

# VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA CIUDAD DE CARTAGENA, COLOMBIA\*

Tatiana Díaz Ricardo<sup>1</sup>, Yanina Arrieta Leottau<sup>2</sup>, Edir Mercado García<sup>3</sup>

## Auxiliares de Investigación:

Nohelia Hurtado Buendía; Cheryl Morris Rada; Duván González Beleño; Sara Palencia Suárez; Tatiana Baldiris Álvarez; Laura Morelo Castro<sup>4</sup>

## RESUMEN

Esta es una reflexión resultado de una investigación de eficacia del derecho. Estudia el comportamiento ciudadano respecto al cumplimiento de normas específicas (concretamente de los conductores cartageneros de transporte público colectivo). Se mide el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los prestadores del servicio público de transporte (buses y busetas) en perspectiva de la tridimensión del derecho y paralelamente se evalúa de cara a la institucionalidad y a la percepción ciudadana, con la pretensión última de contribuir desde la academia a aumentar los niveles de cumplimiento del derecho en Cartagena de Indias, Colombia.

## PALABRAS CLAVES

Autoridad Débil, Aventajamiento individual cultural, Cultura de incumplimiento, Guerra del Centavo, Idoneidad del Conductor.

## ABSTRACT

This research is focused on the efficiency of the law. It analyses the conduct of the citizens with respect to the compliance of specific norms (specially the public transportation drivers in Cartagena).

This research gauges the public drivers' compliance of the traffic norms in light of the three-dimensionality of the law, and at the same time we perform an evaluation of the citizens' perception of the law's institutional structure with the ultimate academic goal of contributing to increase the compliance to the law in Cartagena de Indias, Colombia.

## KEYWORDS

Weak authority, individual and cultural advantage, Non-compliance culture, war of the penny, suitability of the drivers.

Depositado en febrero 17 de 2014, aprobado en mayo 23 de 2014.

\* Proyecto de investigación seleccionado en la cuarta convocatoria para la financiación de proyectos de investigación, para semilleros adscritos a los grupos de investigación clasificados por el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación - COLCIENCIAS - y avalados por la Universidad de Cartagena. Aprobado por la Universidad de Cartagena mediante Resolución No. 1357 del 25 de abril de 2012.

1 Abogada, Magíster en Derecho, PhD (c) en Derecho. Docente investigadora de tiempo completo de la Universidad de Cartagena. Líder del grupo de Investigación Justicia Constitucional. Línea de Investigación. Derechos Sociales Económicos y Culturales. Correo electrónico: [tatianadiazr@gmail.com](mailto:tatianadiazr@gmail.com)

2 Abogada, Especialista en Derecho Administrativo de la Universidad Externado de Colombia, Investigadora del Grupo Justicia Constitucional, Jefa del Departamento académico de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Cartagena. Correo electrónico: [yrosaal@gmail.com](mailto:yrosaal@gmail.com)

3 Abogado, Magíster en Derecho. Docente de la Facultad de Derecho de la Universidad de Cartagena.

4 Estudiantes de Derecho de la Universidad de Cartagena, pertenecientes al grupo de Investigación Justicia Constitucional, línea de Investigación: Derechos Sociales, Económicos y Culturales, Auxiliares de Investigación; Correos electrónicos: [tatiana.baldiris@gmail.com](mailto:tatiana.baldiris@gmail.com); [nenanohe26@gmail.com](mailto:nenanohe26@gmail.com); [lauramarcela.morelo@gmail.com](mailto:lauramarcela.morelo@gmail.com); [cheryl.morrisrada@gmail.com](mailto:cheryl.morrisrada@gmail.com); [dugobe01@gmail.com](mailto:dugobe01@gmail.com); [sakapajra@gmail.com](mailto:sakapajra@gmail.com)

## INTRODUCCIÓN

En Colombia existen leyes para todo, sin embargo, no opera una cultura de cumplimiento; por el contrario, opera un altísimo porcentaje de desobediencia e impera la llamada *cultura del vivo*: mientras más normas se puedan incumplir sin obtener ningún castigo, será el más fuerte y respetado. Muchos autores desde todos los campos en que es posible estudiar el comportamiento humano, se han referido a esta cultura del incumplimiento en el país. Así, García (2009) ha escrito en su obra titulada Normas de Papel, que en la “Colombianidad” existe una falta de compromiso con la ciudad y por eso cada quien hace lo que quiere sin tener en cuenta las normas establecidas en el contrato social, a esta falta de compromiso con la ciudad se le llama “La cultura del incumplimiento de reglas”, y profundiza que es en el espacio público donde tiene lugar la materialización de este patrón comportamental. Así, el autor explica que *“las vías públicas son más que la expresión de la manera de ser de un pueblo (...). Allí no sólo se sale a mostrar lo que cada uno es, sino que se aprende a respetar o a irrespetar a los demás, a proteger o a dañar los bienes públicos”*.

