

El transporte en Bucaramanga salió ‘pirata’

El transporte informal en Bucaramanga como nueva alternativa de movilidad viene en aumento desde 2013 por las deficiencias del transporte público, la falta de oportunidades laborales y la validación de la informalidad por parte de los ciudadanos.



A diario un ‘mototaxista’ moviliza aproximadamente 15 pasajeros por 4 mil pesos, siendo el norte y centro de Bucaramanga los destinos más concurridos en esta práctica. Foto: Miguel Alguero.

Por:

Miguel Alguero | miguel.alguero.2014@upb.edu.co

Yolanda Amaya | yolanda.amaya.2014@upb.edu.co

José Pinilla | edwing.pinilla.2014@upb.edu.co

Hace dos años el padre de Carlos Rodríguez* murió de cáncer de próstata. Con apenas 21

años, mantiene económicamente a su mamá y sus dos hermanos menores manejando una moto que le prestó un tío materno mientras consigue trabajo. Vive de cerca el drama de trabajar como ‘mototaxista’ esquivando retenes de la policía para no ser inmovilizado, porque en sus cuentas ya tiene dos comparendos ▶

por transporte informal. Sus días se tejen entre calles y carreras, evadiendo trancones para llegar rápido al destino de 15 pasajeros que transporta a diario.

Plataforma hizo la tarea de estar en plena 'hora pico' en la carrera 33 entre calle 49 y 50 cuando la movilidad colapsa de forma desenfrenada, la temperatura aumenta por el calor de los vehículos y la angustia emerge porque todo parece moverse más lento. Entre pitos y voces que decían "moto, Cañaverl, Piedecuesta, moto" se contabilizaron en media hora alrededor de 39 buses, 4 alimentadores del Sistema de Transporte Masivo, 13 taxis 'colectivos', 14 carros particulares 'piratas', 110 'mototaxis' y solamente un bus de Metrolínea.

Aunque no existe un censo oficial del número de vehículos y conductores que trabajan en la informalidad, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga estima que

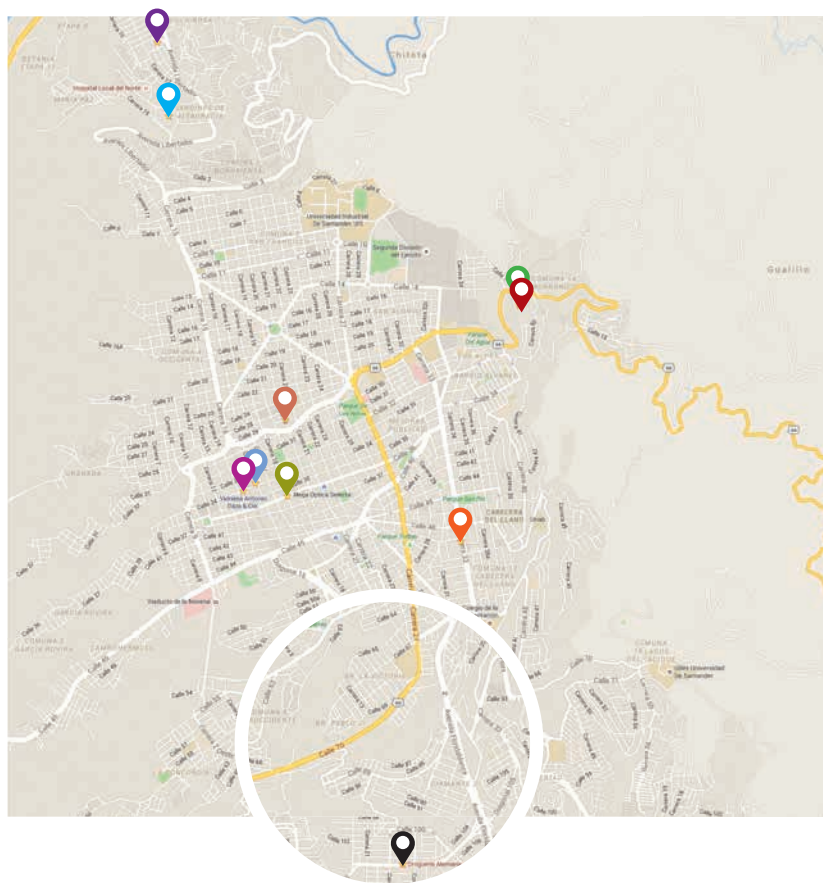
más de 100 mil pasajeros han emigrado hacia este tipo de transporte y más de 2 mil vehículos están prestando este servicio.

