.
Cia. De Taxis Verdes S.A.	894	748	146	83.7%	16.3%
Coop Teletaxi	641	612	29	95.5%	4.5%
City Taxi S.A	488	486	2	99.6%	0.4%
Trans. Computaxi S.A.	456	452	4	99.1%	0.9%
Proturismo S.A.	496	448	48	90.3%	9.7%
Taxi Roxi Internacional S.A	473	435	38	92.0%	8.0%
Operador Tax Colombia S.A.S	416	410	6	98.6%	1.4%
Asc.Prop.Taxis Aeropuerto El Dorado	406	403	3	99.3%	0.7%
Real Transportadora S.A.	491	392	99	79.8%	20.2%
Super Taxi S.A.	324	319	5	98.5%	1.5%
Car Taxis S.A.	310	305	5	98.4%	1.6%
Cooperativa Radio Taxi	315	260	55	82.5%	17.5%
Taxis A La Mano S.A.S.	233	230	3	98.7%	1.3%
Celutaxi Aeropuerto S.A.	214	213	1	99.5%	0.5%
Coop. Multiactiva De Transportadores Ltda	218	210	8	96.3%	3.7%
Taxi Movil Q.A.P. S.A.	196	190	6	96.9%	3.1%
Empresa De Transportes Gran Tax S.A.	226	189	37	83.6%	16.4%
Alo Taxis S.A.	85	84	1	98.8%	1.2%
Sociedad De Taxistas Unidos Stu S.A.	79	78	1	98.7%	1.3%

Rentaxi S.A.	73	73	S.D.	100.0%	S.D.
Teleclub Limitada.	72	69	3	95.8%	4.2%
Coop. De La Confederacion De Trabajadores De Colombia	66	59	7	89.4%	10.6%
Taxis Ath S.A	55	55	S.D.	100.0%	S.D.
Taxis 2222222 S.A.	51	51	S.D.	100.0%	S.D.
Taxivision Ltda	52	45	7	86.5%	13.5%
Air Taxis S.A.	44	43	1	97.7%	2.3%
Trans. Radio Taxi Confort S.A	44	42	2	95.5%	4.5%
Radio Taxi Bogota Ltda	39	38	1	97.4%	2.6%
Radio Taxi Internacional	56	30	26	53.6%	46.4%
Transportes De Colombia S.A.	34	24	10	70.6%	29.4%
Transportes Distrito Capital S.A.	22	19	3	86.4%	13.6%
Nueva Empresa De Taxis S.A.S.	19	19	S.D.	100.0%	S.D.
Liber Tax S.A.	15	15	S.D.	100.0%	S.D.
Trans. Arimena.	14	14	S.D.	100.0%	S.D.
Radio Taxi Bogotax On Line Ltda	13	12	1	92.3%	7.7%
Cooperativa Multiactiva De Santafe De Bogotá.	13	11	2	84.6%	15.4%
Taxtotal S.A.S.	15	10	5	66.7%	33.3%
Comunicacion Tech Y Transporte S.A.	10	10	S.D.	100.0%	S.D.
Sidauto Soc Imp Y Dist Automotora S.A	11	3	8	27.3%	72.7%
(En Blanco)	1	1	S.D.	100.0%	S.D.
Total General	51,320	49,194	2,126	95.9%	4.1%

Fuente: De los autores, a partir de: Secretaría Distrital de Movilidad (2012).

En el Cuadro N° 2 también se da cuenta de que el 95.9% del total de los vehículos que circulan en la ciudad (49.195) cuentan con la tarjeta de operación, mientras que el 4.1% del total de los vehículos (2.126) no la tienen. Cabe aclarar que es posible que los taxis sin tarjeta de operación en un momento determinado si contaran con dicha tarjeta, sin embargo, por distintas razones ya no volvieron a refrendarles el documento, lo que significa que esa cantidad de taxis sigue existiendo, pero no

están operando, y si lo hicieran, no podrían ser considerados dentro de la legalidad. Se debe tener en cuenta que la falta de tarjeta de operación no es el único factor para determinar la informalidad, pues la carencia de contratos laborales y el incumplimiento de la afiliación al sistema de seguridad social son otros de los elementos que se deben estudiar para determinar la informalidad real en el sector. Según Revista Dinero (2012) “en Colombia, por cada taxi formal que presta el servicio, hay

dos vehículos informales rodando por las calles” (párr.1).

Lo anterior es reflejo de un panorama mucho más desalentador pues también asegura que, a nivel nacional:

Durante el trimestre octubre-diciembre de 2013, del total de ocupados, 49,0 % tenía un empleo informal (...)Es decir, que de la cantidad de empleados del país, casi la mitad no cuentan con las condiciones ideales: sin cotizar a salud, sin seguro de riesgos profesionales, sin cotizar a pensión, sin vacaciones, sin cesantías, sin caja de compensación, laboran más de las horas legalmente establecidas diariamente, por horas, por días, sin prima legal, sin caja de compensación, etc. (Revista Dinero, 2014).

La mayor participación en la oferta del mercado la tienen las empresas de taxi de sociedad anónima S.A. Mientras que sólo 5 empresas son cooperativas de taxi en Bogotá para el 2012, las cuales son por definición, organizaciones de economía solidaria. Sin embargo, partiendo del hecho de que el conductor no es considerado como un empleado por las empresas, algunos principios como el empleo, la cooperación, la solidaridad, la ayuda mutua y la participación, entre otros, no se ven reflejados en el trato frente al taxista, pues sólo los asociados pueden participar de los beneficios de la empresa. Debido a que el conductor tiene un

vínculo débil con la entidad afiliadora, la relación empresa-conductor se reduce a la expedición y renovación del tarjetón (tarjeta de control), en donde las empresas vinculantes de taxis no tienen la obligación de contratar laboralmente a los conductores (Rodríguez & Acevedo, 2012).

De lo anterior sólo queda dar cuenta de la dificultad que representa delimitar este sector, pues al contrastar y estudiar la información suministrada por las fuentes pertinentes al caso, en relación con la informalidad y la falta de garantías laborales para los conductores, se percibe tanto una discordancia entre los datos como escasez de los mismos. A pesar de esto, la falta de información concisa no desacredita el hecho de que los problemas que encara este sector son reales y deben ser resueltos a través de la proposición de alternativas factibles.