Las investigaciones y aportes de Normas de papel atraviesan algunos testimonios de los últimos doscientos años de la historia colombiana, para concluir que “la colombianidad” está compuesta en un altísimo porcentaje de desobediencia y de la cultura del vivo. “Desde entonces —subraya García Villegas— los políticos han seguido denunciando la existencia de esa brecha, y por ahí derecho han contribuido a ahondarla, no sólo a través de las leyes defectuosas o inaplicables que ayudan a promulgar, sino siendo ellos mismos los primeros en desconocer lo que éstas ordenan cuando les corresponde ejercer poder o autoridad”.

Dentro de su estudio, García Villegas recuerda que en, el 2003, el ex alcalde de Bogotá, Antanas Mockus realizó una investigación publicada posteriormente en “Cumplir para convivir”, que arrojó algunos datos fundamentales para comprender a los colombianos, según la cual el 33% de los que llamaba “cuasi cumplidos” (quienes se caracterizan por adoptar posiciones interme-

dias o flexibles ante el incumplimiento propio o ajeno) pertenecen a colegios privados de matrícula alta y representan al 57% del alumnado general de estas instituciones. El autor, hace énfasis en que no sólo los individuos en Colombia incumplen. “El Estado —dice— es tal vez el primer incumplidor del país. Expide normas que no cumple, hace cosas que no están autorizadas en ninguna ley o simplemente cumple a medias.

Cartagena de Indias, también es un claro ejemplo de esta brecha. Con este informe, resultado de investigación, que se muestra a la comunidad académica y cívica, se da a conocer, cómo desde lo social (específicamente el comportamiento en las vías de los conductores cartageneros de transporte público colectivo) se ha abordado el enfoque de la eficacia en el Derecho. En el terreno de la teoría general del derecho la aplicación de la tesis tripartita de la norma, es decir, aquella que explica que una norma tiene tres dimensiones: validez, eficacia y legitimidad. La preocupación por hacer una medición del nivel de cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los prestadores del servicio público de transporte (buses y busetas) y, a su vez, evaluarlo de cara a la institucionalidad y a la percepción ciudadana, se enfoca en una propuesta jurídica para la solución de esta coyuntura con una altísima pretensión de *eficacia de la norma*.

Al respecto retomando el estudio del profesor García Villegas (1993) quien expresa que el legislador al momento de hacer su trabajo concibe a la norma a partir de dimensiones diferentes, como *especie de herramientas utilizables en varios frentes de trabajo*. Tales dimensiones nacen de la relación entre lenguaje y poder, explicando que en ocasiones un texto jurídico (normas) para producir cambios sociales, no depende de su eficacia instrumental, o sea, su “fuerza jurídica”, sino de la representación que ellas producen en la realidad.

En este sentido: el derecho no siempre funciona a través de la fuerza impositiva o facultativa de sus contenidos sobre la conducta de los ciudadanos, también lo hace a través de la fuerza legitimadora de sus formas y contenidos, sobre las representaciones de los ciudadanos. La incidencia social del derecho depende, en alguna

medida, de la capacidad para determinar conductas por medio de la creación de ideas y no sólo por medio de la imposición de sanciones o del otorgamiento de facultades (Villegas, 1993).

Si en algo se puede estar de acuerdo con el autor, es precisamente, en que bien puede el Estado dirigir sus esfuerzos a la gestión de eficacia de las normas, si se lo propone. Bien puede echar mano de la representación (él no se refiere a legitimidad) para que el texto legal se obedezca por encima de la coerción y de la sanción. Se propone hacer civilización y de reconocer la nación ante el ordenamiento jurídico. Es la expresión acuñada por el autor en comentario: “el derecho es igual donde quiera que sus normas digan lo mismo...”.

Con base en ello, las preguntas en este Proyecto son: ¿Incumplen los conductores de buses y busetas en Cartagena de Indias las normas de tránsito? A su respuesta afirmativa, se debe seguir cuestionando: ¿Por qué incumplen las normas de tránsito los conductores de buses y busetas? ¿Será por falta de conocimiento, por una autoridad débil o por injerencia del resto de la sociedad? Para dar respuesta a tales cuestionamientos se han estudiado diversas tesis propuestas por juristas y sociólogos que dan cuenta de las razones del incumplimiento de reglas en una sociedad. Ya sea desde el enfoque positivista o *iusnaturalista* en dónde los autores analizados plantean argumentos y, a su vez, soluciones, que en esta oportunidad se emplean como bases teóricas para la elaboración de los instrumentos de investigación, y la recolección de la información y posterior análisis de los resultados.

Lo anterior, con el propósito de responder al interrogante: ¿La normatividad (de tránsito) existente carece o no de filtros para comprobar la idoneidad del conductor para el desempeño de su labor? Con el fin de afirmar o negar, se debe lograr demostrar soportados en una evaluación experimental; 1) Que el incumplimiento se da por falta de preparación o indebida preparación para el oficio y 2) No está debidamente reglamentado el oficio de *conductor de servicio de transporte público colectivo de pasajeros*. Aquí empieza la hipótesis, la que finalmente generará la propuesta jurídica a la que se quiere llegar.

