

Realidad del Migrante Irregular Venezolano Empleado en la Actividad del Bicitaxismo
en la Localidad de Kennedy – Sector Dindalito

Christian Camilo Hernández Arias

Jasmín Quiroz Sánchez

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Derecho

Especialización en Derecho del Trabajo

Bogotá 2019

Índice

Resumen	4
Abstract	6
Introducción	8
Marco Teórico	17
Marco Legal	19
1- Bicitaxismo	25
1.1 Descripción General del Sistema de Transporte Público en Bogotá	25
1.1.1. antecedentes.	25
1.1.2. aparición del sistema de transporte masivo	27
2. Migrante	34
2.1. Antecedentes	34
2.2. Definición	34
2.3. Contexto del Migrante a Nivel Mundial	35
2.4. Venezolanos Migrantes en Colombia	36
2.5. Condiciones Migratorias de venezolanos En Colombia:	37
2.6. Trabajadores Venezolanos Migrante en Colombia	38
3. La Relación de Trabajo	39
3.1. Gobernanza en la Relación de Trabajo	39
3.1.1. sujetos de la relación laboral.	39
3.1.2. tipo de contrato.	40
3.1.3. ingreso a la seguridad social.	40
3.1.4. remuneración dotación pagos en especie.	42
3.1.5. jornada laboral, horas extras.	43
3.1.6. prestaciones sociales.	43
3.1.7. otros aspectos laborales.	43
3.2.1. impacto social.	44
4. Metodología	46
5. Conclusiones	47
6. Recomendaciones	48
7. Anexos	50

Bibliografía	55
--------------------	----

Resumen

En este estudio se determinaron y analizaron las condiciones laborales de los migrantes irregulares venezolanos que se desempeñan en la labor del bicitaxismo en la ciudad de Bogotá D.C.- Localidad Kennedy - Sector Dindalito, concretamente en la Calle 42 A Sur. La información se obtuvo por medio de encuestas y entrevistas realizadas a 20 ciudadanos venezolanos que desarrollan tal actividad sobre la vía vehicular ya mencionada.

Se hizo hincapié, principalmente, en las causas que originaron la aparición de los bicitaxis como medio de transporte terrestre de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C. y su actual importancia no solo en el contexto de la movilidad sino también en el mundo del trabajo, dado que además de resolver una grave problemática referida a la inoperancia del sistema de transporte urbano de pasajeros en el Distrito Capital, también se ha logrado erigir, la actividad del bicitaxismo, como una fuente de trabajo para cientos de ciudadanos de origen no solo colombiano sino también, como consecuencia de la actual crisis migratoria, venezolano.

Sobre este último aspecto, es decir, el migrante venezolano, y concretamente respecto del que ingresa ilegalmente al país, se enfatizaron varios temas. En un primer lugar, se enuncian los antecedentes de la migración venezolana, para luego contextualizar, no solo desde el punto de vista mundial sino también regional, las consecuencias de este fenómeno y su impacto principalmente en Colombia; para así determinar las razones y condiciones en que actualmente el migrante venezolano llegado de manera irregular al país opta por vincularse laboralmente al bicitaxismo;

estableciéndose en verdad, cuál es la realidad laboral que afronta, abordando temas como lo son: la jornada laboral, la remuneración, la existencia de los elementos de un contrato de trabajo, el inaccessó al Sistema General de Seguridad Social, el no reconocimiento e impago de prestaciones sociales, la configuración de deberes y derechos en cabeza de los sujetos que son parte de la relación laboral y el impacto social que todo lo anterior ha generado.

Los datos analizados revelan el incumplimiento de las normas laborales para los migrantes venezolanos, además de dejar ver la existencia de políticas migratorias de regularización a las que el migrante venezolano no puede acceder precisamente por el modo en que se ve obligado a abandonar su país.

Palabras claves: bicitaxi, migrante venezolano, localidad de Kennedy, trabajo informal, permiso especial de permanencia, igualdad de oportunidades, sistema de transporte masivo, paso fronterizo, transporte terrestre de pasajeros.

Abstract

In this study were determined and analyzed the working conditions of Venezuelan irregular migrants who work as pedicabs drivers in the city of Bogotá D.C.- Locality Kennedy - Sector Dindalito, specifically on 42nd Street South. The information was obtained through surveys and interviews conducted with 20 Venezuelan citizens who develop such activity on the street already mentioned. It was emphasized, mainly, in the causes that originated the appearance of pedicabs as a means of ground transportation of passengers in the city of Bogotá D.C. and its current importance in the context of mobility and in the world of work. This activity has solved a serious problem related to the inefficiency of the urban passenger transport system in the Capital District, as well as straight, pedicabs' service, as a source of work for hundreds of citizens, not only from Colombia, but also from Venezuela, due to the current migratory crisis. On this last aspect, the Venezuelan migrant, specifically those who had entered illegally in the country, several topics were emphasized. First, the antecedents of the Venezuelan migration are enunciated to contextualize, not only from the global point of view, but also regional, the consequences of this phenomenon and its mainly impact in Colombia. Second, is to determine the reasons and conditions in which the currently Venezuelan migrant arrives in an irregular way to the country, and chooses to work in the pedicabs service. Third, the labor reality and issues that they face such as: The working day, Compensation, The existence of work contract elements, Social Security System inaccessibility, Non-recognition, Non-payment of social benefits, The configuration of duties and rights in the head of the subjects that are part of the employment relationship and the social impact that all of the above has generated.

The analyzed data reveal the gap of labor standards for Venezuelan migrants, as it expose the existence of migratory regularization policies to which the Venezuelan migrant cannot access just because of the way he is forced to leave his country.

Keywords: Pedicabs, Venezuelan migrant, Kennedy locality, informal job, special permission to stay, equal opportunities, masive transport system, border crossing, ground transportation of passengers.

Introducción

El problema a investigar surge de la problemática actual respecto de la población migrante venezolana y su ingreso al mundo del trabajo informal, esto como consecuencia de su permanencia irregular en el país; lo que hace que se empleen en actividades que no son consideradas como empleos formales, que distan mucho de lo que en Colombia se ha considerado como un trabajo decente, que no exigen mayores requisitos de acceso y que no aseguran estabilidad, permanencia, ni respeto a las garantías laborales que les deberían asistir, pues en realidad es imposible garantizarles los mismos beneficios que tienen los trabajadores nacidos en Colombia como lo son: acceso al Sistema General de Seguridad Social Integral – SGSS- lo que abarca la prestación de los servicios de salud, la posibilidad de acceder a una pensión de vejez o invalidez, el reconocimiento y pago de las prestaciones sociales y económicas derivadas de una relación laboral formal, la prevención de riesgos y enfermedades que puedan ser ocasionadas en el desarrollo de la actividad laboral, percibir un salario digno acorde con el trabajo ejecutado y contar con jornadas laborales justas.

Colombia, en atención a la emergencia social generada por la entrada masiva de venezolanos al país, aunque de manera temporal, se vio obligada a tomar decisiones que mitigaran el impacto presentado en la frontera con Venezuela e instó a diseñar una política integral de atención humanitaria por medio de la Unidad Nacional Para la Gestión de Riesgos y Desastres – UNPGRD-, pues obviamente no se contaba con planes de emergencia que permitieran brindar oportunidades de subsistencia a los ciudadanos provenientes del hermano país. Tal fue el impacto social, notorio en ciudades como Bogotá D.C., que empleos informales se vieron atiborrados de ciudadanos venezolanos en busca de oportunidades de generación de

ingresos económicos para subsistir; circunstancia que desplazó la mano de obra nacional y abarató el costo de la misma.

Dentro del amplio espectro en que la población migrante venezolana se ha vinculado laboralmente a actividades que se encuentran catalogadas como informales, se tienen: meseros, estilistas, lavadores de vehículos, vendedores, cocineros, cotereros, vigilantes de vehículos en vías públicas y bicitaxistas; esta última actividad tal vez una de las más llamativas en especial en sectores de la ciudad donde precisamente más se ha arraigado la población venezolana.

En el caso de Bogotá los mayores asentamientos de ciudadanos venezolanos se han registrado en las localidades de Kennedy, Engativá, Suba, Fontibón y Bosa concretamente (Bogotá, 2018); sectores del distrito capital, en los que a su vez se encuentra en auge, como un medio de transporte terrestre de pasajeros eficiente, rápido y económico, el bicitaxi. De modo que el bicitaxismo en estas zonas periféricas de la ciudad se ha consolidado como una ocupación en la que ante la ausencia de implementación de las políticas de regulación y control por parte del Estado se hace fácil la empleabilidad, más cuando conlleva a la obtención de un ingreso económico inmediato del que tanto urge el migrante venezolano.

Ahora, en lo que respecta a la actividad laboral del bicitaxismo, es menester resaltar que en agosto del año 2018, el Ministerio de Transporte entró a regular dicha actividad por medio de la Resolución N.º 3256 expedida el 3 de agosto de 2018; norma que en el artículo 25 precisa las calidades y cualidades de quien puede desempeñar la labor de conductor de un bicitaxi indicando, en concreto, que solo es permitido a personas mayores de edad, que cuenten con licencia de conducción vigente en las categorías A1 o B1 y que sumado a lo anterior, hayan sido capacitadas en el manejo de estos vehículos.