La normatividad del taxismo en Colombia y en Bogotá

Dentro del marco normativo, es importante describir que las primeras leyes fueron elaboradas para los coches de tracción animal en alquiler, las cuales se expidieron en Inglaterra en 1635 con la ley Hachney Carriage que tenía como finalidad regular el servicio de transporte (Hernández & Morales, 2014, pág. 25). Con el pasar de los años, en Colombia, en el año 1949 se reglamenta el decreto 377 de 1948, en el cual se generó un

acuerdo entre la alcaldía y los transportadores, con el fin de profesionalizar a los conductores de taxi y buses. El objetivo de dicha ley era dar a conocer algunas condiciones como: tener un pase con mínimo dos años de vigencia, obtener certificado de buena conducta, realizar exámenes sobre el reglamento de tránsito, tener conocimiento de las rutas más cortas para hacer los recorridos, obligación por prestar todas las carreras que se les solicite, conservación de los sellos del taxímetro, no cobrar más de lo que marca el taxímetro, estacionar el vehículo para dejar al pasajero, llevar extinguidores para incendio, llevar a la empresa afiliadora los objetos olvidados por los pasajeros y mantener una presentación personal decorosa para con el público (Hernández & Morales, 2014, pág. 199).

Con la ley anterior se dió a conocer el interés que el estado tenía en mejorar las condiciones del servicio de tránsito, de esta manera se fueron implementando soluciones y un sin número de decretos con el fin de mejorar día a día la inseguridad que sufrían a diario los conductores, la competencia desleal y el desacato a la autoridad por parte de los trabajadores de este medio. Por este motivo, surgió el Decreto 1344 de 1970 mediante el cual se expedía el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual fijó las condiciones y reglas para la circulación de peatones, animales y vehículos por las vías públicas del país, en donde se entró a definir la palabra taxi, el uso

imperativo del taxímetro, la conformación del consejo superior de tránsito terrestre, los centros de enseñanza automovilística exigidos por el INTRA y las disposiciones legales sobre la licencia de conducción.

Para la década de 1990, era frecuente que los alcaldes fijaran un mandato cada año referente a los temas de movilidad; esto produjo que los controles fueran más fuertes por parte de las autoridades de tránsito, permitiendo que hubiese mayor rigurosidad con respecto a las infracciones e ilegalidad de los vehículos tipo taxi, que hasta esa época se regulo y cambio el color del taxi a amarillo, tal como se conoce hoy; pero aún había un problema importante, el pago de seguridad social a los conductores de taxi, por lo cual se expidió la Ley 336 de 1996.

La anterior tenía como primer objetivo, unificar principios y criterios que servían para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre. El segundo objetivo era velar por temas de seguridad y protección de los usuarios del sector y del sistema de transporte, introduciendo el artículo 36, el cual velaba por la legalización de los contratos de trabajo, en donde las empresas afiliadoras debían cancelar la seguridad social a los trabajadores, pero esto nunca se cumplió (Congreso de la república, 1996).

Para principios del siglo XXI, en el año 2001 el alcalde mayor de Bogotá implementó el pico y placa, prohibiendo la circulación de los automotores cada tercer día, esta decisión desencadenó furor en los conductores y después de días de protestas del sector, frente a la igualdad y el derecho al trabajo, se estipuló que el vehículo solo podía circular durante 6 días a la semana.

En el siguiente año, de acuerdo a la Ley 769 de 2002, el Congreso de la República modificó el Código Nacional de Tránsito Terrestre en donde se cambiaron algunas normas ambiguas. Como disposición de la rama legislativa, se estableció que para conducir un taxi debían cumplir con los siguientes requisitos (similares a las del antiguo decreto): la persona no debía ser menor de 24 años, no podía manejar un vehículo sin previo consentimiento de la autoridad competente de tránsito, el taxímetro debía estar instalado de tal manera en que no se pudiese adulterar y cobrar mayor valor a los usuarios, debían llevar el nombre o razón social de la empresa escrito en las puertas delanteras, sobre la tapa del baúl, inmediatamente debajo, la leyenda del servicio público que contrastara con la pintura del vehículo, la cual debería mostrar confiabilidad y seguridad al usuario y podría reclamar a la empresa que afiliaba si algún suceso ilegal ocurría.

Aunque hay leyes que obligan a que se contrate a los taxistas en forma directa por

parte de las empresas, obligándolos a cumplir las normas en materia laboral, estas no se han acatado por parte de los propietarios, puesto que los dueños llevan a cabo un modelo básico de arriendo, el cual les conviene mantener para seguir teniendo la rentabilidad esperada (Hernández & Morales, 2014). Por este motivo para el año 2009 se propuso el proyecto de ley 130, mediante el cual se pretendía modificar el artículo 36 de la ley 336 del año de 1996.

La finalidad era generar una responsabilidad por parte de los dueños y empresas frente a la vulnerabilidad e ilegalidad laboral de los conductores, en donde se manifestaba que los propietarios debían tener afiliados al sistema de salud y pensiones a los conductores de los vehículos en calidad de cotizantes y no de beneficiarios, así como la no renovación de la tarjeta de control y operación si el taxista no da cumplimiento de los requisitos ante las empresas afiliadoras. La anterior propuesta fue evaluada por el congreso de la república, haciendo parte de las propuestas del informativo de vicepresidencia N°180, figurando de la siguiente manera: “se establece que los propietarios de los taxis tendrán la obligación de tener afiliados al sistema de salud y pensiones a los conductores de los vehículos de su propiedad” (Corte Suprema de Justicia, 2010, pág. 11).

En la actualidad, después de la constante implementación de normas, se ha generado un control por parte de las autoridades de tránsito

y el Ministerio de Transporte, en el cual el objetivo principal es que todos los conductores cumplan con los requisitos establecidos con el fin de que haya una competencia leal y se mejore el servicio a los usuarios constantemente; por este motivo, el Ministerio de Transporte ha reglamentado una de las exigencias más importantes a los conductores de taxi, en la cual busca generar un conteo de vehículos y trabajar constantemente para una mejora continua. Es por este motivo que se siguen aplicando artículos de leyes antiguas como la 336 de 1996 o la 769 del 2002, que exigen que se cumpla una serie de condiciones por parte de los trabajadores, propietarios y empresas, con el fin de que el servicio sea de calidad.