En este sentido, se avoca a la observación de razones y/o explicaciones más de fondo que instruyan sobre el tema, por lo cual se han recuperado los planteamientos del profesor Antanas Mockus para la construcción de un marco teórico que permita determinar las razones por las cuales un ciudadano puede cumplir o violar las normas. La primera de ellas es la ley: las personas le temen a las sanciones o a las multas que puedan derivarse de un incumplimiento. La segunda es la moral: acatan las normas porque consideran que es lo correcto. Y la tercera es cultural: si los demás lo hacen, él lo hace. (Villegas, 1993).

Esto, en concordancia con las teorías de incumplimiento revisadas, de las que posteriormente se analizan, permite plantear como hipótesis que la violación de las normas de tránsito es producto de la percepción de una autoridad débil, de los caminos fáciles de la corrupción y del *aventajamiento individual cultural*. Es por ello necesaria una labor con profundas ambiciones de cambio y transformación en la sociedad.

Esta hipótesis, enmarcada en la evaluación del problema-objetivo general de investigación apunta a la: “Verificación del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores de buses y busetas en Cartagena y análisis sobre la idoneidad del conductor para la prestación del servicio”, que se inició y desarrolló por el Grupo de Investigación Interinstitucional Justicia Constitucional, con unos objetivos específicos definidos así:

- Conocer y evaluar el contenido de las normas aplicables a la conducción de vehículos automotores de servicio público urbano.
- Evaluar las medidas existentes para la verificación del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores de transporte público urbano.
- Evaluar la calidad del servicio prestado en función de la idoneidad de los conductores de microbuses, buses y busetas del sistema de transporte público urbano.
- Estudiar las posibles soluciones al problema de la seguridad vial en tanto parte del paquete de servicios que espera la comunidad cartagenera, se brinde por parte del

sistema de transporte público urbano; cuyo cumplimiento se llevó a cabo en el periodo de enero de 2012 a julio de 2013.

El grupo Justicia Constitucional consciente de la realidad propende por una forma de estudiar y analizar el derecho, otorgándole a los abogados la posibilidad de incursionar en áreas como políticas públicas (en este caso de movilidad y convivencia pacífica) desde las soluciones teóricas centradas en el problema del incumplimiento de reglas.

El Grupo, con esa iniciativa, ha logrado percibir que en la dinámica de la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros, los conductores son un sujeto relevante y, por esto, constituyen la materia prima con la que experimentamos. Día a Día se lee en la prensa que por causa de conductores imprudentes, puntualmente de buses y busetas, se ocasionan accidentes que bien pueden ser evitados con la capacitación adecuada, no sólo en normas de tránsito, sino también, en Ética de la conducción, como se ha decidido llamar al conjunto de principios que contienen los fundamentos del ejercicio de la conducción para que no sea más una amenaza constante en la sociedad de riesgos, y cumpla su cometido vital: el desarrollo social.

Muestra de ello, se halla en el cuadro de diagnóstico de la accidentalidad que generó muertes en la ciudad de Cartagena, en el periodo 2008-2010. Así mismo en el informe sobre comparendos impuestos en el año 2013 a los conductores de servicio público suministrado por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte en Cartagena (DATT) verificado por el equipo investigador en el estado del arte, los cuales se resumen así: doce personas (12) atropelladas de 2008 a 2010 con participación de buses y busetas, dos (2) personas en el 2008, cuatro (4) en el 2009 y seis (6) en el 2010; veintidós (22) choques del 2008 a 2010 en los que participan buses y busetas, cuatro (4) en el 2008, trece (13) en el 2009, cinco (5) en el 2010; y dos (2) caídas de ocupantes en el 2009.

En concordancia con estas cifras, es igualmente importante anotar que las condiciones en la

que estos *actores del sistema* (que se definen más adelante) deben afrontar la misión de satisfacer la necesidad de transporte público en el Distrito de Cartagena, no son fáciles. Se constata, a través de las diferentes entrevistas adelantadas con el personal del DATT Cartagena, que en la ciudad ruedan más de 160 mil vehículos, de los cuales 60 mil son motocicletas. Además, las vías son insuficientes para la cantidad de vehículos que por ellas transitan.

Lo anterior fue descrito por el DATT como las llamadas *barreras artificiales u arquitectónicas para la movilidad*, integradas también por la diversidad de monumentos, esculturas y edificaciones de data colonial que abundan en la zona norte de la Ciudad, y que en contraste con las *barreras naturales* conformadas por el Mar Caribe y el Cerro de la Popa como límites establecidos por la naturaleza para la construcción de vías o carreteras. Estas barreras son en conjunto, el principal desafío que enfrenta la autoridad local a la hora de implementar y ejecutar políticas entorno a la movilidad.

Dentro de este contexto cabe anotar que, Cartagena es una ciudad de 978.178 habitantes aproximadamente, en donde el 93% de la población se ubica en la cabecera municipal; tiene una extensión de 609 kilómetros cuadrados, en donde el 9%, es decir, 54Km<sup>2</sup> corresponde al área urbana, significando un total de 159 habitantes por hectárea. Actualmente se encuentra dividida en 3 Localidades (Zona Histórica Y Del Caribe Norte) (Zona Industrial Y De La Bahía) (Zona De La Virgen Y Turística). Y de no ser poca la coyuntura, el parque automotor de carácter público, a corte de Mayo de 2013, es de 1.590 vehículos entre buses, microbuses y busetas.