Es indiscutible que el bicitaxismo tiene su génesis en la creciente demanda de medios de transporte, que articulados con los sistemas de movilidad implementados en la ciudad de Bogotá como lo son el Sistema Integrado de Transporte Público del Tercer Milenio Transmilenio – en adelante Transmilenio- cuya flota también la integran los buses alimentadores, los buses SITP y ahora último el Transmicable; permitan al usuario llegar a su destino de manera pronta. Esta labor ha venido siendo desarrollada por cientos de trabajadores agrupados principalmente en las localidades de Kennedy, Bosa, Suba, Fontibón y Engativá; siendo Kennedy una de las de mayor impacto en Bogotá D. C., tornándose en una atractiva propuesta de trabajo.

Ahora, partiendo del entendido que el trabajo es la prestación personal de un servicio de manera subordinada a favor de un tercero y en contra prestación de una remuneración en dinero o en especie, para el trabajador de origen venezolano, tales condiciones deben tener la misma connotación evitando cualquier tipo de explotación laboral.

No obstante, lo anterior, en la labor del Bicitaxismo es un hecho social notorio la vulneración de los derechos laborales de quienes se emplean en esa actividad, sin embargo, es de bulto que al tratarse de trabajadores de origen venezolano concretamente migrantes irregulares se acrecienta la violación de sus derechos laborales; esto a pesar de lo expresado en los artículos 25 y 53 de la Constitución Política de Colombia que indican que:

“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”; y el segundo de los nombrados consagra los derechos mínimos en cabeza del trabajador, siendo estos: 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 las normas laborales; facultades para transigir y

conciliar sobre derechos inciertos e indiscutibles; primacía de la realidad sobre las formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesarios; entre otros.

El anterior componente, de manera ideal, debe hacer parte integral de las condiciones de trabajo para todo empleado en el país indistintamente se trate de un empleo formal o informal, realizado por nacionales o extranjeros.

En el caso de la población venezolana, concretamente la que ingresó al país de manera irregular, vinculada al mundo del trabajo en empleos catalogados informales, como es el caso del bicitaxismo, está expuesta a una explotación laboral que va en contravía de lo dispuesto en los artículos antes mencionados.

Ante lo expuesto surge el siguiente interrogante:

¿Cuál es la realidad laboral del migrante irregular venezolano empleado en la actividad del bicitaxismo en la Localidad de Kennedy – Sector Dindalito?

Dar respuesta al anterior planteamiento permitirá en un primer lugar dignificar el trabajo, diseñar una flexibilización de la política pública migratoria acorde con la realidad laboral, incentivar la vinculación laboral de manera formal con la consecuente afiliación al SGSS generándose así cobertura en salud, pensión y riesgos ocupacionales de los trabajadores y por último aunque no menos importante, diseñar programas de inserción laboral de los migrantes venezolanos acordes con sus habilidades, experiencias y conocimientos adquiridos.

Para llegar al anterior resultado es necesario conocer las condiciones laborales de los migrantes irregulares venezolanos empleados en la actividad del bicitaxismo en la Localidad de

Kennedy – Sector Dindalito en aras de flexibilizar una política proteccionista a este tipo de trabajadores.

Para alcanzar el objetivo propuesto, se diseñó una metodología mixta por cuanto existen factores susceptibles de medición (cuantitativos) y otros susceptibles de apreciación en sus características y cualidades (cualitativos).

La población objeto de estudio es el conjunto de migrantes irregulares venezolanos que desarrollan la actividad del bicitaxismo en la Localidad de Kennedy – Sector Dindalito- Ruta Calle 42 A Sur. La escogencia específica de la ruta denominada como Calle 42 A Sur se basó principalmente en un estudio de campo realizado en ese sector en el mes de octubre del año 2018 en el que se detectó la existencia de por lo menos una decena de rutas implementadas para el transporte de pasajeros en bicitaxi que van desde la Avenida Ciudad de Cali hacia el occidente de la ciudad en calles paralelas desde la Calle 21 Sur hasta el Portal de las Américas, área que incluye la Calle 42 A Sur; sector en el que se encontró que los usuarios de este servicio, en su gran mayoría egresan de la Estación Patio Bonito de Transmilenio y se dirigen cuerdas adentro atravesando barrios como: Dindalito, La Rivera, Patio Bonito, Tintalito, Tierra Buena, Ipanema y Bellavista entre otros; trayectos que tardan en recorrerse a pie aproximadamente entre 30 y 50 minutos o más y en bicitaxi un aproximado de 15 minutos.

De las rutas de bicitaxi encontradas, se observó que la correspondiente a la Calle 42 A Sur, en la que operan dos grupos de bicitaxistas, uno de estos, en su totalidad es administrado y operado por ciudadanos venezolanos, contrario a lo ocurrido con las otras rutas del sector que son administradas y operadas por ciudadanos colombianos; sumada a esa diferencia, también se encontró que en la ruta administrada por ciudadanos venezolanos de la Calle 42 A Sur, se debita del valor producido diario lo que ellos mismos han denominado la cuota de administración del

“fiscal”, persona encargada de la organización de la ruta; lo que no ocurre en las demás rutas analizadas que son administradas y operadas por colombianos y como una tercera diferencia se halló que es una de las flotas más numerosa del sector, actualmente tiene adscritos cerca de 100 bicitaxis.

Como se indicó anteriormente, por tratarse de una población superior a los 100 bicitaxistas, se optó por limitar la muestra a un total de 20 ciudadanos venezolanos llegados de manera irregular al país y que por lo tanto carecen de la documentación que les permita acceder a un empleo en mejores condiciones; es de aclarar que si bien es cierto algunos poseen sus documentos en orden como lo son la cédula venezolana y el pasaporte, su ingreso al país fue de manera ilegal, ello, como consecuencia de las barreras impuestas por las autoridades venezolanas en los puestos de control migratorio fronterizo, consistentes básicamente en la ausencia de sistema operacional que permita la salida de sus conciudadanos; obligándolos ante la crisis humanitaria reflejada, principalmente y como varios de ellos lo expresaron en el trabajo de campo adelantado, en la ausencia de alimentos a cruzar la frontera de manera ilegal.

Es de anotar que un aspecto importante en la determinación de la muestra fue la condición de irregularidad en la permanencia en el país, dado que tal circunstancia, respecto de quienes están de manera legal, deja al venezolano migrante irregular en condición de vulnerabilidad frente a las garantías constitucionales fundamentales mínimas como lo son: el debido proceso, el acceso a la administración de justicia, la igualdad, el acceder a un trabajo decente justamente remunerado y a la dignidad humana.

Si bien es cierto, el Estado colombiano ha hecho esfuerzos en adelantar una política migratoria que garantice el trabajo decente de la población venezolana, fortaleciendo la institucionalidad, también resulta ser cierto que la misma escapa de la realidad, pues buena parte

de los migrantes aún permanecen en Colombia de manera irregular, fenómeno que se acrecienta a diario. Prueba de lo anterior, fue la expedición de la Ley 1873 de 2017 que en su artículo 140 trató, en atención a la emergencia social derivada del ingreso de venezolanos por los pasos fronterizos, de diseñar una política integral de atención humanitaria, y fue en desarrollo de tal artículo que se profirió el Decreto 542 de 2018 por medio del cual se promulgó el Decreto Administrativo de Migrantes Venezolanos – DAMV, mismo que implementó el registro de migrantes venezolanos llevado a cabo por la UNPGRD; previo a esto, el Ministerio de Relaciones Exteriores había emitido la Resolución 5797 de 2017 que creó el Permiso Especial de Permanencia – PEP- el que inicialmente permitía la permanencia en el país por 90 días prorrogables por el mismo término sin sobrepasar de dos años, disposición que fue modificada por el Decreto 1288 de 2018 que permitió la permanencia hasta por 2 años.

Toda esta normatividad busca que el migrante venezolano de un lado, legalice su estadía en el país y así acceda a la oferta laboral formal y decente, a la seguridad social y a la educación, con el lleno de las garantías propias de todo trabajador que desarrolle sus actividades en el país.

Los instrumentos a utilizar en la recolección de información para el caso objeto de estudio está supeditado al estudio normativo y trabajo de campo, específicamente la realización de encuestas y entrevistas; cuyos datos obtenidos una vez sean clasificados y analizados permitan visualizar de manera contextualizada la real situación que afrontan los migrantes irregulares venezolanos en el desempeño de la labor del bicitaxismo.

Se pretende con esta investigación resaltar el valor del trabajo digno desempeñado por los migrantes irregulares venezolanos en la actividad del bicitaxismo, iterando ante el resto de la sociedad, la igualdad de condiciones que le deben asistir con respecto a los demás trabajadores que desarrollan tal actividad y en general en torno a su condición de seres humanos.

Lo antedicho permitirá pautar políticas flexibles de permanencia legal que autorice el ingreso a un trabajo decente al migrante sin discriminación en razón a su estatus migratorio; políticas reflejadas en la generación de programas de capacitación, reincorporación laboral, accesibilidad al registro de estos ciudadanos en las bases de datos que se implementarán a futuro a nivel nacional para adelantar la labor del bicitaxismo.

Este trabajo investigativo se circunscribe, principalmente a una línea investigativa primaria de pensamiento socio - crítico en la construcción significativa y solidaria del conocimiento, enmarcada dentro de la realidad social, laboral y económica de los cientos de ciudadanos venezolanos, que no cuentan con el Permiso Especial de Permanencia – PEP- en el país, que buscan subsistir ocupándose en la actividad del bicitaxismo.

Se pretende generar conciencia social no solo desde el punto de vista de las políticas gubernamentales migratorias, reformulando estas, sino también desde la perspectiva del usuario de ese sistema de transporte, al que se le hace un llamado para que pague lo justo, así como de quienes han logrado lucrarse por el ejercicio del mismo, generando conciencia proteccionista hacia las personas que desarrollan tal ocupación.