El Fondo de Prevención Vial ha definido al transporte informal como un servicio de movilidad que tiene cuatro modalidades: 'mototaxi', carro 'pirata', taxi 'colectivo' y ruta o servicio no autorizado. Los anteriores son servicios que no están bajo reglamentos de la Ley colombiana, por lo que es considerado 'ilegal'. Esta nueva alternativa ha aumentado considerablemente en los dos últimos años, tanto en los usuarios que deciden utilizarlo, como en los conductores que lo prestan.

Los operativos de control y prevención de la Policía Nacional y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga han concluido que donde hay mayor informalidad comercial y desorden de espacio público hay más presencia de transporte informal, identificando 46

Puntos donde hay más presencia de transporte informal

Estos son los lugares en los que confluyen mayor número de vehículos en las modalidades de 'mototaxi', carro 'pirata', taxi 'colectivo' y ruta o servicio no autorizado.



-  Morrórico
-  Plaza Guarín
-  Kennedy
-  Colseguros Norte
-  Bienestar Familiar
-  Calle 105 de Provenza
-  Carrera 33 entre calles 45 y 52
-  Las calles 34 y 33 entre carreras 15 y 16
-  La Plaza de Mercado Central
-  La calle 36 con carrera 18

lugares llamados “terminalitos”, de los cuales 10 son puntos críticos (ver mapa), desde donde se movilizan 8 mil pasajeros en 2 mil vehículos al día.

Los especialistas en tránsito y transporte consideran que las principales razones por las que surge el transporte informal son las deficiencias del transporte público formal, tanto en la falta de una buena accesibilidad como de cobertura que satisfaga las necesidades de los ciudadanos. Así mismo, el bajo nivel de ingresos económicos y las escasas oportunidades laborales conllevan a que los conductores utilicen esta alternativa como fuente de sustento. Además, la práctica de este tipo de desplazamiento suele ser respaldada por los usuarios, convirtiéndose en un problema de cultura ciudadana en la que se valida la informalidad y el facilismo.

En la actualidad, a pesar de que hay un reconocimiento o preocupación por la existencia del transporte informal consignado en documentos de acceso público del Fondo Nacional Vial y el Observatorio del Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB), no hay una reflexión acerca de esta realidad social y sus implicaciones.



El transporte informal le ha quitado más de 100 mil usuarios al formal. Tanto pasajeros como conductores validan esta alternativa por su rapidez, comodidad y cobertura en rutas. **Foto: Miguel Alguero.**

El ‘rebusque’ viaja en moto

Danilo Torres* comenzó en el año 2013 a trabajar como ‘mototaxista’ a causa del desempleo. Aunque es consciente de que el ‘mototaxismo’ es ‘ilegal’, no lo deja porque es su única fuente de ingresos. “La situación laboral en la ciudad está muy difícil, antes estaba trabajando, pero el contrato se acabó y no me lo renovaron, he pasado varias hojas de vida en distintas empresas pero no tengo respuesta, y como tengo que llevar comida a la casa diariamente, decidí emplearme en esto”, explica Torres.

Los conductores salen de sus casas a las 6 de la mañana y regresan a las 8 de la noche con un producido diario que en moto es de 50 mil pesos y de carro particular de 80 mil aproximadamente. La carrera mínima en moto cuesta 2 mil pesos y en carro particular 3 mil.

Al igual que Danilo, Bernardo Anaya* se dedica al ‘mototaxismo’, su ruta habitual empieza en Ciudad Norte y culmina en el centro de la ciudad. Con los ahorros que le quedaron de su anterior trabajo logró comprar una moto, porque “esto de ser ‘mototaxista’ es un negocio que sí está dando”.

En Bucaramanga existen dos formas de comprar una moto en un concesionario, una mediante financiación con cuotas de hasta de 36 meses y la otra, de contado. Este proceso tiene ciertos requisitos como la copia de la cédula, carta laboral y dos colillas de pago, incluso de no estar empleado exigen dos referencias comerciales legalmente constituidas. El precio de las motos más baratas están entre 3 millones 283 mil pesos y 3 millones 600 mil pesos (ver tabla 1). ▶

Tabla 1.