Además de estas cifras, que son ya preocupantes, el Grupo ha observado una despreocupación por la calificación del sistema, por parte del grupo de empresas y autoridades que vigilan el sistema de transporte público colectivo en Cartagena. Se busca también por ello, con esta evaluación crítica del sistema, lograr concientizar, a través de la verificación del cumplimiento de las normas de tránsito, a todos los ciudadanos para participar activamente, en colaboración con quienes prestan el servicio del

transporte, en el debido cumplimiento de las normas que atañen a cada grupo: conductores y usuarios, pues sólo en esa medida la transformación será un hecho.

Esta investigación sigue los parámetros del trabajo del profesor García Villegas. Es una investigación social que permite evaluar a Cartagena desde puntos nodales, como el transporte público, en función de una demanda social cada vez más fuerte que asegure su cobertura y eficacia. Ello aplicado al aspecto central de la tendencia a violar las reglas de tránsito por parte de los conductores, e incluso usuarios del sistema de transporte, que están impidiendo llenar las expectativas de la ciudadanía frente a la gestión de las autoridades locales.

Todo el proyecto, además, encuentra su punto de apoyo en la obtención de resultados capaces de sustentar la creación de normas que se dirijan a imponer como obligatorios Centros o Instituciones de enseñanza a nivel técnico o tecnológico de la conducción, en donde no basta ya un pase o permiso para conducir, cuando en materia de transportar a la ciudadanía cartagenera se trate, sino que sea imprescindible una certificación en idoneidad para asumir la responsabilidad de transportar a los ciudadanos. Dicha certificación se espera tenga tres puntos claves: Conocimiento de la legislación (Normas de tránsito actualizadas), Conocimientos básicos de mecánica y medio ambiente, y por último, la Formación en diálogo social y cultura ciudadana (con un módulo especial en primeros auxilios), pues en pocas ocasiones la solución se encuentra en la promoción y gestión de cultura ciudadana por parte de las autoridades. Al respecto, anota Germán Caicedo Prado, que *poco se ha escuchado a los candidatos a gobernaciones y alcaldías hablar de la importancia de construir cultura ciudadana en un país que requiere con urgencia renovar sus valores en la forma como se relacionan los ciudadanos entre sí y con el Estado*.

Si se revisa, el Plan de desarrollo de Colombia al año 2019 tiene la visión de promover ciudadanos libres y responsables. “Como su nombre

lo indica, uno de los planteamientos centrales del objetivo es la construcción de ciudadanía; una ciudadanía con sentido de pertenencia, tolerante, capaz de concertar y cumplir acuerdos, y sobre todo, una ciudadanía responsable, que respete la ley y cumpla las normas de convivencia por voluntad propia y no solo por imposición legal. Así, las acciones de cultura ciudadana pueden jugar también un papel preponderante en pro del cumplimiento de otras de las estrategias que componen este objetivo, a saber, país en paz, democracia y justicia”<sup>1</sup>(*Visión Colombia – II Centenario: Fomentar la cultura ciudadana. Elaborado por el DNP (p 1)*). De manera que la apuesta es principalmente a la construcción de tal cultura.

Por otra parte, antes de proceder al cumplimiento de los objetivos de investigación, es necesario establecer las bases teóricas que serán el fundamento para el posterior análisis de los resultados. Inicialmente se citan dos autores de la teoría del derecho: Ronald Dworkin y Norberto Bobbio, como representantes de teorías, tradicionalmente contrapuestas, el positivismo y el iusnaturalismo jurídico<sup>2</sup>.

Dworkin (1977) señala que su estrategia de ataque al positivismo parte del hecho de que cuando los juristas resuelven casos difíciles, lo hacen usando estándares que no operan como normas jurídicas sino como principios, directrices políticas y otro tipo de pautas. Sostiene que el positivismo es un modelo de y para un sistema de normas, y que su idea central de una única fuente de derecho legislativa nos obliga a pasar por alto los importantes papeles de aquellos estándares que no son normas. Un principio en sentido genérico es un estándar que no es norma y la directriz política un tipo de estándar que propone un objeto que ha de ser alcanzado. Un principio es un estándar que ha de ser observado, no porque favorezca o asegure una situación económica, política o social que se considera deseable, sino porque es una exigencia de la justicia, la equidad o alguna otra dimensión de la moralidad. (Bernal Pulido)

<sup>2</sup> El Grupo de investigación Justicia Constitucional no tiene una posición única frente al tema del positivismo y el iusnaturalismo. Sus integrantes tienen diversos criterios.

Para Bernal Pulido: “Esta idea sobre los principios llevó a Dworkin a defender, en *El imperio de la justicia*, *La justicia con toga* y *Justicia para erizos*, una teoría del Derecho como práctica argumentativa. La tesis principal es que el concepto de Derecho tiene una conexión inescindible con las afirmaciones que los abogados hacen acerca de lo que el Derecho exige para cada situación. Estas afirmaciones son conclusiones que derivan de ciertos argumentos interpretativos. Esto quiere decir que el teórico del Derecho no es un observador imparcial que describe la práctica judicial, sino alguien quien, con su discurso, se involucra en el diálogo acerca de qué es lo que el Derecho ordena para cada situación. Este diálogo es evaluativo y no descriptivo. El teórico del Derecho utiliza su moral para argumentar acerca de lo que tiene validez jurídica. Ello es así, entre otras cosas, porque el Derecho no tiene una función neutral en la sociedad. Su finalidad es hacer que los mejores principios de la moral política sean satisfechos y devengan en realidad. Entonces, el objetivo de las teorías del Derecho es interpretar valorativamente la estructura de la práctica jurídica como institucionalización de la moral política en la sociedad<sup>3</sup>. (Bernal Pulido).