El primer capítulo se referirá básicamente a exponer la actividad del bicitaxismo como una solución a una problemática de movilidad en sectores capitalinos donde la oferta de transporte público es escasa y la demanda aumenta a la par con el aumento de la población. Aunque en los inicios de esa actividad, hubo quienes se atrevieron a avizorar un estruendoso fracaso con la entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte Público, lo cierto es que años después, el bicitaxismo como medio de transporte terrestre de pasajeros, sobrepasó con creces las expectativas, anunciando que su fin está lejos de llegar.

El capítulo segundo define el concepto de migrante de acuerdo con las disposiciones internacionales, a su vez, realiza un resumen en el contexto político y social del migrante en Latinoamérica su reconocimiento internacional y nacional por parte de las instituciones internacionales, seguido de un análisis del ordenamiento legal colombiano que responde a la crisis de los migrantes venezolanos, donde el gobierno de Colombia ha buscado el bienestar y protección de cada uno de ellos y de sus familias, garantizando una vida digna y en plenitud a través de un trabajo decente, precaviendo cualquier situación de explotación laboral.

Marco Teórico

Para el desarrollo de esta investigación es necesario abordar dos temáticas en particular, de un lado el transporte urbano y el Bicitaxismo y de otro, la migración venezolana hacia Colombia.

Respecto del primero se tiene que, el artículo 8° del Decreto 319 de 2006 surgió como respuesta a los crecientes problemas de movilidad en la ciudad capital del país, pues evidentemente el incremento poblacional, el aumento de vehículos automotores particulares y la creciente insuficiencia en la malla vial hizo que la Administración Distrital entrara a diseñar soluciones de fondo partiendo del objetivo de, “concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región.”

Es así como el Distrito se percata de la involución del transporte público y su problemática actual; estando dentro de este último ítem el referido a la llamada informalidad. Al respecto se ha dicho: “La comúnmente denominada informalidad en la prestación del servicio público de transporte es aún predominante en algunos sectores de la ciudad, especialmente en barrios de difícil acceso, en donde los usuarios además de recurrir a las rutas legalmente autorizadas, se ven abocados a tomar otros servicios para su desplazamiento.” (013, 2008)

No obstante lo anterior, resulta apenas obvio que para el Distrito el Bicitaxismo hasta hace unos pocos años no era considerado como un medio de transporte capitalino.

Recientes estudios sobre el Bicitaxismo en Bogotá como el presentado por Isabel Cristina Arteaga Arredondo que fue tenido en cuenta por la Honorable Corte Constitucional en Sentencia T-442 de 2013, determinaron la necesidad de reglamentar la operación de ese medio de transporte en Bogotá, lo que en efecto sucedió en la anualidad inmediata anterior.

Ahora, abordando el tema de la crisis migratoria venezolana en Colombia, es menester indicar que el país reconoce tres sistemas de migración entre los que se encuentran los (i) migrantes pendulares, los cuales residen en zona de frontera y de manera regular transitan entre las naciones fronterizas, o en los términos utilizados por la Universidad del Rosario en su Guía de derecho y deberes para venezolanos en Colombia “Si se moviliza entre la frontera Colombia-Venezuela y hace actividades como: compra de víveres y medicamentos, actividades no remuneradas y visita de familiares, entre otras. Puede registrar varias entradas y salidas diarias del territorio colombiano” (Juan S. Pereira Rico, 2017) los (ii) migrantes de tránsito, son aquellos que ingresan al país, pero su intención es llegar a otro país, y por último los (iii) migrantes con vocación de residir en Colombia de manera permanente.

Marco Legal

Referente al tema del Bicitaxismo, la Sentencia C 981 de 2010 reconoce la igualdad y no discriminación de otros medios de transporte público no motorizado y la inaplicabilidad de la ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre en lo atinente a las multas.

Así mismo la sentencia T- 442 exhorta al Ministerio de Transporte para que, dentro del ámbito de sus competencias, promueva la implementación de medidas que en forma definitiva establezcan la forma y condiciones en que puedan o no operar los llamados Bicitaxis, teniendo en cuenta los parámetros señalados en la sentencia C-987 de 2010.

El Proyecto de Ley 158 de 2013 por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002 y pretende regular los Bicitaxis, es un proyecto que contempla que estos medios de transporte deberán estar registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país así como contar con seguros para el transporte de pasajeros y placas de identificación.

Grosso modo a continuación se presenta una breve síntesis sobre la normativa báculo de la presente investigación.

Ley	Contenido	Análisis
Proyecto de Ley 158 de 2013 Senado -	Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se regula la prestación	Modificación al código nacional de tránsito adicionando al Artículo 93 -2 concerniente a

archivado retirado por el autor	del servicio público de transporte de pasajeros en medios no motorizados como triciclos, y en motocicletos y moto triciclos, y se dictan otras disposiciones.	Servicio público de transporte en medio no motorizado. Encajando la actividad al uso y aplicación de licencias de tránsito, licencias de conducción, seguros SOAT, inscripción al RUNT.
Tutela T-3.826.828	No desconoce la actividad del Bicitaxismo y exhortó al Ministerio de Transporte a promover la implementación de medidas para la operación de este medio de transporte.	Desarrolla los derechos de los trabajadores en esta actividad.

La Resolución 3256 de 2018, por medio de la cual se reguló la actividad del bicitaxismo, básicamente establece: (i) las calidades que debe cumplir quien se dedique a prestar el servicio de transporte terrestre de pasajeros utilizando para ello un bicitaxi, calidades como estar registrado en el RUNT, contar con licencia de conducción A1 o B1 y ser mayor de edad; (ii) determina en qué sectores de la ciudad pueden operar los bicitaxis; (iii) impulsa en uso de tecnologías para el acceso a este servicio mediante el desarrollo de plataformas; (iv) facilita el control y organización para la prestación del servicio por medio de persona natural o persona jurídica; (v) expone las características

básicas del vehículo destacándose principalmente que no pueden operar por medio de motor de gasolina sino únicamente por pedaleo o pedaleo asistido.

De otro lado, en torno al fenómeno migratorio, es importante reconocer, en primer lugar, los derechos laborales con los que la legislación colombiana responde a los migrantes, soportados en convenios internacionales, así como normas de orden nacional para cada persona residente en el país. Dentro de los instrumentos normativos de orden internacional se cuenta con:

- Convenio de la OIT (núm. 97) relativo a los trabajadores migrantes (1949) en lo pertinente a la remuneración, horas de trabajo, vacaciones, seguridad social. “Convenio no ratificado”
- Convenio de la OIT (núm. 118) relativo a la igualdad de trato de nacionales y extranjeros en materia de seguridad social (1962). En lo relativo al derecho a las prestaciones en todas las ramas de seguridad social. “Convenio no ratificado”
- Convenio de la OIT (núm. 143) sobre las migraciones en condiciones abusivas y la promoción de la igualdad de oportunidades y de trato de los trabajadores migrantes (1975). En lo relativo a la explotación laboral de los migrantes en condición de ilegalidad. “Convenio no ratificado”
- Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de todos los trabajadores Migrantes y Miembros de sus familias (1990). Por medio de la ley 146 de 1994 Colombia aprueba la convención.

Dentro de los instrumentos normativos de orden nacional, se tiene:

- La Constitución Política de Colombia (1991) señala entre otros los derechos y garantías de los extranjeros en el territorio nacional, en su Artículo 93 establece que los tratados y convenios internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los derechos humanos y que prohíben su limitación en los estados de excepción, prevalecen en el orden interno. Los derechos y deberes consagrados en esta Carta, se interpretarán de conformidad con los tratados internacionales sobre derechos humanos ratificados por Colombia. (Republica, Constitucion Politica de Colombia, 1991)

No se podría dejar de lado que el artículo 100 de la norma superior dispone que “Los extranjeros disfrutarán en Colombia de los mismos derechos civiles que se conceden a los colombianos. No obstante, la ley podrá, por razones de orden público, subordinar a condiciones especiales o negar el ejercicio de determinados derechos civiles a los extranjeros. Así mismo, los extranjeros gozarán, en el territorio de la República, de las garantías concedidas a los nacionales, salvo las limitaciones que establezcan la Constitución o la ley. Los derechos políticos se reservan a los nacionales, pero la ley podrá conceder a los extranjeros residentes en Colombia el derecho al voto en las elecciones y consultas populares de carácter municipal o distrital”. (Republica, Constitucion Politica de Colombia, 1991)

- Decreto 0834 de 2013. Por el cual se establecen disposiciones en materia migratoria de la República de Colombia, regulando así la obtención de Visa en la clase de negocios, temporal, residente, además del Permiso De Ingreso y Permanencia, y Permiso Temporal de Permanencia.

Y por último, dentro de los instrumentos normativos de orden nacional para el migrante venezolano se tiene que el Gobierno Colombiano ha adelantado diferentes acciones que buscan la constitución de una política migrante para la población venezolana, que logre fortalecer la atención integral y eficaz de esta población en temas de movilidad en el territorio colombiano, además de garantizar los derechos de salud y bienestar, la no discriminación e inclusión laboral.

Mediante la Ley 1873 del 2017 en su artículo 140 dispuso “El Gobierno Nacional en atención a la emergencia social que se viene presentando en la frontera con Venezuela, diseñará una política integral de atención humanitaria y asignará los recursos en la vigencia fiscal a través de la UNPGRD.”