Es importante destacar que una de las exigencias más grandes que se ha establecido por el Ministerio de Transporte es que todo taxi debe estar afiliado a una empresa, en la cual se formaliza con la celebración de un contrato que se ha denominado vinculación, el cual es celebrado entre el propietario del vehículo y el ente económico; esta se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente, puesto que si no se llega a tener, el servicio sería ilegal y podría ir a los patios (Ministerio de Transporte de Colombia, pág. 22).

Referente al interés que tiene el Estado por mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, la Presidencia de la República

llevó a cabo el Decreto 1047 de 2014, el cual tiene como objetivo garantizar el efectivo acceso de los conductores de taxi al sistema de seguridad social, a partir de su afiliación y el correspondiente pago de aportes a cada sub sistema, el cual está establecido en las normas, tales como la de la pasada ley 336 de 1996 y el decreto 1703 del 2002; que pese a la insistencia del estado por el cumplimiento de las normas, no fueron acatadas por los propietarios de los vehículos ni las entidades como las de economía solidaria, que pese a sus objetivos y principios característicos, han patrocinado ilegalidad y el desacato de las leyes.

Economía solidaria: historia y principios

El principal enfoque teórico de la economía solidaria tiene raíz francesa, y en su perspectiva microeconómica, la cual contempla organizaciones denominadas empresas sociales, que desde diferentes configuraciones jurídicas y operativas proponen modelos productivos alternativos, con componentes de solidaridad e interés general (Monzón, 2006). Uno de los precursores de este tipo de este modelo económico fue Robert Owen, el cual aprovechó su gran pasión por el estudio, habilidad para los negocios y el poder de la palabra, para dar a conocer a gran parte del territorio Ingles, que habían otras formas en las cuales una empresa podía conformarse y

operar en el medio, en donde había la posibilidad de que todos los que hacían parte de esta entidad (asociados) pudieran recibir un tipo de retribución monetaria; de este modo, se mejoraría la calidad de vida y estabilidad de los trabajadores, que para esta época eran explotados, menospreciados por el bajo nivel de educación y eran despedidos en cualquier instante sin recibir ninguna clase de bonificación por los servicios prestados (UNESCO, 1993).

De otra parte, (Harribey, 2002) ubica la economía social y solidaria en el denominado de la economía que constituye una modalidad *sui generis* para apoyar aquellas actividades que no son del interés del mercado; es decir, no son rentables para la economía capitalista y tampoco para el Estado. Esta postura refiere a que la economía solidaria no hace parte de una figura neoliberal la cual predomina en la mayoría de países desarrollados del siglo XXI, y aunque algunos autores la confunden con empresas sin ánimo de lucro, se debe entender que este tipo de economía está basada en valores humanos y principios de solidaridad que propugnan por el reconocimiento de la otra persona como fundamento de la acción humana y eje de la renovación de la política, la economía y la sociedad. Esta incluye al conjunto de actividades y organizaciones de carácter comunitario, asociativo, cooperativo, mutualista y demás formas colectivas creadas para responder a necesidades de empleo y de

bienestar de los pueblos, así como a movimientos ciudadanos orientados a democratizar y transformar la economía (Schüttz, 2009).

En otra perspectiva, Orellana (2007) manifiesta que:

La economía solidaria es una herramienta para proveerse de lo necesario para vivir, al servicio de las necesidades y del potencial de la persona. El sujeto de la economía es la sociedad civil, y como tal cada persona ha de asumir la gestión de su desarrollo personal y colectivo, a través de la transformación y administración responsable de los recursos, mediante su trabajo (p.10).

Como complemento de la anterior postura se destaca a Villegas, Ortubia , & Lillo (2011) los cuales manifiestan que “El concepto de economía solidaria se puede manejar desde diferentes perspectivas: socioeconómica de la solidaridad, tercer sector, economía social, desarrollo endógeno con inclusión social y ecología social, entre otras” (p.131).

Dado lo anterior y entendiendo la postura de Villegas, Ortubia , & Lillo (2011) se puede comprender que:

La economía solidaria es un modo de hacer economía, organizando de manera asociada y cooperativa la producción, distribución, circulación y consumo de bienes y servicios, no con base al monto de lucro privado, si no a la resolución de

las necesidades, buscando condiciones de vida de alta calidad para todos los que en ella participan (p.131).

Las anteriores teorías y puntos de vista, dejan ver como la solidaridad se ha convertido en un factor importante y una alternativa económica para muchas empresas, sociedades y países del mundo entero, en donde prima el bienestar, el buen vivir y la calidad de vida del ser humano, cambiando el concepto del hombre como un medio transaccional y fuente de ingreso a cambio del trabajo excesivo de un hombre con las mismas condiciones y oportunidades como muchos otros. Se han estipulado una serie de principios los cuales tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de los beneficiarios por parte de las empresas, por su parte (REAS, 2011) elaboró la Carta Emprender por un Mundo Solidario, en donde se establecieron una serie de principios de actuación de las empresas de economía solidaria, los cuales para ellos son:

1. Igualdad,
2. Empleo,
3. Medio ambiente,
4. Cooperación,
5. Sin carácter lucrativo,
6. Compromiso con el entorno.

Por otro lado, a través de la Ley 454 de 1998 en su artículo número 4º, el Congreso de la República; 1998 decretó unos principios de economía solidaria los cuales son:

1. EL ser bueno, su trabajo y mecanismos de cooperación tienen primacía sobre los medios de producción.
2. Espíritu de solidaridad, cooperación, participación y ayuda mutua.
3. Administración democrática, participativa, autogestionaria y emprendedora.
4. Adhesión voluntaria, responsable y abierta.
5. Propiedad asociativa y solidaria sobre los medios de producción
6. Participación económica de los asociados, en justicia y equidad.
7. Formación e información para sus miembros, de manera permanente, oportuna y progresiva.
8. Autonomía, autodeterminación y autogobierno.
9. Servicio a la comunidad.
10. Integración con otras organizaciones del mismo sector.
11. Promoción de la cultura ecológica.