Lo anterior es una importante herramienta teórica para que en algunos casos se priorice (no se reemplace) el componente ciudadano y su compromiso democrático sobre la coacción. Por ello, Dworkin desarrolla un importante respaldo teórico para construir y desarrollar la Ética de la conducción, como hemos decidido llamar al conjunto de principios que contienen los fundamentos del ejercicio de la conducción, para que se fundamente en el convencimiento y compromiso de los ciudadanos, tanto como en la fuerza de la coacción del derecho y las autoridades competentes.

Por su parte, Bobbio (1991), quien es defensor de la teoría del derecho de Hans Kelsen, considerado de la línea del positivismo jurídico clásico. En su obra “Teoría general del

Derecho”, en su parte primera, trata de dar una explicación del derecho y/o su definición, partiendo de la estructura de la norma. Así, teniendo en cuenta que en la vida humana individual y en sociedad, existen multiplicidad de normas, Bobbio trata de diferenciar las normas de derecho o jurídicas del resto de normas. De esta manera, luego de desvirtuar las críticas que existen, respecto de las normas de derecho como prescripciones, esto es como oraciones tendientes a producir un cambio en un sujeto -sin importar la estructura gramatical que esta adopte-, se dedica finalmente a encontrar el **criterio diferenciador** de las normas de derecho (prescripciones), en la respuesta que el derecho da a la violación de sus normas, esto es, la *sanción organizada*<sup>4</sup> que el derecho provee a sus normas para **reforzar su eficacia**.

Es aquí donde, si bien Bobbio no expone una teoría sobre el incumplimiento de normas, habla de la **eficacia reforzada de las normas jurídicas a través de la sanción**, dice textualmente: *Todo sistema normativo conoce tanto la posibilidad de violación como también de un conjunto de medios para hacer frente a esta eventualidad*<sup>5</sup>. Según esto, se puede hacer un ejercicio inverso, se podría decir entonces que una norma (cualquiera) sólo es cumplida (o mayormente cumplida) en la medida que provea una sanción y que ésta, a su vez, sea suficiente para generar el cumplimiento deseado; de esta manera, existen normas que prevén una sanción interna (las morales), otras externas pero no institucionalizadas (las sociales, que adolece de certidumbre de su resultado, constancia de la aplicación y falta de medida –o proporción– entre la violación y la respuesta<sup>6</sup>) y *la sanción externa institucionalizada, propia del derecho, que refuerza su eficacia* (subrayado propio).

De lo anterior se puede concluir que las anotaciones de Bobbio, proveen una de las posibles razones por las cuales se incumplen las normas de derecho (para nuestro caso, las normas de tránsito en la ciudad de Cartagena) pero, se

3 Ver: [http://www.ambitojuridico.com/BancoConocimiento/N/noti13022714\(ronald\\_dworkin\\_y\\_el\\_derecho\\_como\\_practica\\_argumentativa\)/noti13022714\(ronald\\_dworkin\\_y\\_el\\_derecho\\_como\\_practica\\_argumentativa\).asp?Miga=1&IDobjeto=14559&CodSeccion=51](http://www.ambitojuridico.com/BancoConocimiento/N/noti13022714(ronald_dworkin_y_el_derecho_como_practica_argumentativa)/noti13022714(ronald_dworkin_y_el_derecho_como_practica_argumentativa).asp?Miga=1&IDobjeto=14559&CodSeccion=51)

4 Por sanción ha de entenderse la consecuencia desagradable derivado de la inobservancia o incumplimiento de las normas.

5 Pág. 108 y 109.

agrega, no porque no prevean sanción sino por la ejecución (o falta de ejecución) de ésta; tesis que tendrá que comprobarse con la revisión exhaustiva de este tipo de normas y con el trabajo de campo. Este será un argumento basado en que el incumplimiento de la norma no produce ninguna consecuencia desagradable para quien la incumple. Sin embargo, dicho argumento, si se toma como único y exclusivo, dejaría de lado razones que no tengan que ver con la coerción de la norma; razones relacionadas con la legitimidad de estas y de la autoridad, como lo es la *adhesión espontánea*, a quien Bobbio le da un lugar secundario.