Que el Ministerio de Relaciones Exteriores, mediante la Resolución 5797 del 25 de julio de 2017, creó el Permiso Especial de Permanencia (PEP) como un mecanismo de facilitación migratoria para los nacionales venezolanos, que permitiera preservar el orden interno y social, evitara la explotación laboral de estos ciudadanos y velara por su permanencia en condiciones dignas en el país.

El actual gobierno nacional en el desarrollo del taller construyendo país número 14 adelantado en Cúcuta, anuncio la autorización de un documento que fue elaborado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes), para atender el impacto de la migración venezolana en el país (Portafolio, 2018). Cuyo resultado fue el documento 3950 estrategia para la atención de la migración desde Venezuela.

Decreto 1288 de 2018, busca el registro de los venezolanos en situación irregular para acceder al Permiso Especial de Permanencia que garantiza el acceso a la seguridad social en salud y al mercado laboral.

A través de la Resolución 4386 del 9 de octubre de 2018 Se crea por parte del Ministerio del Trabajo el Registro Único de Trabajadores Extranjeros en Colombia (RUTEC). Esta plataforma busca que los empleadores colombianos realicen el registro de los trabajadores extranjeros y así el Ministerio del Trabajo pueda disponer de la información recaudada para poder supervisar su situación laboral, las condiciones de su trabajo y el cumplimiento de las normas laborales (Trabajo, 2018).

1- Bicitaxismo

1.1 Descripción General del Sistema de Transporte Público en Bogotá

1.1.1. antecedentes.

A mediados del Siglo XIX, Bogotá estaba conformada por dos micro asentamientos urbanísticos, el primero que era considerado como el Centro y el segundo denominado Chapinero, ambos constituidos por escasas calles y separados entre sí por un amplio terrero totalmente rural. Si bien es cierto, para aquella época, Bogotá era transitable a pie (caminatas) e incluso a caballo; ya para inicios del siglo XIX no lo era; fue entonces cuando aparecieron los primeros medios de transporte de tracción animal y las carretas, principalmente para el transporte de carga.

Es solo hasta 1851 que se tiene registro de la implementación del primer medio de transporte colectivo para los habitantes de la capital cuyo número había crecido a una tasa irrisoria si se comparara con otras ciudades costeras de América (Rodríguez L. , 2003); es así como a finales del siglo XIX entró en circulación el primer tranvía tirado por mula y entrada la primera década del siglo XX se ideó un sistema de ferrocarriles urbanos para atender la explosión demográfica que tenía Bogotá pues entre los años 1905 a 1928 la población era de 285,000 habitantes; duplicándose y triplicándose con posterioridad esta cifra a lo largo del siglo XX (Rodríguez L. , Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX, 2003).

Con el cambio de centuria, se implementaron los tranvías eléctricos, medio de transporte que transcurrida la primera cuarta del siglo, dado el crecimiento económico y urbanístico de la ciudad, con el consecuente crecimiento exponencial de la población, la ampliación de las zonas urbanas habitacionales y de las vías de acceso y de movilización entre los diferentes microcentros habitacionales que se fueron desarrollando alrededor del centro de la ciudad;

resultaron a la postre no ser suficientes (Rodríguez L. , Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX, 2003). Para 1942 Bogotá D.C. ya contaba con 380.000 habitantes por lo que urgía una nueva propuesta de movilización, la que nunca llegó y, por el contrario, según datos históricos el 9 de abril de 1948 ante los desmanes acaecidos en lo que se denominó el Bogotazo fue destruida gran parte de la flota de tranvías por lo que la administración distrital tuvo que decidir entre invertir en la reparación del sistema de movilización en tranvía o modernizarse con la adquisición de buses, que era para la época, lo que grandes ciudades del mundo estaban implementando.

Fue así como llegaron al país los buses eléctricos (trolebuses) y a gasolina con la intención de cubrir la demanda de transporte en una ciudad que crecía aceleradamente en población, vivienda y vías de movilidad; aspecto que favoreció la creación de las empresas de servicios públicos administradas por el distrito; concretamente fue en el año 1956 cuando se constituyó la Empresa Distrital de Transporte Urbano – EDTU, creada con el fin de atender el crecimiento urbano, la demanda de movilidad y el fortalecimiento del transporte público. Para el año 1962, la EDTU contaba con 87 buses con sistema Diesel, 5 con sistema a gasolina y 25 del sistema trolley (Rodríguez L. , Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX, 2003); sin embargo, pese a los ingentes esfuerzos fue inevitable la disminución del número de viajes con relación a la población, pues los pasajeros preferían acudir a las empresas privadas de un lado, y de otro, la flota de buses de EDTU era ostensiblemente menor a la de las empresas privadas.

A pesar de las continuas reestructuraciones a que se sometió la EDTU, su situación financiera impidió que la entidad sobreviviera, su pasivo era muy alto lo que disminuía ostensiblemente el poder adquisitivo de repuestos y nuevos vehículos (Rodríguez L. , Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX, 2003).

Finalmente, en la década comprendida entre 1980 y 1991, la EDTU presentando nuevamente estados de pérdida y deficiente prestación en el servicio, llegó a un descomunal déficit que obligó a la administración distrital mediante el Decreto N° 861 de 1991 a formalizar el proceso de liquidación de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo N° 22 de 1990; las deudas adquiridas por la empresa, se solventaron hasta el año 2017 (Rodríguez L. , Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX, 2003).

Posteriormente a la liquidación de la EDTU la crisis de movilidad en Bogotá se hizo insostenible por razones como: (i) el incremento de la población, (ii) la guerra del centavo entre conductores de buses de las distintas empresas privadas operadoras y (iii) la constante infracción a las normas de tránsito entre otras.

Fue así como bajo la administración de Andrés Pastrana (1988-1990) como alcalde de la capital, se intentó organizar la movilidad de la ciudad creándose sobre la llamada Avenida Caracas u lo que se denominó la troncal, vía de transporte que se caracterizó por paraderos designados por letras y cuyos móviles se denominaron “solobus”.

Posteriormente con la administración de Antas Mockus y Enrique Peñalosa, el primero creando la Secretaría Distrital de Movilidad y el segundo, retomando la idea de la troncal de Pastrana mejorándola y creando lo que hoy día se denomina el Sistema de Transporte Masivo del Tercer Milenio – Transmilenio.

1.1.2. aparición del sistema de transporte masivo.

Nació en el año 1990 como solución a la amplia problemática de cobertura en transporte público, su mayor característica ha sido la del manejo del dinero plástico para el pago del pasaje, la organización en rutas, estaciones y portales; pero tal vez lo más importante, la implementación

de carriles exclusivos para la movilización de los buses. Cuenta con 9 portales, 11 troncales, más de 100 estaciones y 3500 cicloparqueaderos. Para finales de la década de los noventa, era indiscutible que Transmilenio era la solución a los problemas de movilidad de Bogotá D.C.; sin embargo en la década siguiente, pese a la implementación de servicios de transporte complementarios o integrados a Transmilenio, empezaron a ser notorias las falencias del mismo como: el mal servicio, la inseguridad tanto en estaciones como en los portales, las largas distancias que tienen que recorrer los usuarios entre las troncales y su lugar de destino (trabajo, hogar, estudio), la baja capacidad de transporte de usuarios pues se desbordo la demanda respecto de la oferta considerando que Bogotá actualmente sobrepasa los 8 millones de habitantes , la demora en la prestación del servicio y por supuesto la elevada tarifa que la administración ha regulado. Relevante es indicar que, con la puesta en marcha de Transmilenio, también lo hicieron los buses alimentadores que se caracterizan por ser de color verde y que se encargan de alimentar el sistema masivo transportando usuarios desde los diferentes barrios a los portales, o viceversa, sin que se genere costo alguno.

Dentro de la ambiciosa política de movilidad para Bogotá, se consolidó la idea de un transporte público complementario que estaría compuesto por los buses, busetas y colectivos existentes al momento de puesta en marcha de Transmilenio y que debían reestructurarse hasta complementarse con el sistema.

Como se indicó arriba, para este nuevo milenio, concretamente en el año 2006 se integró al Transmilenio los buses denominados SITP de color azul, su funcionamiento se asemeja en la utilización de tarjetas para el pago del pasaje, en la implementación de paraderos específicos, así como horarios establecidos; difieren en la no utilización de un carril exclusivo y en la tarifa que es algo menor a la fijada para Transmilenio.

El propósito en la implementación de los SITP, fue sacar de circulación de manera definitiva los buses y busetas que aún continuaban transportando pasajeros en la ciudad por las zonas en la que no tenía operación Transmilenio S.A., lo que en efecto ocurrió.

Desde su puesta en funcionamiento Transmilenio afrontó varios problemas como lo fueron: el cambio de cultura y comportamiento en los usuarios, la competencia por quienes exigían continuar con el anterior sistema de movilidad en la ciudad, esto por temas netamente de rentabilidad económica, pues Transmilenio toma las rutas de transporte más rentables que existen en la ciudad lo que trajo consigo la salida de circulación de un importante número de buses y los que no, circularan por las vías paralelas a las troncales. La existencia de Transmilenio se convirtió en un reto, pues no había lugar al fracaso, no solo por la inversión económica sino también por la infraestructura que solo es útil para los vehículos que conformar la flota de Transmilenio.

1.1.3. contexto actual

Hace cerca de dos décadas se estimó que el crecimiento de la población en Bogotá aumentaría en 180.000 habitantes por año (Montezuma, Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades, 2000).