Metodología de la investigación

Por la naturaleza de la investigación, este estudio podría considerarse de tipo descriptivo, los cuales son, según Hernández (2010), “estudios que buscan especificar propiedades, características y rasgos

importantes de cualquier fenómeno que se analice. Describen tendencias de un grupo o población” (p. 80). Debido al mecanismo de recolección y el posterior análisis de la información, esta investigación es de índole cualitativa, con datos secundarios de naturaleza cuantitativa. Para Méndez (2006) “Toda investigación implica acudir a este tipo de fuentes, que suministran información básica. Se encuentra en las bibliotecas y está contenida en libros, periódicos y otros materiales documentales, como trabajos de grado, revistas especializadas, enciclopedias, diccionarios, anuarios, etc.” (p. 249).

Para recopilar la información de índole cualitativa se prefirió el uso de entrevistas, las cuales según Méndez (2014) “supone en su aplicación una población no homogénea en sus características y una posibilidad de acceso diferente” (p.252).

Entre las diversas preguntas de la entrevista, se pretende explicar las actitudes de los actores sobre los aspectos más relevantes para la investigación, como son: la estructura y conformación del sector, la forma de contratación que se maneja actualmente entre los distintos actores, lo relacionado al decreto 1047/2014, la seguridad social de los taxistas (relacionado a asuntos de inseguridad) y finalmente, su percepción respecto a las empresas cooperativas del sector.

A partir de este modelo de entrevista, se realizaron reuniones con cuatro gerentes, un propietario y dos conductores de taxis de la ciudad de Bogotá, que conformaron la muestra de la investigación. Según Hernández (2010) “la muestra es un subgrupo de la población de la cual se recolecta los datos y debe ser representativo de esta” (p.173).

Se debe tener en cuenta que la cantidad de vehículos pertenecientes a las empresas que administran dichos gerentes es de 19.497 taxis, los cuales son aproximadamente el 38.9% de los 50.000 que se estima, circulan actualmente en la capital de la República.

Resultados

A continuación se presenta de forma resumida la matriz de las entrevistas realizadas a los actores del sector de taxi en la ciudad de Bogotá D.C, junto con una posterior explicación para cada una de las variables a saber:

Cuadro N° 3: Matriz de entrevistas realizadas a los actores del sector de taxi en la ciudad de Bogotá

Actores / Categorías	Estructura del sector	Forma de contratación	Seguridad social	Decreto 1047	Seguridad del sector	Cooperativas
Uldarico Peña. Gerente Taxis Libres S.A.	52.765 taxis en Bogotá; 18.700 taxis en esta empresa; hay 2 (dos) conductores por vehículo aprox.	No hay vinculación laboral entre empresa y conductor; los propietarios sólo están afiliados a la entidad.	Todos están afiliados; el conductor se afilia por su cuenta como beneficiario.	Es más político que ajustado a lo que necesitan los taxistas; no se ha podido aplicar al pie de la letra; se necesita mayor claridad en la norma.	No hay grandes problemas en el sector; el vandalismo y las ciudades inseguras causan inseguridad.	Cree que se diferencia de otras empresas en la calidad de vida; sirve como alternativa para mejorar el bienestar de los conductores.
Jairo Torres. Gerente Cooperativa Tele Taxi	50.438 taxis repartidos en el sector; El número de taxistas no se conoce; 667 vehículos propios en esta empresa.	En este momento no se encuentran inscritos bajo escritura administrativa; en esta empresa se terceriza la información y quien vincula es el propietario.	Todos los conductores en esta cooperativa tienen el seguro de vida; en seguridad social se lleva un promedio del 8%; el 92%, tienen seguridad social pero como beneficiarios.	Uno de los beneficios fue el seguro de vida conductor, porque ese seguro lo paga el propietario no se le descuenta al conductor y si tiene mucha utilidad.	El problema más grande del sector es la capacitación y educación que tiene el conductor, no todos son conductores integrales.	Este tipo de empresas ofrece beneficios y equidad; es decir, podrían mejorarse las condiciones.
Leonardo Tobón. Gerente Tobonaautos S.A.S (Taxis a la mano)	50.300 vehículos legalizados; más de 200 taxis en esta empresa.	Unos tienen contrato con los propietarios; en esta empresa no hay contrato de arrendamiento.	Afiliados un 7 a un 8% en esta empresa; antes se tenía un 20%; es complicado dar un 100% de seguridad social	No se ha acatado ni en un 5%; La plataforma necesita una mejor estructura jurídica, no hay claridad en la norma.	Existe hurto, fleteo y otros que hay en el sector; falta mayor organización y leyes.	Cree que no hay diferencia entre conductores de empresas de economía solidaria y otras; Todas las empresas solo velan por afiliarse y esta es su finalidad.

Luis Alfonso Espinel. Gerente Sociedad Taxistas Unidos S.A	53.300 taxis en Bogotá; Contamos con 120 carros afiliados y 160 conductores. Los propietarios son los mismos socios de la empresa, los cuales son 80.	El contrato laboral no existe, existe contrato de arrendamiento, por tanto ellos son trabajadores independientes.	Entre un 30 o 40% en esta empresa tienen seguridad social.	Como es una ley, estamos paulatinamente mirando cómo hacerla cumplir aunque tenemos tropiezos debido a que ni el ministerio de trabajo ni el ministerio de transporte tienen claro de cómo lo vamos a aplicar.	La inestabilidad laboral es propiciada por el mismo conductor; el problema más grande es la exclusión que se le da al gremio de taxistas a nivel nacional, porque los usuarios sólo ven las cosas negativas.	No conozco cómo funcionan realmente las cooperativas.
Edgar Aguacía. Propietario de taxis y representante mesa nacional de propietarios	10 taxis propios; 22 conductores; turnos de 6 am a 6 pm y de 7 am a 9 pm.	No hay vinculación laboral; existe contrato de arrendamiento entre propietario y conductor.	No los afilia, ellos por norma deben estar afiliados por cuenta de ellos; Las empresas exigen que estén afiliados.	No se ha aplicado al 100%; tiene algunos vacíos; no se cumple el modelo de contratación laboral; no es claro quien responde por el conductor.	Vehículos ilegales.	Cree que no hay diferencia entre conductores de una empresa solidaria y otra; la economía solidaria podría beneficiar al conductor.
Cristóbal Avendaño, Conductor de taxi de Edgar Aguacía.	No sabe No responde.	Si, contrato verbal pero con el propietario; Pero se podría hacer un contrato escrito, esto podría dar una mayor seguridad al conductor.	Sí, es beneficiario, y está por el SISBEN de nivel 3. Esto no es directo con la empresa, es personal.	No sabe No responde.	La inseguridad, pues no se escoge bien al personal que ingresa a la empresa, esto genera que el nombre del sector se dañe.	No sabe No responde.
Leopoldo Gama, Conductor de taxi de Edgar Aguacía.	No sabe No responde.	No hay contrato laboral; solo hay contrato de arrendamiento.	Está afiliado por cuenta propia; es beneficiario y está afiliado al SISBEN; el propietario ni las empresas filian al conductor	No sabe No responde.	Hay algunos problemas en el sector; es normal.	No sabe No responde.