Con otras perspectivas y argumentos, Mauricio García Villegas, muestra en su libro Normas de Papel los estudios, ideas y proyectos sobre el incumplimiento de reglas, resumiéndolos en tres puntos, que para el estudio pueden establecerse como “teorías del incumplimiento”, no estructuradas como tal, pero que muestran en cada caso cuál es la causa de dicho incumplimiento:

- **Falta de poder estatal:** La causa del incumplimiento e inobservancia de las normas radica en la ausencia de las instituciones estatales, la falta de justicia penal eficiente que disuada a los delincuentes; el Estado no es capaz de desincentivar la actividad criminal, debido a que nuestro sistema de justicia es deficiente y corrupto. Pero esta teoría no solo trata de la responsabilidad que recae sobre el Estado, ya que también se debe a una gran debilidad social, puesto que la sociedad tolera ampliamente la ilegalidad. En parte, esto radica en el individualismo como característica antagónica del colombiano.
- **La estrecha relación entre la cultura del incumplimiento y el desarrollo económico y social:** Integrado este último no solo por los números y capitales sino por los valores y percepciones que tiene la sociedad. Se observa por un lado que los países que escogen los valores materialistas (se basan en necesidades físicas, de seguridad y económicas) se encuentran en la lista de los

países subdesarrollados; mientras que, por otro lado, los países con gran desarrollo en la industria prefieren los valores postmateriales (basados en la autorrealización y participación), siendo estas últimas sociedades donde más se cumple y existe más confianza de que los demás cumplirán, por lo que seguirán las normas de convivencia. En síntesis, no se incumple o se incumple menos.

- **La disposición cultural frente a las reglas:** el entorno cultural está ampliamente influenciada por lazos familiares fuertes y una gran influencia de la moralidad religiosa en las relaciones sociales y políticas. Creándose así, valores culturales que se privilegian frente a valores políticos y las instituciones democráticas.

Prácticamente en la misma línea de pensamiento, se encuentra la investigación realizada por Corpovisionarios y dirigida por Antanas Mokus para la ciudad de Cartagena, cuyo objetivo fue diagnosticar el grado de cultura ciudadana en la ciudad. Especificaron en sus resultados finales que Cartagena en comparación con otras ciudades de Colombia es legalista, es decir, le dan mucho valor a la norma y reconocen la importancia de ella para una convivencia en armonía. Sin embargo, los índices de incumplimiento son grandísimos en comparación con otras ciudades de Colombia; la justificación reside en que los ciudadanos **aseguran que la autoridad es la primera incumplidora, y a su vez no hay sanciones fuertes para el incumplidor**. Es por esta razón que los investigadores destacan que la tendencia legalista de Cartagena se manifiesta en un nivel abstracto. Algo que llama la atención, además, es que a pesar de que tanto el incumplimiento como la corrupción no son bien vistos, son tolerados.

Ahora bien, el hecho de que en otras ciudades cumplan más que en Cartagena, no quiere decir que la autoridad respete más la ley o la haga obedecer, es porque la ciudadanía en su sistema de valores ha **interiorizado la importancia que tiene el cumplir con las normas, y en ese sentido exigirán que sea cumplida**.

Se describe en el informe final que, el temor a quedar mal con otros, y el temor a ser rechazados por los demás es lo que hace que los Cartageneros acaten la ley en otros lugares, concluyendo entonces que, en un sentido abstracto reconocen que la ley es buena (lo que constituye a Cartagena en legalista); sin embargo, cuando se pasa a otro plano, el de la ley en los otros, los Cartageneros dicen: “*ni los otros ciudadanos ni las autoridades cumplen*”; y cuando se pasa al plano interno se justifican así: “*yo incumpro porque los demás incumplen*”. Es importante que la autoridad cumpla y haga cumplir la ley, pero no es menos importante que la ciudadanía en su escala de valores reconozca la necesidad de cumplir y hacer cumplir la ley, ejerciendo un **control social** (Mockus, 2009)

De la misma forma, interesa a los académicos, lo importante entre la posición de un economista y político, como lo es Gustavo Petro. Él no define una teoría, pero de sus entrevistas y discursos se puede extraer su opinión al respecto del tema. Petro, considera que **hay incumplimiento porque el ciudadano y el policía están acostumbrado a la corrupción policial**. En sus palabras: “Si el ciudadano comete una infracción y lo para un policía, el ciudadano no está pensando ‘*ay, cometí una violación a la norma*’, él está pensando que le van a pedir plata e incluso piensa que hay que dar la plata”. Entonces plantea como solución crear en Bogotá una institución que permita presentar la queja, protegiendo la identidad del ciudadano, y llevando el trámite que corresponde. Es de esperarse que con el empoderamiento ciudadano, este tipo de corrupción empiece a disminuir paulatinamente.

Finalmente, y soportados en lo anterior, se definen tres líneas teóricas, que han sido la directriz para la confección de cada instrumento empleado para obtener la información que demanda este proyecto. El propósito es identificar en el trabajo de campo que se llevó a cabo, cuál de ellas se observa en la realidad cartagenera. Estas son:

1. Coerción de la norma o sanción establecida (Razones débiles para la existencia de la norma - Validez)

2. Falta de poder estatal o Autoridad Débil  
3. Razones de índole cultural (disposición cultural/desarrollo económico)

Al igual que el marco teórico base de las líneas sujetas a comprobación, se elaboró un marco conceptual que proveyera la claridad necesaria en el tema, de manera que se identificó que en Colombia existen tres formas diferentes para suplir la necesidad de transporte de la población. La comunidad cuenta en este sentido, al interior de una ciudad o municipio, con a) **Transporte público individual de pasajeros**, que es el servicio que prestan los taxis; **Transporte Público Colectivo de pasajeros**, que es el servicio que prestan los buses, microbuses y busetas; y finalmente **Transporte Público Masivo de pasajeros**, que es el servicio que prestan los sistemas integrados de transporte manejando un volumen más grande de pasajeros, pero que acorta los tiempos de desplazamiento entre un punto y otro de la ciudad gracias al uso exclusivo de vías o carriles con centros o estaciones dispuestas para el abordaje.