Transmilenio se ha erigido como la columna vertebral del sistema de transporte público masivo en Bogotá

“El indicador básico para la evaluación de la movilidad es: Disminución de tiempo en los desplazamientos, que comprende varias estrategias: mejoramiento de la malla vial, desarrollo del sistema Transmilenio, ejecución de ciclorutas y del programa de restricción del vehículo

particular (...) (Montezuma, Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades, 2000)

Dentro de otras medidas adoptadas por el distrito se tienen: la implementación del pico y placa, el día sin carro, ampliación, mejoramiento y mantenimiento de la malla vehicular, peatonal, y de ciclorutas en la ciudad de Bogotá.

En diciembre del año 2018, luego de tres años de obras, los habitantes del sur de la capital recibieron de manos de la administración distrital el Sistema de Transportes Transmicable que conecta los barrios de El Paraíso en Ciudad Bolívar con el Portal El Tunal de Transmilenio, utilizando la misma tarjeta y que sin genere cobro alguno adicional pues el sistema está interconectado, lo que permite concluir que es una troncal alimentadora de Transmilenio. El sistema cuenta con 163 cabinas y 615 cicloparqueaderos.

Hoy día es indiscutible que el funcionamiento actual del transporte público presenta grandes falencias como lo son: (i) falta de buses articulados dentro del sistema, de alimentadores y de buses del SITP, (ii) ausencia de control de ingreso de usuarios al sistema, lo que genera detrimento patrimonial pues se utiliza el servicio sin efectuar el pago correspondiente, (iii) tiempos de espera tanto en portales, estaciones y paraderos demasiado largos, (iv) irregularidad en el horario de prestación en el servicio, (v) deficiencia en los sistemas de alimentación a Transmilenio aspecto crítico principalmente en las horas pico en las que no solamente colapsa el sistema de Transmilenio sino también es insuficiente la oferta de buses alimentadores y del SITP que permitan al usuario llegar en un breve tiempo, luego de abandonar la estación o el portal de Transmilenio a su destino.

La última de las condiciones expuestas, ha abonado el terreno para que surjan en la ciudad, particularmente en los sectores de alta demanda de transporte público dado el número poblacional, sistemas de movilización adicionales, unos formales y otros informales o piratas cuyo riesgo (en ambos casos) y costo (en el segundo de los nombrados) eroga el usuario; tal es el caso de la utilización de la bicicleta como medio legal complementario al sistema de transporte y del bicitaxi que aunque estuvo carente de regulación normativa, por lo menos hasta el año pasado, actualmente, no se ha dado aplicabilidad a la misma, por lo que sigue conservando su condición de informalidad; sin que ello permita concluir que no son eficientes al momento de hacer viajes cortos al principio o al final de un trayecto largo en transporte público.

1.1.4 el bicitaxismo como una ocupación.

La aparición del Bicitaxi data del año 1868 en Japón, pero se desconoce a ciencia cierta quién fue el creador de este medio de transporte debido a que existen varios pronunciamientos de diversas fuentes que acreditan ser los inventores del Bicitaxi o Rickshaw, como se conoce en inglés, sin tener certeza de su creador.

La bibliografía japonesa a menudo da crédito a IzumiYosuke, TukujiroSusuki y KosukeTakayama como los inventores del Rickshaw en 1868, quienes se inspiraron en los coches de los caballos que se habían introducido en las calles de Tokio poco tiempo antes. Es por ello, que, a partir de 1870, el gobierno de Tokio emitió un permiso para construir y vender los Rickshaws a estos tres hombres, incluso el sello de uno de estos inventores se requería que fuera impreso en cada licencia para poder operar un Rickshaw.

Su uso se popularizó primeramente en Japón e India; hoy en día las grandes ciudades han adoptado paulatinamente este sistema de transporte público, debido a las necesidades de

movilidad presentes en cada país que ha adoptado este medio como lo son España y México entre otros.

En Colombia, de acuerdo a la descripción planteada en el Proyecto Acuerdo 261 de 2013 del Consejo de Bogotá se puede indicar que, “el primer registro de los Bicitaxis en la prensa bogotana data del 20 de octubre de 1997 donde aparecen como un elemento curioso utilizado en la campaña del entonces candidato a la Alcaldía Mayor de Bogotá, el señor Carlos Moreno de Caro. Desde ese momento hasta mediados de la primera década del Siglo XXI eran relativamente raros en el paisaje urbano capitalino sin embargo desde que en 2004 se contabilizaron alrededor de 450, la propagación de este servicio ha sido exponencial”.

Es indiscutible que el bicitaxismo surgió para solucionar un creciente problema de movilidad en la ciudad de Bogotá, definido concretamente en el cubrimiento de los trayectos cortos sea al ingreso o egreso al sistema de transporte público, esto derivado de la insuficiencia en la cobertura que a su vez se alimentó del evidentemente incremento poblacional, el aumento de vehículos automotores particulares y la creciente insuficiencia en la malla vial aspectos que en su conjunto hicieron que la Administración Distrital entrara a diseñar soluciones de fondo partiendo del objetivo de, “concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región.”

Así que, como consecuencia de la demanda, éste atípico medio de transporte ha tenido entre sus conductores una gran variedad de sujetos encontrándose desde hombres jóvenes y

vigorosos hasta personas de la tercera edad y ante el panorama actual migratorio venezolano, no se puede desconocer que a sus filas han llegado los migrantes venezolanos.

Todo lo anterior ha permitido concluir que el trabajo informal conlleva un riesgo potencial al abuso y la explotación laboral que permiten cuestionar si existe o no una remuneración y si tal es pago en dinero o en especie, si el venezolano migrante irregular disfruta del descanso, sin dejar de lado plantear si la actividad que desarrolla es adecuada en términos de jornada laboral.

2. Migrante

2.1. Antecedentes

De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, los países que la conforman son fuente de emigración. Uno de cada trece de los 150 millones de migrantes internacionales es de origen latinoamericano o caribeño. Los antecedentes disponibles indican que cerca de 20 millones de latinoamericanos y caribeños viven fuera de su país de nacimiento y la mitad de ellos emigró a lo largo del decenio de 1990, en especial a los Estados Unidos. Otros flujos se dirigen a Europa y Oceanía, y también acontecen dentro de la región, en especial entre países vecinos. No es extraño encontrar numerosas comunidades de oriundos de la región en países desarrollados. (cepal, s.f.)

A lo largo de la historia, la migración ha sido una valiente manifestación de la voluntad del ser humano de sobreponerse a la adversidad y tener una vida mejor. Hoy en día, la globalización y los avances en las comunicaciones y el transporte han hecho que aumente considerablemente el número de personas con el deseo y los medios para trasladarse a otros lugares. (Unidas A. G., 2006)

2.2. Definición

El Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas informa que aun cuando no existe una definición jurídicamente convenida, las Naciones Unidas definen el migrante como «alguien que ha residido en un país extranjero durante más de un año independientemente de las causas de su traslado, voluntario o involuntario, o de los medios utilizados, legales u otros». Ahora bien, el uso común incluye ciertos tipos de migrantes a más corto plazo, como los trabajadores agrícolas de temporada que

se desplazan por períodos breves para trabajar en la siembra o la recolección de productos agrícolas. (Unidas O. N., 2017)

La Organización Internacional para las Migraciones (OIM) define al Migrante en los siguientes términos: A nivel internacional no hay una definición universalmente aceptada del término "migrante." Este término abarca usualmente todos los casos en los que la decisión de migrar es tomada libremente por la persona concernida por "razones de conveniencia personal" y sin intervención de factores externos que le obliguen a ello. Así, este término se aplica a las personas y a sus familiares que van a otro país o región con miras a mejorar sus condiciones sociales y materiales y sus perspectivas y las de sus familias. (migraciones, s.f.)

Estas definiciones se aproximan a la realidad que afronta la población venezolana en Colombia, ya que su desplazamiento en el territorio Nacional, obedece a un término de permanencia que puede ser de corto a largo plazo de acuerdo a las necesidades que busque el migrante con su estadía.

2.3. Contexto del Migrante a Nivel Mundial

Así registra el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas – DAES-, por medio de diferentes redes sociales el contexto migratorio a nivel mundial.

Para el año 2017 se estimaba que en el mundo había 258 millones de migrantes internacionales, como lo hizo saber DAES en la conmemoración del día del migrante; por otra parte, el departamento de asuntos económicos recalca en otra población que el trabajo adelantada por los migrantes, contribuye al crecimiento económico, tanto para los países receptores de los migrantes, como para el país de origen. (Unidas N. , 2017)

Por otra parte la OIM como entidad intergubernamental encargada de trabajar por la migración en el mundo, informa que para el año 2016 la migración paso a ser un tema de discusión mundial, toda vez que obedece en su gran mayoría a desplazamientos provocados por conflictos armados, persecuciones, situaciones de degradación y cambio ambiental, y una acusada falta de oportunidades y seguridad humana; en consecuencia la declaración de Nueva York para los Refugiados y los Migrantes de 2016, en la que se plasma la intención de los Estados de elaborar un nuevo pacto mundial sobre migración y, por separado, un pacto mundial sobre refugiados, antes de finales de 2018 (Migrantes, 2018) y que a la fecha continua en diálogos.

Concluyendo la OIM que: “Habida cuenta de que en los últimos años la migración ha aumentado notablemente en algunas zonas del mundo, es probable que la próxima estimación del número total de migrantes internacionales que realice el DAES apunte a un nuevo aumento en la migración internacional y quizás también en la proporción de migrantes respecto de la población mundial.”

Del mismo modo hizo saber DAES el número de emigrantes y refugiados de Venezuela asciende a 3 millones, caracterizado como el mayor movimiento de población en América Latina en su historia reciente.