Fuente: Elaboración propia, a partir de entrevistas realizadas a diferentes gerentes, propietarios y conductores de taxi (2015).

Estructura del sector

Dentro de esta categoría se evidenció una divergencia en los datos suministrados por los gerentes, propietarios y conductores, con respecto a la cantidad de taxis que hay en la ciudad de Bogotá. Teniendo en cuenta la información suministrada tanto por los entrevistados como por la Secretaría de Movilidad y por los investigadores Acevedo, J y Rodríguez, A., se estima que hay 50.000 vehículos tipo taxi en la capital de la República, con un aproximado de 2 conductores por vehículo.

Forma de contratación

En lo relacionado con la categoría forma de contratación, los actores entrevistados dieron cuenta de los diferentes tipos de convenios que existen entre los actores principales que conforman el sector (empresas vinculantes, propietarios y taxistas). Actualmente, los contratos celebrados entre los taxistas y los propietarios son verbales y únicamente de arrendamiento, debido a que el conductor obtiene el derecho de manejar un vehículo y le corresponde realizar un pago en contraprestación al dueño, asimismo se realizan este tipo de contratos porque no se da cumplimiento a todos los elementos esenciales que exige la ley para que haya contrato de trabajo.

La relación entre empresa vinculante – taxista depende básicamente del tipo de empresa,

pues algunas empresas dejan la responsabilidad de la selección del conductor a cuenta del propietario; mientras que hay otras que van más allá de la vinculación de carros y cuentan con diferentes instalaciones que apoyan su labor, como lo son: servicios mecánicos (electricidad, mantenimiento, cambios de aceite, almacenes de llantas, locales, etc.) importación vehículos, venta de vehículos, asesorías jurídicas, centros médicos, restaurantes y comedores. Aunque las empresas no manejan contratos laborales con sus conductores, algunas intentan brindarles seguridad y comodidad tanto a propietarios como a los taxistas dentro de sus instalaciones.

Seguridad social

Dentro de esta categoría se puede evidenciar que la mayoría de los conductores de cada una de las empresas de taxi no se encuentran afiliados a seguridad social como cotizantes si no como beneficiarios, algunos de ellos en caso de emergencias tienen que asistir al SISBEN y la categoría a la cual pertenecen es la de nivel 3. Algunos gerentes argumentaban la razón del por qué ellos no afiliaban a sus conductores a seguridad social, y manifestaban que la ley no los obliga a hacer esto, puesto que ellos no son empleados de la empresa, solo están en calidad de arriendo y se les considera como trabajadores independientes, por esta razón la empresa a

veces colabora con algunas cosas, pero con la seguridad social no, esta debe cancelarla el mismo conductor, puesto que si él no está afiliado, la empresa no puede entregar la respectiva tarjeta de operación y el carro sería ilegal y tendría grandes sanciones por circular.

Decreto 1047/2014

En lo relacionado a los beneficios y el acato del Decreto 1047/2014, “por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público tipo taxi”.

Los actores entrevistados estuvieron de acuerdo en las dificultades que representa dar cumplimiento al mismo, esto debido principalmente a que ellos consideran que existe falta de claridad en los artículos que impiden su aplicación al pie de la letra. Aseguran también que en la actualidad existen reuniones permanentes entre ellos, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Trabajo y la Secretaría de Movilidad de Bogotá para establecer finalmente un decreto claro en su aplicación.

A pesar de estos vacíos, todos concuerdan en los importantes beneficios que representa este decreto tanto para el conductor como para el propietario en lo relacionado a la afiliación a seguridad social, pues esto es un derecho fundamental de todos los trabajadores.

Seguridad del sector

En esta categoría las opiniones son muy similares puesto que el sector es uno de los que más peligro urbano enfrenta a diario; también aseguran que no es raro ver en los medios de comunicación los asesinatos, accidentes de tránsito y atracos a los que se ven expuestos los conductores. Esta problemática no es ajena a los empresarios y propietarios, los cuales manifiestan que esta inseguridad deteriora las condiciones de vida y de trabajo de los conductores. Finalmente, todos concordaron con que los taxistas actualmente no se encuentran totalmente amparados bajo un sistema de seguridad social, debido a los “vacíos legales”.

Cooperativas

En lo relacionado a la percepción de los actores frente a las empresas cooperativas de taxi, se encontró que hay divergencia entre ellos respecto al papel de este tipo de empresas en el sector, pues mientras algunos afirmaron que no existe ninguna diferencia sustancial en cuanto a la contratación de los conductores (contrato de arrendamiento) y que estas limitan su actividad a sólo vincular, igual que las demás empresas; otros opinan, que por pertenecer al sector de la economía solidaria, los principios y valores de estas permiten un acercamiento al conductor, para velar por su

seguridad e integridad, en donde a pesar de no formar parte como asociados de la cooperativa, su trabajo es reconocido a través de beneficios y equidad. El caso más sobresaliente se encuentra en la Cooperativa Teletaxi, pues según los entrevistados esta empresa aplica los principios de la economía solidaria y valora el trabajo que realizan sus trabajadores, buscando mejorar siempre las condiciones laborales de los conductores mediante diversas acciones como otorgar bonos y porcentaje de los excedentes, o a través de créditos para poder obtener sus propios vehículos y ser los asociados de esta empresa.