En el caso de Cartagena de Indias, el sistema de transporte público colectivo está conformado por once (11) empresas. De él también hacen parte fundamental los propietarios de los vehículos (buses y busetas) y los conductores, que son los encargados de materializar la prestación del servicio y, a su vez, son los representantes ante la comunidad de este vital y digno oficio.

Ahora bien, teniendo claro esto, es relevante que se tenga entendimiento también de quiénes son los actores de tránsito, a los cuales se ha hecho referencia en un aparte anterior. Así las cosas, los actores del tránsito son todas aquellas personas que hacen uso de las vías ya sean éstas públicas o privadas abiertas al público, sin importar edad o condición, y por ello se clasifica así:

- **Peatones**: Entendido como toda aquella persona que transita a pie por una vía.
- **Pasajero**: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo de servicio público de pasajeros, no obstante, si el vehículo es de *servicio particular* se llamará “**ocupante**”; sin embargo, se debe tener

en cuenta que por malas interpretaciones de estos términos, en algunas licencias de tránsito no se utiliza la palabra ocupante, sino que en forma general utilizan la denominación pasajero para medir la capacidad del vehículo; por ejemplo, en las licencias de motocicleta figura en muchos casos capacidad de pasajeros: dos (2), lo que haría pensar erróneamente que al hablar de pasajero estaríamos hablando de dos acompañantes y conductor, cuestión ilógica de por sí, por lo que se debe entender que en estos casos la palabra pasajeros incluye al conductor.

- **Conductor:** Es la persona apta física y mentalmente, capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo, la cual después de cumplir con los requisitos de ley se le autoriza y habilita para ejercer la actividad de conducción de vehículos, según la categoría para la cual fue capacitado.

Se quiere evidenciar con esto que la actividad de conducir, implica una correlación permanente con todos los actores del tránsito y, en general, de su entorno: incluyendo condiciones de la vía y del clima, las cuales afectan de una u otra forma la interacción de los actores de este sistema, generándose la mayor parte del tiempo condiciones inseguras que ponen en latente peligro a la sociedad.

Conducir es considerado como una actividad riesgosa, y que en caso de accidentes, las consecuencias y secuelas pueden ser graves para individuos concretos o la comunidad en general. Es por esto que el uso inadecuado de las vías y el desacato de actitudes preventivas a la hora de conducir, aumenta los riesgos propios de la actividad transportadora y expone en un mayor grado a los pasajeros.

Cada actor del tránsito es responsable de su comportamiento de acuerdo con las reglas viales, y es deber de cada uno mantenerse atento a los otros, calculando o previniendo los peligros que pueda haber a su alrededor.

De la misma forma, todo actor del tránsito tiene derecho a su seguridad, libre movilidad, calidad,

oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, libre circulación, dentro de los parámetros tendientes a garantizar la vida, integridad física y dignidad humana, así como también, a que se le trate con respeto y cordialidad, no sólo por la autoridades de tránsito, sino también por todas aquellas personas que hacen parte de la vía, sin olvidar que *nuestros derechos encuentran su límite en el comienzo de los derechos de los demás*, todo esto para que exista una convivencia armoniosa y pacífica.

## METODOLOGÍA

Para llevar a cabo la investigación, se establecieron dos fases de trabajo (teórica y práctica): una teórica, correspondiente a la revisión del ordenamiento jurídico, su interpretación y actualización a las necesidades de hoy desde la perspectiva de la Eficacia y la Legitimidad de las normas. Primero se estudian las normas de tránsito consagradas en el Código Nacional de Tránsito y las establecidas por la administración Distrital (local). Posteriormente se realizó una revisión jurisprudencial. Con la identificación del marco teórico y normativo se realizó el trabajo de campo con fines de identificación del contexto local y del comportamiento del fenómeno jurídico objeto de la investigación, en la ciudad de Cartagena de Indias con fines descriptivos y explicativos.

Para verificar el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito por los conductores de buses y busetas se diseñó un protocolo de trabajo de campo aplicado, que demanda la comprobación de la hipótesis en la etapa experimental (investigación cuanti – cualitativa), de la cual se buscó obtener estadísticas (términos porcentuales) que permiten medir el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores de transporte público urbano en la ciudad de Cartagena.

De la población a investigar (conductores y usuarios) se escogió una muestra aleatoria, atendiendo, en el caso de los usuarios al criterio de mayor afluencia de personas en los lugares de interés. Se proyectó un espacio de tiempo de doce (12) horas. En la prueba piloto realizada se logró establecer un promedio de quince (15) y veinte (20) personas que colaboraron con el diligenciamiento

de la encuesta. Se tiene una muestra aproximada de 400 personas encuestadas. Para el caso de los conductores se tomó como muestra el flujo de buses que transitaban en los lugares establecidos en el protocolo de trabajo de campo, como lugares estratégicos a observar, lo cual se describirá con posterioridad.