2.4. Venezolanos Migrantes en Colombia

Crisis Migratoria Consecuencia De La Crisis En Venezuela:

El Consejo De Derechos Humanos De Las Naciones Unidas, en su sesión 39 adelantada el 10 al 28 de septiembre de 2018, identifica que cientos de miles ciudadanos de la República Bolivariana de Venezuela, incluidos hombres, mujeres y niños, se ven obligados a abandonar el país entre otras cosas, en razón de una crisis política,

económica, social y humanitaria que afecta gravemente sus derechos humanos. (Unidas N. , 2018)

Venezuela atraviesa por la crisis más importante de su historia, al tener la tasa de inflación más alta del mundo, conllevando al desabastecimiento alimentario, alto índices de violencia y desempleo, problemas de salud y sanitarios, entre otros, motivado por el modelo político, económico y social implementado ya hace 20 años en esa República Bolivariana. Resultado de dichos problemas que condujo al éxodo de millones de venezolanos por toda Latinoamérica en búsqueda de nuevas oportunidades laborales y económicas.

La salida de miles de venezolanos a países fronterizos, produjo una crisis humanitaria, que obligo a varios países entre ellos Colombia a tomar medidas para afrontar la llegada masiva de venezolanos; de acuerdo con el último informe entregado por Migración Colombia a diciembre de 2018, la población venezolana radicada en Colombia asciende a 1.102.000. (Colombia, 2018)

2.5. Condiciones Migratorias de venezolanos En Colombia:

Existen dos figuras migratorias las cuales son dadas por la forma de ingreso a Colombia, entre ellas:

Migrante Regular donde los venezolanos entran al territorio colombiano con pasaporte, Visa o Permiso Especial Permanente, por un Puesto de Control Migratorio habilitado (Paraguachón - La Guajira, Puente Internacional Simón Bolívar – Norte de Santander, Puente José Antonio Páez – Arauca, Puerto Carreño – Vichada, Puerto Inírida – Guainía, Puente Francisco de Paula Santander - Norte de Santander y Puerto Santander

- Norte de Santander), cumpliendo con los requisitos establecidos por la autoridad migratoria.

Por otra parte, se encuentran los que ingresan al país de manera irregular es decir por pasos fronterizos no autorizados o que ingresaron a Colombia con Permiso Temporal de Permanencia el cual se encuentra vencido, o en los términos de la (OIM) “Migrante irregular - Persona que habiendo ingresado ilegalmente o tras vencimiento de su visado, deja de tener status legal en el país receptor o de tránsito. El término se aplica a los migrantes que infringen las normas de admisión del país o cualquier otra persona no autorizada a permanecer en el país receptor (también llamado clandestino/ ilegal/migrante indocumentado o migrante en situación irregular)” (Migraciones, s.f.).

Las personas con ingreso irregular a Colombia, podrán transformar su condición de irregulares a regulares a través del cumplimiento de ciertos requisitos.

2.6. Trabajadores Venezolanos Migrante en Colombia

Clases de trabajo visibles en la ciudad de Bogotá a los que accede el venezolano.

En la Ciudad de Bogotá se aprecia día a día que los trabajos a los que tiene acceso los migrantes venezolanos son los que se encuentran en la informalidad, las áreas de servicio que más se ocupan son las de construcción, servicios de belleza “peluquerías”, atención al cliente “ventas” en almacenes y tiendas de barrio, además de los servicios de atención a la mesa en “panaderías y restaurantes”.

Según informe No. 3 del observatorio laboral de la Universidad del Rosario de agosto del 2017, el porcentaje de la población total migrante venezolana en Colombia que tiene o no un empleo, concluyó:

Que el 67,32% de los migrantes que llegaron a Colombia hace más de 2 años y menos de 5 están ocupados, la ocupación de los que llegaron hace menos de dos años es menor en 10 puntos porcentuales (57,2%) y el porcentaje de desempleados es mayor (15,7% vs. 10%). (Rosario, 2017)

Además, la labor del bicitaxismo en la ciudad de Bogotá, es una de esas actividades laborales atractivas para los migrantes venezolanos en especial los que permanecen de manera irregular, debido a que no se solicitan documentos que validen su condición de migrante regular acceder a prestar este servicio.

3. La Relación de Trabajo

3.1. Gobernanza en la Relación de Trabajo

3.1.1. sujetos de la relación laboral. En esta actividad, se lograron identificar tres actores en la relación laboral, al primero se le puede denominar empleador, quien es el propietario del bicitaxi y en un 95 % de la totalidad de la muestra tomada se evidenció que es de nacionalidad colombiana; el segundo sujeto corresponde a la persona que funge como administrador de la ruta denominado fiscal cuya nacionalidad es venezolana, y por último está el conductor del bicitaxi, de nacionalidad venezolana.

La relación laboral se enmarca dentro de la prestación del servicio personal, remunerado y subordinado por parte del conductor hacia el propietario del vehículo; el conductor es el único autorizado por el propietario del bicitaxi, para operar el vehículo; se considera remunerado porque existe un pago que retribuye económicamente la labor desplegada por el conductor, y se considera subordinada en razón a que diariamente el conductor del bicitaxi está obligado a entregar un producido indistintamente si labora o no labora, e incluso si labora una jornada adicional a la pactada inicialmente con el propietario del bicitaxi debe reconocer un valor

adicional que oscila entre \$20.000 hasta un 50% adicional al valor que correspondería a laborar un único turno.

3.1.2. tipo de contrato. la relación laboral que vincula al venezolano en la labor del bicitaxismo, se caracteriza por ser verbal, lo que lo hace indefinido, por lo que se entiende que le asiste el derecho a percibir además del salario, otros emolumentos como los son: primas, cesantías más sus intereses, vacaciones, reconocimiento de pago de horas extras, dominicales y festivos: además del ingreso a un sistema de seguridad social, comprendido en salud, pensión, riesgos profesionales, subsidio y demás beneficios a que tiene derecho todo trabajador colombiano. Así mismo al tratarse de un contrato a término indefinido el trabajador adquiere el reconocimiento de derechos, tales como el derecho de asociación, reconocimiento de indemnización, protección a la estabilidad ocupacional, a que sea amparado bajo las mismas disposiciones que regulan las relaciones del trabajo de los connacionales; además en tratándose de un vínculo laboral celebrado entre particulares, sus relaciones deben estar reguladas por el código sustantivo del trabajo.

Lo anterior por disposición constitucional que ordena el mismo trato sin discriminación alguna sobre trabajadores extranjeros.

3.1.3. ingreso a la seguridad social. En el estudio de campo realizado se identificó que ninguno de los sujetos que hizo parte de la muestra, se encuentra afiliado al SGSS ni en su país de origen ni en Colombia, lo que supone que únicamente tiene cobertura en salud, a través de urgencias de la red hospitalaria distrital; en cuanto a pensión la legislación colombiana permite de manera voluntaria que los extranjeros realicen aportes al sistema pensional al país de origen, siempre y cuando se demuestre que en dicho país se encuentre efectuando dichos aportes, de lo contrario es obligatorio que los realice en este país. No obstante, se identificó que el 100% de la

muestra da cuenta que los bicitaxistas de nacionalidad venezolana no se encuentran cotizando a un sistema pensional y en lo referente a la salud, el 10% cuenta con un seguro de asistencia médica en Venezuela, no en Colombia.

Consecuencia de lo anterior, el migrante venezolano se ve expuesto al no reconocimiento y pago del auxilio o subsidio económico que otorgan las entidades pertenecientes al sistema de seguridad social con respecto a las contingencias presentadas en vigencia de la relación laboral; de modo que están desamparados en caso de enfermedad o accidente sea de origen común o laboral; esta circunstancia no solo afecta al trabajador sino que también a su núcleo familiar cuando dependen económicamente de él.

Sumado a lo anterior, tampoco se les hace saber los posibles riesgos ocupacionales en que incurren como por ejemplo, enfermedades y accidentes de trabajo que puedan llegar a padecer, la implementación de programas de salud ocupacional, que dado el esfuerzo físico, las largas jornadas, los factores ambientales (exposición al sol, al viento, lluvia, ruidos de alto decibel, respiratorios), factores sicosociales (incluye maltrato físico y psicológico por parte de la ciudadanía, de la autoridad policial e incluso entre ellos mismos), a que están expuestos resultan ser de suma importancia. Se logró determinar que el venezolano bicitaxista reconoce factores de riesgos en el ejercicio de su ocupación, pero desde la perspectiva, únicamente, de los accidentes de tránsito mas no a secuelas producidas por desempeñar esa labor tales como enfermedades ergonómicas, osteomusculares, auditivas, respiratorias, dermatológicas, o de los accidentes ocasionados en razón al desarrollo de su labor.

Aunado a lo anterior, también carecen del beneficio que otorgan las cajas de compensación familiar a quienes están vinculados a través de su empleador a estas.

Concretamente a recibir subsidios tales como: el subsidio de alimentos, subsidio de vivienda y subsidio al desempleo.

3.1.4. remuneración dotación pagos en especie. Los venezolanos que laboran en el bicitaxismo, reciben como contraprestación de sus servicios de manera diaria una suma que oscila entre \$10.000 y \$30.000 dependiendo el flujo de pasajeros que transporten; cantidad que expusieron es la que reciben netamente descontando ya los costos asociados al: pago del alquiler del vehículo, parqueadero diario, consumo de combustible y cuota de administración; que son los conceptos derivados de manera directa del ejercicio de la actividad, pues además manifestaron la existencia de costos indirectos tales como: pago a autoridades policiales, indemnización por daños a terceros causados en accidentes de tránsito, entre otros; dadas las proporciones del ingreso diario, el venezolano que desempeña la labor no alcanza a ser remunerado por un (1) smmlv.