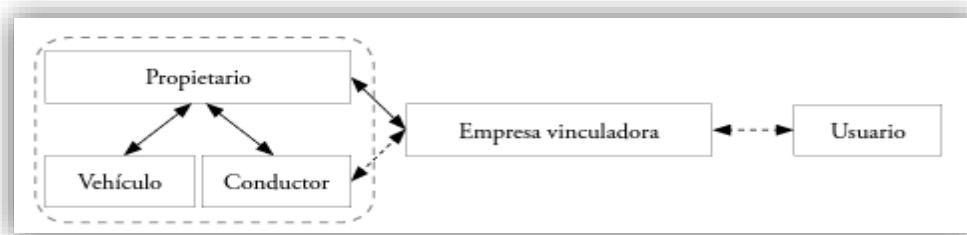
Discusión

Las empresas de economía solidaria establecen sus políticas organizacionales, en donde cualquier persona que cumpla con los requisitos de cada entidad, pueda pertenecer a

este tipo de organización y siempre se ve por un trabajo mancomunado, en donde no solo se piense en mejorar las condiciones de un sector minoritario de personas, sino de todo el recurso laboral.

En el esquema actual de las relaciones entre los actores, Rodríguez, A y Acevedo, J. (2012) aseguran que los vínculos suelen ser débiles tanto en la relación empresa vinculadora – conductor, como en la relación empresa vinculadora – usuario; y ellos mismos reflejan esta realidad a través del desarrollo de una figura donde se muestra con flechas continuadas las relaciones fuertes y con líneas punteadas, las relaciones débiles, a saber:

Figura N° 1. Esquema de relaciones entre la empresa y los propietarios, los conductores, los vehículos y los usuarios.

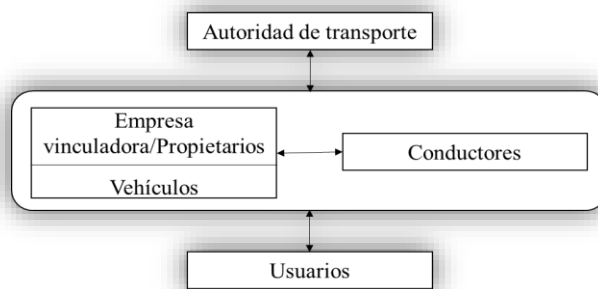


Fuente: Rodríguez, A y Acevedo, J. (2012)

Como se puede observar en la figura n°1, las empresas vinculadoras suelen mantener relaciones fuertes con los propietarios, mientras que el trato con el conductor pasa a un segundo plano. Lo anterior puede generar deficiencias en la prestación del servicio, como consecuencia de la contratación de personal poco capacitado. Es por esto que se propone como alternativa un nuevo esquema organizacional para la industria, en donde se puedan evidenciar los diferentes principios

cooperativos que propician un ambiente de acercamiento real entre la empresa y los conductores. De igual forma, los diferentes bonos y capacitaciones que se presentan en las empresas de economía solidaria, permiten la mejora generalizada en la prestación del servicio y la mejora en la percepción de los usuarios frente al mismo. Para esquematizar de mejor manera la propuesta, se presenta la siguiente figura:

Figura N° 2. Esquema de las relaciones entre la empresa y los propietarios, los conductores, los vehículos y los usuarios en las empresas de economía solidaria



Fuente: Elaboración propia (2015).

Como se puede observar en la figura n° 2, y teniendo en cuenta los modelos de economía solidaria de las empresas de transporte que se entrevistaron, se encontró que estas estaban conformadas por los mismos propietarios, los cuales se rigen por los planteamientos de la ley cooperativa y por las medidas optadas por el ministerio de transporte.

La ley 459 del 79 manifiesta en su normatividad que las cooperativas deben dar educación y capacitación para con sus asociados; estas empresas suelen ser muy claras en sus principios y valores relacionados al espíritu de solidaridad, cooperación, participación y ayuda mutua. Estas cooperativas consideran al conductor como un miembro más que pertenece a la entidad; en

este sentido, se propone que este modelo deje de ser simplemente la de una empresa vinculante, para dar paso a ser empresas generadoras de estabilidad y educación para los conductores, que en definitiva se traduce en una mejor prestación del servicio de taxi en la ciudad y una mayor dignificación de las condiciones de los taxistas

Conclusiones

En el análisis de las entrevistas se encontró una fuerte opinión respecto al desorden normativo y administrativo en cuanto a los temas de movilidad, lo cual aseguran los actores, es la principal causa de la inestabilidad laboral de los taxistas. A pesar de esto, todos concuerdan en la importancia de establecer un marco normativo en el sector que le indique a las empresas cuál debe ser el procedimiento a seguir en todas sus acciones y en particular, en lo relacionado a la seguridad laboral de los conductores. Es en este sentido donde las empresas cooperativas han conseguido establecer organizaciones donde el conductor es considerado como pilar y reflejo de los principios solidarios, de tal modo que estas no sólo se limitan a vincular vehículos, sino también a velar por las necesidades de todos sus trabajadores.

Teniendo en cuenta el rol de un taxista y la importancia que ocupa dentro de la ciudad de Bogotá, es importante que estos sean profesionales capacitados en la prestación del

servicio, lo cual sólo es posible a través de la formalidad laboral y el entendimiento de las empresas hacia sus necesidades. En el esquema actual de las relaciones entre los actores, los vínculos suelen ser débiles tanto en la relación empresa vinculadora – conductor, como en la relación empresa vinculadora – usuario.

Las empresas sociales se rigen por los principios de la Ley Cooperativa (ley 79 de 1988), economía solidaria (ley 454 de 1988) y por las medidas optadas por el Ministerio de Transporte. También suelen ser muy claras en sus normas y valores relacionados al espíritu de solidaridad, cooperación, participación y ayuda mutua, las cuales consideran al conductor como un miembro importante de la organización y de este modo puedan dejar de ser simplemente vinculadoras y pasar a ser generadoras de estabilidad y educación para los taxistas, en donde se considera que si hubiera más entidades de Economía solidaria, se podría mejorar el bienestar laboral de los trabajadores, de tal forma que esta dignifique la labor que ellos realizan, generándoles un contrato de trabajo o por lo menos afiliándolos a seguridad social como independientes, de esta manera no solo el trabajador tendrá que responder por el 100% de los costos y su riesgo, si no que tendrá la colaboración y ayuda necesaria.