Precio y ventas promedio de motocicletas en concesionarios	
Según los gerentes y vendedores de los diferentes concesionarios de motos, desde el año 2013 han incrementado las ventas de este vehículo.	
Valor promedio	Entre 3 millones 200 mil y 3 millones 900 mil pesos
Venta en promedio al día	2 motos
Venta en promedio al mes	45 motos
Venta en promedio al año	600 motos

Fuente: entrevistas en concesionarios de la ciudad

En el caso de los taxis con cupo, el precio en un concesionario está en 120 millones de pesos. Un carro de segunda cuesta entre 10 y 18 millones de pesos y uno de modelo antiguo en proceso de ‘chatarización’ tiene un precio entre 3 y 4 millones de pesos sin seguro vehicular. Así lo asegura Joaquín Gómez*, conductor de un carro particular ‘pirata’, quien además afirma que la informalidad en el transporte es lo que más se practica en la ciudad.

Según fuentes extraoficiales, en el transporte informal se ha ido gestando un tipo de negocio que se conoce como “transporte en red”, es decir, que una persona compra o tiene a su cargo entre 10 a 12 motos para ponerlas a trabajar y generar ingresos, empleando el número correspondiente de ‘mototaxistas’. En el caso de los carros, el promedio es de 3 a 4.

‘Pirateando’ en Bucaramanga

Sofía Vergel* es madre soltera y de lunes a viernes utiliza el servicio de transporte informal porque en el barrio Kennedy donde vive debe esperar mucho tiempo la ruta del transporte público. “Como tengo que llegar rápido al trabajo y dejar a mi hijo en el colegio, la espera no me favorece, y a veces lo único que pasa es un ‘mototaxi’ o un carro ‘colectivo’ porque el bus demora más de media hora”, dijo Sofía.

Aunque en este momento el parque automotor es de 595 mil vehículos, de los cuales 342 mil son motos, de ese dato 10 por ciento pertenecen a Bucaramanga, es decir, en la ciudad hay 34 mil 200 motos. Teniendo en cuenta esta cifra, no se satisface en su totalidad la accesibilidad y la cobertura del transporte público en zonas como Morrónico, Ciudad Norte, Kennedy, Plaza Central y Miraflores, que sufren estas deficiencias.

Saúl Vergel, especialista en Ingeniería de Tránsito y Transporte, sostiene que la raíz de esta realidad social es la falta o ineficiencia del transporte público formal, siendo indispensable la aplicación de una política de mejoramiento para que supla las necesidades de los usuarios, además “deben implementarse políticas económicas y de empleo que resuelvan este problema”.

El más reciente diagnóstico sobre cultura ciudadana en el área metropolitana de Bucaramanga realizado por la Cámara de Comercio, la Gobernación de Santander y Corpovisionarios en el año 2014, analiza que en materia de seguridad vial y movilidad los bumanguenses tienen una “débil corresponsabilidad ciudadana”.

Acuerdo metropolitano para la movilidad

Tras varias mesas de diálogo entre la Dirección de Tránsito de Bucaramanga y la Policía Nacional, estas dos entidades encargadas de la movilidad y el transporte han planteado un acuerdo metropolitano contra ‘la piratería’. El objetivo de la ejecución del acuerdo es intensificar los controles y el avance del servicio transporte público, acciones conjuntas para estudiar y combatir el transporte informal.

Esta propuesta pretende vincular a todos los organismos encargados de la movilidad de los municipios de Floridablanca, Girón, y Piedecuesta, para propiciar medidas unificadas en las operaciones de tránsito y la actuación bajo la misma dirección.

Dicha estrategia está liderada por la Dirección de Tránsito, que ha apostado sus energías para mejorar la prestación en cobertura, accesibilidad y calidad del servicio. El 2016 y 2017 serán cruciales para la aplicación del acuerdo.

La base de esa actitud es la creencia de que hay que llegar como sea al destino final, sin importar que se incumplan las normas de tránsito o pasar por encima de los demás. Así mismo, esto genera un círculo vicioso en el que la indiferencia ciudadana retroalimenta al comportamiento de riesgo en la movilidad, y en el que la naturalización y la validación social del transporte informal termina consolidando el riesgo.

Los usuarios admiten la informalidad en el transporte porque la frecuencia de rutas es lenta; la cobertura, deficiente; la accesibilidad, difícil. “Aunque se diga que los habitantes de la zona norte de la ciudad patrocinan la ‘piratería’ y el ‘mototaxismo’, uno se moviliza en este transporte porque necesita llegar a tiempo y es más cómodo”, comenta Duván Pérez*.

‘Paños de agua tibia’

El control al transporte informal fue declarado como hecho metropolitano, mediante el Acuerdo 016 de 2013 firmado por la Junta Directiva del Área Metropolitana de Bucaramanga el 10 de octubre de ese año. En dicho documento quedaron consignadas las responsabilidades de los organismos de tránsito y transporte para garantizar óptimas condiciones de movilidad y seguridad e incrementar los operativos de control al transporte informal (ver infografía).