Se detectó, que, como consecuencia de la nacionalidad del migrante venezolano, el trabajo desarrollado es remunerado de manera discriminatoria con respecto al colombiano, ello se evidenció en que varios de ellos manifestaron que el usuario de ese medio de transporte, es decir, el colombiano, al detectar que quien presta el servicio es un venezolano, se niega a efectuar el pago completo del servicio y en el peor de los casos no reconoce en absoluto el costo.

Aunado a lo anterior, tampoco existe remuneración o pagos en especie y menos aún que se suministre la dotación a que todo trabajador en Colombia tiene derecho por devengar menos de dos (2) smmlv. La totalidad de la muestra manifestó no recibir dotación para el desempeño de su labor.

De otro lado, resulto palmaria la ausencia del reconocimiento y pago del subsidio de transporte; que, aunque la muestra tomada, permitió establecer que el 95 % de los encuestados residen en el Sector Dindalito, a ninguno se les reconoce el pago del mismo.

3.1.5. jornada laboral, horas extras. La totalidad de los venezolanos que trabajan en la localidad de Kennedy Sector Dindalito Ruta Calle 42 A Sur laboran en la semana durante los siete días de la semana para un total de más de 72 horas semanales en jornada continua. Adicionalmente, no reciben reconocimiento de recargos por concepto de horas extras, dominicales y festivos, tampoco tienen derecho al reconocimiento de compensatorio alguno.

3.1.6. prestaciones sociales. Del resultado obtenido en el trabajo de campo, se estableció que ninguno de los trabajadores venezolanos que han laborado más de un (1) año se les ha reconocido el disfrute o el pago en dinero de vacaciones por año laborado. Así mismo se demostró que no están afiliados a ningún fondo de cesantías por lo que se presume que tampoco reciben este emolumento a que tienen derecho y que a futuro les permitiría acceder a créditos para adquisición de vivienda y estudio; igual suerte corren con las primas, consideradas como las ganancias que percibe el empleador durante el ejercicio de la actividad laboral.

3.1.7. otros aspectos laborales. De otro lado también se logró determinar que quienes laboran en esa actividad no son capacitados para el desarrollo de la misma. La capacitación se circunscribe no solo al tema laboral sino también al legal. Respecto del primero no reciben capacitación en cuanto a: el desarrollo de la actividad como tal, no hay funciones detalladas, trato al usuario, falta de reglamento interno de trabajo, entre otros. En cuanto a la capacitación legal, también resultó probado que ninguno de los conductores recibió capacitación frente a las normas de tránsito que rigen en Colombia, lo cual resulta de suma importancia toda vez que esta labor implica el transporte terrestre de pasajeros.

En lo atinente al acoso laboral, es evidente que se presenta entre los mismos compañeros de trabajo por razones de antigüedad, de status migratorio, el tipo de acoso visible es el maltrato físico, verbal y psicológico.

3.2. Aspectos Objetivos

3.2.1. impacto social. A través del trabajo de campo se determinó que las personas que viene en condición de migrante irregular, al no contar con acreditación académica para desarrollar actividades como: cocineros, estilistas, panaderos y, todo lo que tenga que ver con la preparación de comidas o atención de comensales; termina vinculado al bicitaxismo por el fácil acceso ya que no exigen la presentación de documentos de identificación, la generación de ingresos inmediatos, lo que denominaron el buen pago pues esta actividad les resulta a ellos rentable comparada con otras actividades que desarrollaron recién arribaron a la ciudad, por ejemplo, en como jornaleros, ayudantes de taller, cotereros, vendedores ambulantes.

En el sector Dindalito la movilidad ha sido fuertemente afectada por los nuevos sistemas de transporte publico integral, porque no alcanza a prestar un adecuado servicio debido a la altísima demanda de pasajeros que entran y salen de Transmilenio así como la poca oferta de buses del SITP, más si se tiene en cuenta que la distancia entre la troncal y los barrios suroccidentales de Kennedy como lo son: Patio Bonito, Dindalito, La Rivera y los demás supera el kilómetro o kilómetro y medio de distancia condición que obliga a la comunidad a usar otros sistemas de transporte que aunque generen un gasto adicional y un riesgo para su vida les permite ahorrar tiempo en sus desplazamientos, lo que se traduce en calidad de vida. Ciertamente el SITP ofrece un trasbordo gratuito pero el tiempo de espera sobrepasa la expectativa del usuario (en promedio un usuario puede tomar desde 30 hasta 60 minutos de espera para abordar un SITP a la salida de una estación o un Alimentador a la salida del portal) lo que hace que este

sopese entre invertir \$1000, \$2000 o hasta \$3000, dependiendo la distancia, y maximizar el uso del tiempo.

Otro aspecto importante de carácter social, lo constituye los continuos enfrentamientos de tinte xenofóbico entre bicatixtas colombianos y venezolanos, por la prestación del servicio, se logró identificar que existen rutas en el sector objeto de estudio, en las que laboran colombianos, cuyas condiciones laborales, aunque difíciles, no son tan precarias como las que afrontan los venezolanos; que no permiten la incorporación a sus rutas de trabajo de ciudadanos venezolanos.

3.3. Aspectos Subjetivos

El resultado del trabajo adelantado permitió determinar que los migrantes que llevan menos de 6 meses en Bogotá, ingresan a trabajar en el bicitaxismo, reiterando que es una labor que no requiere el cumplimiento de requisito alguno para su ejecución.

Se avizoró que un alto porcentaje de los venezolanos encuestados, cuentan con estudios superiores, un 40% de los encuestados tiene estudios técnicos, un 20% estudios profesionales y un 40% restante son bachilleres; así mismo de la muestra se rescata que algunos de ellos se empleaban en cargos públicos en Venezuela y que dada la crisis, tuvieron que abandonar el país junto con el ejercicio de su profesión o de su ocupación, para venir a laborar como bicitaxistas.

El 100% de los encuestados manifestó tener personas dependientes a su cargo en Venezuela o en Colombia, por lo que del dinero que devengan se ven obligados a solventar las necesidades de sus dependientes.

4. Metodología

La metodología a desarrollar en el presente trabajo investigativo fue mixta por cuanto existieron factores susceptibles de medición (cuantitativos) y otros susceptibles de apreciación en sus características y cualidades (cualitativos).

Así mismo el instrumento de recolección de información a utilizar para el caso objeto de estudio estuvo supeditado al análisis documental, realización de encuestas y estudio de campo; instrumentos que fueron sometidos al correspondiente análisis.

Para ello, se desarrolló el formato de encuesta con 30 preguntas dirigidas exclusivamente a los bicitaxistas venezolanos que laboran en esa actividad en la ruta denominada Calle 42 A Sur de la Localidad de Kennedy – Sector Dindalito. Las encuestas se realizaron en dos etapas, la primera en un día sábado en horas de la mañana y la segunda en un día hábil sobre el medio día. En los mismos términos se efectuó el estudio de campo, es decir en dos días hábiles uno sobre el medio día y otro en horas de la tarde. Los estudios de campo permitieron una visualización de la situación general del bicitaxismo en el sector en comento y a su vez ayudó a determinar la necesidad del servicio en esa localidad.

5. Conclusiones

Si bien el estado colombiano ha hecho méritos para regular de manera puntual y eficiente la condición del migrante venezolano, no logra identificar y solucionar la problemática actual por lo menos en lo que respecta a la incorporación laboral, encontrando en el presente estudio que la mayoría de los conductores bicitaxistas venezolanos se encuentran aún en condición de irregularidad, dejando en riesgo al migrante venezolano a ser explotado laboralmente al encontrarse en desventaja con sus conciudadanos y peor aún, con los colombianos.

No existe, por parte del empleador (propietario del bicitaxi), una política de protección y aseguramiento hacia su trabajador (conductor), tampoco se evidencia el cumplimiento de las garantías laborales que deben asistir a todo empleado, principalmente en lo referente a una remuneración justa, a un descanso necesario, a una jornada laboral acorde, a tener un trabajo que ofrezca estabilidad, a contar con prestaciones económicas en caso de enfermedad o accidente sea la contingencia de carácter común o laboral. De modo, que es indiscutible la vulneración total a los derechos laborales que le asisten al bicitaxista venezolano.

El bicitaxismo debe ser considerado como un trabajo decente que debe contar con todas las prerrogativas y calidades que le asisten a cualquier otra actividad laboral en el país; pues además de resolver una grave problemática de movilidad en sectores determinados de la ciudad, se ha constituido como una importante fuente de ingresos económicos para centenares de familia cuyo sustento depende del ejercicio de esta actividad. Esta labor se erige en el Sector de Dindalito como una actividad necesaria, eficiente y económica; esto indistintamente de que el servicio lo preste un colombiano o un venezolano.

6. Recomendaciones

Dados los requisitos para acceder al PEP, entre ellos, haber ingresado al territorio nacional por puesto de control migratorio habilitado presentando el pasaporte; ha resultado imposible que los migrantes irregulares accedan a este permiso, ello, precisamente por no contar con el citado documento, situación que debería ser reevaluada y replanteada por el gobierno nacional suprimiendo ese requisito, pues de conformidad con lo manifestado por los encuestados, dadas las condiciones actuales que vive Venezuela, resulta difícil obtenerlo estando al interior de la hermana república y se advirtió, a través de otro de los nacionales venezolanos, que quienes lo poseen encuentran barreras en los puestos de control migratorio para salir de Venezuela, situación que se prolonga en el tiempo y en la que pese a contar con la documentación necesaria, los migrantes venezolanos se han visto obligados a salir del país por sitios no autorizados, ingresando a Colombia y permaneciendo en ella en una situación de irregularidad.