En la medida en que surjan más empresas de economía solidaria que asuman a cabalidad los

principios cooperativos y piensen en el taxista como un ser fundamental y fuente de sus ingresos, el conductor podrá gozar de un mayor bienestar a la hora de ejecutar sus funciones, en donde se garantice la seguridad del conductor y el porvenir de su familia, generando beneficios a todo el sistema del sector, puesto que si los conductores sienten que son valorados, tratados como personas, y que tienen el respaldo real de una empresa afiliadora y de su propietario, ellos tendrán una mayor motivación y atenderán mejor a los usuarios, lo cual traerá mayores beneficios a los gerentes de las empresas y dueños de los vehículos.

Por otra parte, se propone que los conductores de taxi se puedan organizar a través de entidades de economía solidaria tales como mutuales, cooperativas o asociaciones, de tal modo que lleguen a ser dueños de sus propios vehículos en calidad de asociados a largo plazo, en el cual ellos empleen a otros conductores a través de contratos de trabajo, y se garantice la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social y la aplicación de todos los principios solidarios, así como se lleva a cabo en empresas del sector como la Cooperativa Teletaxi, entrevistada, la cual tiene una estructura administrativa y organizacional que destina parte de sus excedentes al beneficio de sus conductores y colabora financieramente con ellos para que puedan llegar a adquirir un vehículo y con el tiempo se conviertan en un asociado más, en donde puedan brindar una

ayuda continua al sector y un mayor bienestar laboral para los taxistas de la ciudad de Bogotá D.C.

Se sugiere la creación de empresas de taxi de economía solidaria, donde se busque la mejora de la calidad de vida de todos los trabajadores y se vele por el cumplimiento de lo estipulado en la ley, referente a la afiliación de seguridad social.

De acuerdo a las entrevistas, la información secundaria cuantitativa y otros, se da cuenta de la dificultad que representa para los conductores hacer parte del organigrama empresarial como trabajadores. Dado lo anterior, el taxista se encuentra desprotegido a causa de unos vacíos normativos que no permiten ofrecer garantías como empleados ante la ley; sin embargo las empresas de economía solidaria sí están cobijando a los taxistas que hoy en día se encuentran desprotegidos por la ley.

Referencias

Aguacía Moreno, E. (Mayo de 2015). Entrevista sobre las condiciones laborales de los taxistas de Bogotá. (J. F. Martínez Garzón, & J. M. Bacca Benítez, Entrevistadores)

Álvaro. (2014). En taxi a la batalla en la Primera Guerra Mundial. *Historia de la historia*. Recuperado de de: <http://historiadelahistoria.com/?p=50>

Argudo, J. (2002). El tercer Sector y Economía Social. *Acciones e Investigaciones Sociales*, 239-263.

Burgos, D. (8 de Octubre de 2014). <http://www.imprenta.gov.co>. Obtenido de http://www.imprenta.gov.co/gacetap/gaceta.mostrar_documento?p_tipo=114&p_numero=192&p_consec=40411.

Central Unitaria de Trabajadores “CUT”. (11 de Junio de 2014). *760 mil taxistas de Colombia ya cuentan con norma que les garantiza la seguridad social integral*. Obtenido de: <http://cut.org.co/760-mil-taxistas-de-colombia-ya-cuentan-con-norma-que-les-garantiza-la-seguridad-social-integral/>

Congreso de la república. (12 de diciembre de 1996). *Estatuto nacional de transporte*. Obtenido de Estatuto nacional de transporte: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>

Coraggio, J. L. (2002). La economía social como vía para otro desarrollo social. *Urbered, red de políticas sociales*, 1-10. Obtenido de La economía social como vía para otro desarrollo social: <http://www.riless.org/otraeconomia>.

Corte Suprema de Justicia. (septiembre de 2009). *compilación legislativa y jurisprudencial*. obtenido de compilación legislativa y jurisprudencial: <http://190.24.134.121/webcsj/Documentos/VicepresidenciaCorte/2009/SEPTIEMBRE..pdf>

Corte Suprema de Justicia. (Junio de 2010). *Compilación legislativa y jurisprudencial*. Obtenido de Informativo de vicepresidencia No. 188: <http://190.24.134.121/webcsj/Documentos/VicepresidenciaCorte/2010/JUNIO..pdf>

Decreto 400. *Por la cual se fija la tarifa para el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos clase taxi en el distrito capital*. Alcalde mayor de Bogotá D.C. Colombia (26 de

Septiembre de 2014). Registro Distrital 5.439.

Decreto 1047. *Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema de Seguridad Social*. Congreso de Colombia. En Diario oficial 49.172 (4 de Junio de 2014).

Decreto 1703. *Por el cual se adoptan medidas para promover y controlar la afiliación y el pago de aportes en el Sistema General de Seguridad Social en Salud*. Congreso de Colombia (8 de Noviembre de 2002). En Diario oficial 44.893.

Del Rio, E. (2007). *Los valores y propuestas de la economía solidaria*.

El Tiempo. (9 de Diciembre de 2008). *Los taxis, símbolos de historia, cultura y sociedad, fueron protagonistas en el Salón de París*. Obtenido de Los taxis, símbolos de historia, cultura y sociedad, fueron protagonistas en el Salón de París: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4713109>

Espinell, L. A. (Mayo de 2015). Entrevista sobre las condiciones laborales de los taxistas de Bogotá. (J. F. Martínez Garzón, & J. M. Bacca Benítez, Entrevistadores)

Gama, L. (Mayo de 2015). Entrevista sobre las condiciones laborales de los taxistas de Bogotá. (J. F. Martínez Garzón, & J. M. Bacca Benítez, Entrevistadores)

Harribey, J. M. (2002). L'économie sociale et solidaire un appendice ou un fauxfuyant? *Mouvements*(19), 42-49.

Hernández, J. E., & Morales, H. (2014). *Origen y desarrollo del taxismo en Bogotá*. Bogotá DC: Kimpres Ltda.

Hernandez, S. (2010). *Metodología de la investigación*. México D.F: McGraw-Hill.

Herrera, A., & Díaz, R. (s.f.). *Gestión proactiva Solidaria*. Bogotá, D.C: Cogerenciar.