Según las cifras de control al transporte informal de la Policía Nacional, la aplicación de la norma ha aumentado en más de 795 por ciento, es decir, se pasó de 795 comparendos relacionados con infracciones de transporte informal en 2011 a 7 mil 115 en 2015 (ver tabla 2). En relación con las modalidades de transporte informal la aplicabilidad de la norma estuvo distribuida de la siguiente forma: 3 mil 882 en automóvil, 3 mil 124 en motocicleta y 102 en bus o camioneta (ver tabla 3). En promedio las autoridades inmovilizan 40 vehículos al día.

Tabla 2.

Cifras de control al transporte informal en la ciudad	
En los últimos cinco años, la aplicación de la norma ha aumentado. Del año 2014 al 2015 el incremento ha sido de 28 por ciento, es decir, 1.546 multas.	
Año	Comparendos
2011	795
2012	1.283
2013	2.193
2014	5.569
2015	7.115

Fuente: Policía Nacional

Tabla 3.

Vehículos involucrados en sanciones por transporte informal		
En Colombia, la ciudad que más operativos realiza en el control del transporte informal es Bucaramanga. En el año 2015 se expedieron 7 mil 115 comparendos.		
Tipo de vehículo	2014	2015
Automóvil	3.035	3.882
Motocicleta	2.430	3.124
Bus o camioneta	77	102

Fuente: Cifras de control al transporte informal, Policía Nacional

Ante esta situación el comandante de Policía de Tránsito de Bucaramanga, Javier Sandoval, afirma que la solución del transporte informal se la han dejado solo a la Policía Nacional y a sus cuerpos operativos, faltando acciones administrativas contundentes por las autoridades gubernamentales en el ajuste del transporte formal al cubrir las rutas de buses. “Se espera, en este caso, que a mayor aplicación de la norma o más restricción y control, menos informalidad, pero esto no sucede en Bucaramanga”, explica el mayor Sandoval.

Miller Salas, director de Tránsito de Bucaramanga, sostiene que las deficiencias del sistema de transporte público en la poca accesibilidad y la baja cobertura han provocado que las personas busquen alternativas frente a cómo movilizarse.

Lo que existe es poca estimación del riesgo porque los ciudadanos no valoran el peligro al usar el servicio, por ejemplo, utilizar un casco ajeno, la falta del seguro o revisión técnico-mecánica en los vehículos y el no porte de la licencia de conducción. “Esto lleva a la conclusión de que no asumir ese riesgo me lleva a tomar decisiones inmediatas”, comenta Salas. ▶



En los patios de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga reposan aproximadamente 4 mil motos como consecuencia de la aplicación de la norma, a razón de inmovilizaciones y comparendos. En promedio, las autoridades inmovilizan 40 vehículos al día. **Foto: Miguel Alguero.**

La estrategia de la Dirección de Tránsito frente al transporte informal es mejorar el formal, disminuir los niveles de accidentalidad y regular el tránsito, ya que todo lo que esté en la ilegalidad será combatido con control, además, mejorar el tema de las vías, la semaforización y señalización para asegurar la movilidad del transporte legal.



La Dirección de Tránsito de Bucaramanga y la Policía Nacional ha identificado 10 puntos críticos conocidos como "terminalitos", donde se movilizan en el día más de 8 mil pasajeros en 2 mil vehículos. **Foto: Miguel Alguero.**

Sin embargo, los expertos en tránsito y transporte recomiendan que adicional a mejorar el servicio de transporte formal en relación con los usuarios, hay que desarrollar políticas de generación de empleo y la aplicación de la Ley de 'chatarización'.

La práctica masiva del transporte informal "se les ha salido de las manos" a los organismos de tránsito y las administraciones públicas. Esta situación no sólo se presenta en Bucaramanga, también en ciudades como Sincelejo, Valledupar, Cartagena, Santa Marta, Villavicencio y Neiva, en unas es más visible y latente que en otras.

La culpa no recae únicamente en las débiles políticas de control y prevención del Estado y entidades responsables del tránsito y transporte, sino también en los ciudadanos que juegan un papel determinante en el uso de esta alternativa de movilidad. Porque al avalar el transporte informal, por parte de los usuarios, es como jugar con la propia vida, accidentes sin ningún seguro, robos y hasta secuestros, podrían ser algunos de los riesgos a los que se exponen. ¿Con la aplicación de multas e inmovilización de vehículos o la legalización de este transporte, se logrará acabar con el transporte informal?, preguntan los ciudadanos.

*Nombres cambiados para proteger la identidad de las fuentes.