Así las cosas, en realidad urge un replanteamiento de la política migratoria que permita al ciudadano venezolano permanecer de manera legal, aunque sea temporal, en el país, lo que facilitaría enormemente el acceso a un trabajo formal en aras de que empleadores abusivos se lucren con la necesidad del migrante.

Igualmente se recomienda adelantar censos que tengan en cuenta la formación académica o la experiencia laboral con que cuentan los venezolanos migrantes, esto, con el fin de ubicarlos laboralmente en empleos que permitan el aprovechamiento de los conocimientos y la experiencia que poseen en diferentes oficios o profesiones.

En torno a la actividad del bicitaxismo, considerando que la misma fue regulada por medio de la resolución N° 3256 de 2018, se puede afirmar, que dadas las condiciones reales en

las que se presta el servicio y la finalidad que el mismo tiene, el citado acto administrativo se encuentra descontextualizado de la realidad; no regula en debida forma la actividad, plantea una serie de soluciones y condiciones para la prestación del servicio, que de conformidad con el estudio de campo realizado imposibilita su cumplimiento, desconoce las condiciones de movilidad por lo menos de la Localidad de Kennedy – Sector Dindalito, de nivel adquisitivo y académico de los conductores de bicitaxi, de infraestructura vial, de tecnología y de seguridad tanto para el conductor como para el usuario. Por lo tanto, se insta a que la administración distrital previo a implementar la resolución 3256 de 2018 se adentre, realmente, en la problemática que presenta el sector no solo desde el punto de vista de movilidad, sino también en lo atinente a los factores académicos, sociales y físicos de quienes se desempeñan en esa actividad.

Urge implementar una campaña de cultura ciudadana que evite los actos discriminatorios en contra de la población migrante, e invite a los usuarios del servicio de bicitaxi a tomar conciencia del servicio que se presta así como del pago justo por el mismo.

7. Anexos

FORMATO DE ENCUESTA PARA BICITAXISTAS VENEZOLANOS

LOCALIDAD KENNEDY – SECTOR DINDALITO – RUTA CALLE 42 A SUR

1- ¿Qué edad tiene? _____

2- ¿Cuánto tiempo lleva residiendo en Bogotá D.C.?

Menos de 6 meses _____ Menos de 1 año _____ Más de 1 año _____

3- ¿En qué barrio vive? _____

4- ¿Hasta qué grado de escolaridad tiene?

Primaria ____ Secundaria ____ Técnico ____ Tecnólogo ____ Profesional ____

5- ¿Tiene acreditación de los estudios que ha adelantado?

Sí _____

No _____

6- ¿Qué trabajos ha desempeñado desde su llegada a Bogotá D.C.?

7- ¿Tiene personas a cargo?

Sí _____

No _____

8- ¿Cuánto tiempo lleva desempeñándose en la labor del bicitaxismo?

Menos de 6 meses _____ Menos de 1 año _____ Más de 1 año _____

9- ¿El Bicitaxi que conduce es de su propiedad?

Sí _____

No _____

10- ¿Cuánto paga a diario por el alquiler del mismo?

11- ¿Qué documentos le exigieron para iniciar a laborar como bicitaxista?

12- ¿Por qué escogió desempeñarse como bicitaxista y no en otra actividad?

13- ¿Del dinero que percibe por ocuparse en el bicitaxismo, tiene la posibilidad de realizar ahorros?

Sí _____

No _____

14- ¿Cuándo usted labora dos o tres turnos continuos, debe reconocer por el alquiler del triciclo dinero adicional?

Si _____, ¿Cuánto? _____

No _____

15- ¿Considera usted que los usuarios pagan lo justo?

Sí _____

No _____

16- ¿Quién asume el costo del mantenimiento del bicitaxi?

17- Asume costos relacionados con la operación de la labor del bicitaxismo tales como:

Alquiler del vehículo ____, Parqueadero ____, Combustible, ____, Otros: _____

18- ¿Al momento de vincularse en la actividad del bicitaxismo, recibió usted capacitación en temas laborales y en otros temas legales como lo son las normas de tránsito vigentes en Colombia?

Sí _____

No _____

19-Cuál es su nivel de ingreso diario neto, producto de la labor desarrollada en el bicitaxismo de acuerdo al siguiente rango:

De \$10.000 a \$30.000 ____, De \$30.000 a \$50.000 ____, De \$50.000 a \$80.000

20- ¿Cuántas horas trabaja a la semana?

48 horas _____, 54 horas _____, 60 horas _____, 72 horas o más _____

21- ¿Usted disfruta de días de descanso a la semana?

Sí _____

No _____

22- Por desempeñarse usted en la labor del bicitaxismo, recibe usted:

Prima de servicios o legal __, Cesantías __, Subsidio de Transporte __,
reconocimiento de vacaciones _____

23- ¿Le suministran dotación?

Sí _____

No _____

24- ¿Ha tenido la necesidad de acudir al servicio de salud en Colombia?

Sí _____

No _____

25- ¿Cuánto paga a diario por el alquiler del mismo?

26- ¿Está usted afiliado a algún sistema de salud en Venezuela?

Si ____, ¿Cuál? _____ No _____

27- ¿Está usted afiliado a algún sistema de salud en Colombia?

Si ____, ¿Cuál? _____ No _____

28- ¿Realiza usted aportes en Venezuela o en Colombia para acceder a pensión?

Sí _____ No _____

29- ¿Conoce usted las posibles enfermedades que por desempeñarse en la ocupación del bicitaxismo puede padecer?

Sí _____ No _____

30- Nombre algunos de los riesgos a los que usted considera está expuesto:

Bibliografía

(s.f.).

013, V. D. (2008). *Cómo Avanza el Distrito en Movilidad*. Bogota: Veeduría Distrital.

Bogota, P. d. (2018). Bogota.

cepal. (s.f.). *www.cepal.org*. Obtenido de https://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/celade/noticias/paginas/3/9363/P9363.xml&xsl=/celade/tpl/p18f.xsl&base=/celade/tpl/top-bottom_mig.xsl

Colombia, M. (diciembre de 2018). *www.migracioncolombia.gov.c*. Obtenido de <http://www.migracioncolombia.gov.co/index.php/es/prensa/comunicados/comunicados-2018/diciembre-2018/9348>

Juan S. Pereira Rico, D. Q. (2017). *http://www.urosario.edu.co*. Obtenido de <http://www.urosario.edu.co/consultorio-juridico/Documentos/Cartilla-Derechos-y-Dereberes-Venezolanos-en-Colom.pdf>

migraciones, O. i. (s.f.). *http://www.oim.org.co*. Obtenido de <http://www.oim.org.co/sobre-migraci%C3%B3n>

Migraciones, O. i. (s.f.). *http://www.oim.org.co*. Obtenido de <http://www.oim.org.co/sobre-migraci%C3%B3n>

Migrantes, O. M. (2018). *publications.iom.int/*. Obtenido de https://publications.iom.int/system/files/pdf/wmr_2018_sp.pdf

Montezuma, R. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogota: Veeduría Distrital.

Montezuma, R. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogota : Veeduría Distrital.

Portafolio. (24 de noviembre de 2018). *www.portafolio.co*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/economia/gobierno/duque-anuncia-autorizacion-de-conpes-para-atender-migracion-venezolana-523717>

Republica, C. d. (1991). *Constitucion Politica de Colombia*. Bogota.

Republica, C. d. (1991). *Constitucion Politica de Colombia*. Bogota.

Rodríguez, L. (2003). *Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX*. Bogota.

Rodríguez, L. (2003). *Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX*. Bogota.

Rodríguez, L. (2003). *Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX*. Bogota.

Rodríguez, L. (2003). *Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX*. Bogota.

Rodríguez, L. (2003). *Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX*. Bogota.

Rodríguez, L. (2003). *Empresas Públicas de Transporte en Bogotá Siglo XX*. Bogota.

- Rosario, U. d. (Agosto de 2017). *docs.wixstatic.com*. Obtenido de https://docs.wixstatic.com/ugd/c80f3a_d2e0a0b4821e4238ae021904026a4459.pdf
- Trabajo, M. d. (9 de octubre de 2018). <http://www.mintrabajo.gov.co>. Obtenido de <http://www.mintrabajo.gov.co/empleo-y-pensiones/movilidad-y-formacion/grupo-de-gestion-de-la-politica-de-migracion-laboral/vi.-rutec>
- Unidas, A. G. (14-15 de septiembre de 2006). <http://www.un.org>. Obtenido de <http://www.un.org/es/events/pastevents/migration/background.html>
- Unidas, N. (18 de diciembre de 2017). www.facebook.com. Obtenido de <https://www.facebook.com/nacionesunidas/posts/10155861834307440>
- Unidas, N. (10-18 de septiembre de 2018). www.ohchr.org. Obtenido de <https://www.ohchr.org/SP/HRBodies/HRC/RegularSessions/Session39/Pages/39RegularSession.aspx>
- Unidas, O. N. (21 de septiembre de 2017). <https://news.un.org>. Obtenido de <https://news.un.org/es/focus/refugiados-y-migrantes>
- Veeduría Distrital. (2008). *Cómo Avanza el Distrito en Movilidad. Publicación 013*. Bogotá D. C.