Chavarro, C. (2009). *Proyecto de Ley 130*. Recuperado de:
http://servoaspr.imprenta.gov.co/gacetap/gaceta.mostrar_documento?p_tipo=90&p_numero=130&p_consec=25616

Pastrana, A. (2002). *Decreto 1703*. Recuperado de:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=5540>

Ley 79. *Por la cual se actualiza la Legislación Cooperativa*. Congreso de Colombia (23 de Diciembre de 1988). En Diario oficial 38.648.

Ley 336. *Por el cual se adopta el estatuto nacional de transporte*. Congreso de Colombia (28 de Diciembre de 1996). En Diario oficial 42.948.

Ley 454. *Por la cual se determina el marco conceptual que regula la economía solidaria...* Congreso de Colombia (4 de Agosto de 1988). En Diario oficial 38.648.

Ley 769. *Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre*. Congreso de Colombia (8 de Noviembre de 2002). En Diario oficial 44.932.

Mejía, F. (26 de Junio de 2013). *La Historia del Taxi en el mundo y en Colombia*. Obtenido de La Historia del Taxi en el mundo y en Colombia:
<http://www.aqp-consultores.com/oldpartners/?p=82>

Méndez Álvarez, C. E. (2006). *Metodología. Diseño y desarrollo del proceso de investigación con énfasis en ciencias empresariales*. México D.F: Limusa S.A.

Méndez Álvarez, C. E. (2014). *Metodología. Diseño y desarrollo del*

proceso de investigación con énfasis en ciencias empresariales. México D.F: Limusa S.A.

Ministerio de Transporte de Colombia. (s.f.). *Ministerio de transporte*. Obtenido de Ministerio de transporte:
<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=9>

Ministerio del Trabajo de Colombia. (6 de Junio de 2014). *MINTRABAJO*. Obtenido de <http://www.mintrabajo.gov.co/junio-2014/3487-gobierno-expide-decreto-que-garantiza-seguridad-social-a-todos-los-taxistas-del-pais-.html>

Ministerio del Trabajo de Colombia. (6 de Abril de 2015). *MINTRABAJO*. Obtenido de <http://www.mintrabajo.gov.co/junio-2014/3487-gobierno-expide-decreto-que-garantiza-seguridad-social-a-todos-los-taxistas-del-pais-.html>

Montoya Avendaño, C. (Mayo de 2015). Entrevista sobre las condiciones laborales de los taxistas de Bogotá. (J. F. Martínez Garzón, & J. M. Bacca Benítez, Entrevistadores)

Monzón, J. (2006). Economía social y conceptos afines: Fronteras borrosas y ambigüedades conceptuales del tercer sector. *Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, 56, 9-24.

Orellana, M. G. (7 de 2007). Recuperado de: *La economía solidaria como forma de organización económica*. obtenido de la economía solidaria como forma de organización económica:
http://www.observatori.org/documents/economia_solidaria_cas.pdf

Peña, U. (Mayo de 2015). Entrevista sobre las condiciones laborales de los taxistas de Bogotá. (J. F. Martínez Garzón, & J. M. Bacca Benítez, Entrevistadores)

Proyecto de Ley 130 de la Cámara de representantes. *Por el cual se establece un*

marco general para impuesto territorial de las estampillas y otras disposiciones (2009). Congreso de Colombia. Obtenido de

http://servoaspr.imprenta.gov.co/gacetap/gaceta.mostrar_documento?p_tipo=90&p_numero=130&p_consec=25616

Radio Taxi Online. (2003). Foros del taxi: Historias. Obtenido de:

<http://radiotaxi-mendoza.eurofull.com/shop/otraspaginas.asp?pagina=8>

REAS. (2011). *Portal de economía solidaria*. Obtenido de Definición y bases de la empresa social solidaria: http://www.economiasolidaria.org/carta_solidaria

Revista Dinero. (17 de Agosto de 2001). *Revista Dinero*. Obtenido de <http://www.dinero.com/edicion-impresa/negocios/articulo/los-reyes-unos/7915>

Revista Dinero. (14 de Agosto de 2012). *Dinero*. Obtenido de <http://www.dinero.com/pais/articulo/el-taxi-negocio-cada-vez-mas-inviable/157233>

Revista Dinero. (3 de Marzo de 2014). *Dinero*. Obtenido de <http://www.dinero.com/pais/articulo/informalidad-laboral-no-baja/192753>

Rodríguez, Á., & Acevedo, J. (2012). *¡Taxi! El modo olvidado de la movilidad en Bogotá* (Uniandes ed., Vol. Primero). Bogotá, Colombia: Uniandes.

Schüttz, d. (2009). Economía social, desarrollo local y alianzas progresivas: Análisis de las relaciones políticas entre actores/sujetos de movimientos populares, organizaciones sociales y gobierno municipal, en Rosario. *La otra economía, II*, 83-97.

Secretaria de Movilidad de Bogotá. (28 de Junio de 2013). *Movilidad Bogotá*. Obtenido de Movilidad Bogotá: <http://www.movilidadbogota.gov.co/?pag=1464>

Secretaria de Movilidad de Bogotá. (2015). *Movilidad Bogotá*. Obtenido de Movilidad Bogotá: http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/final%20cifras%202012.pdf

Taxi.com. *Historia del origen del taxi*. Obtenido de: <http://taxi.com.py/historia-del-taxi/#>

Tobón, L. (Mayo de 2015). Entrevista sobre las condiciones laborales de los taxistas de Bogotá. (J. f. Martínez Garzón, & J. M. Bacca Benítez, Entrevistadores)

Torres, J. E. (Mayo de 2015). Entrevista sobre las condiciones laborales de los taxistas de Bogotá. (J. F. Martínez Garzón, Entrevistador)

UNESCO. (1993). Rober Owen. *Revista Trimestral de la educación comparada, XXIV(1-2)*, 279-297. Obtenido de <http://www.ibe.unesco.org/publications/ThinkersPdf/owens.pdf>

Villegas, M. B., Ortubia, E., & Lillo, M. I. (2011). LA ECONOMÍA SOCIAL SOLIDARIA COMO ALTERNATIVA DE. *Tiempo y Espacio*, 123-152.