La muestra se definió a partir de la siguiente fórmula:

$$n = Z_{\alpha}^2 \frac{p \cdot q}{i^2}$$

Donde:  $Z$  es el valor correspondiente a la distribución de Gauss: 1,96 para  $\alpha=0,05$  y 2,58 para  $\alpha=0,01$ ;  $p$  es la prevalencia esperada del parámetro a evaluar en caso de desconocerse, aplicar la opción más desfavorable ( $p=0,5$ ), que hace mayor el tamaño muestral;  $q$   $1-p$  (Si  $p=30\%$ ,  $q=70\%$ );  $i$  es el error que se prevé cometer. Por ejemplo, para un error del 10%, introduciremos en la fórmula el valor 0,1. Así, con un error del 10%, si el Parámetro estimado resulta del 80%, tendríamos una seguridad del 95% (para  $\alpha=0,05$ ) de que el parámetro real se sitúa entre el 70% y el 90%.; y  $N$  es el tamaño de la población, número total de historias.

La muestra es heterogénea y representativa, porque la población a encuestar tiene distintas condiciones sociales, distinto nivel de educación, variadas edades y distinto género.

Se elaboraron, en este sentido varios instrumentos: Entrevistas y encuestas, los primeros aplicados a los conductores, empresarios (gerentes de las empresas de transporte urbano en Cartagena) y al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena, y los segundos a los usuarios. Bitácoras estructuradas y semiestructuradas, para lo que llamamos “Verificación Externa” y “Verificación Interna”, respectivamente.

Con los instrumentos elaborados se realizó una prueba piloto. Se hizo notorio, respecto del instrumento aplicado a los “usuarios”, la necesidad de incluir una pregunta específica que llevara a analizar las posibles soluciones que plantearon los usuarios, al problema del cumplimiento de las

normas de tránsito, por parte de los conductores de buses y busetas, para relacionar estas posibles soluciones con las líneas teóricas argumentativas que se identifican y con las hipótesis a comprobar. A partir de esto, se determinó la utilidad del instrumento diseñado.

Igualmente, se mostró como evidente, la multiplicidad de aristas del problema a tratar, por lo cual, se identifican estas aristas como escenarios que podrían proporcionar diferentes enfoques o puntos de vista de un mismo problema (el del cumplimiento o no de normas de tránsito por parte de los conductores de buses y busetas, y su idoneidad) que permite el análisis de las variables a partir de los instrumentos diseñados para cada uno de estos escenarios, basados a su vez, en las variables y en las líneas argumentativas teóricas previamente determinadas. Escenarios estos, que hacen más completa las conclusiones y evitan la parcialización de los resultados.

Así, se identificó:

- Escenario externo de observación del comportamiento de los conductores de buses y busetas, en puntos estratégicos de la ciudad donde se pudiera verificar el cumplimiento o no de las normas de tránsito indicadas en el código de tránsito.
- Escenario interno de observación del comportamiento de los conductores de buses y busetas, en el recorrido completo de una de las rutas que transitan por los lugares estratégicos seleccionados.
- Escenario de “fuero” interno de Conductores de Transporte público urbano de buses y busetas, como sujetos – objetos de investigación.
- Escenario de Usuarios de Servicio de Transporte público urbano de buses y busetas.
- Escenario de la Autoridad Competente.
- Escenario de Empresas Prestadoras del servicio de transporte público urbano de buses y busetas.

Culminada la prueba piloto, y corregidos los errores hallados, se procedió a la realización del trabajo de campo propiamente dicho, en él se operó de la siguiente manera:

**Observación Externa:** Este escenario y el instrumento utilizado en ella, permite verificar un cumplimiento de las normas, en términos estadísticos. Para este primer escenario se usó una Bitácora Estructurada que incluía las normas de tránsito a verificar.

Se verificaron las normas de tránsito incumplidas por los conductores de transporte público colectivo, en cuatro (4) puntos estratégicos de la ciudad, donde la confluencia de rutas es mayor. Se contaron la cantidad de buses y busestas que transitaron por el punto escogido en un periodo de tiempo de 15 minutos en dos horas pico (establecidas por el Decreto 1138 del 26 de Agosto de 2011). Puntos estratégicos:

**Centro:** el lugar de ubicación para la observación en este punto fue frente puerto duro donde está ubicada la India Catalina, en este lugar hay presencia de cebras y mucha confluencia de buses. Aquí se pudo observar las siguientes infracciones de manera prioritaria: - Señal de Parqueo; - Parada; - Irrespeto a los peatones (Cebraz); - No uso de direccionales; - Adelantamiento por la derecha; - Invasión del andén; - No concede el paso; -Carril con anterioridad; -Adicional 1

**San Felipe:** ubicado frente la sede de la Policía Metropolitana, y el CDA, en este lugar hay dos semáforos: uno en el sentido Centro-Basurto y otro en el sentido Mall plaza-CDA, ambos con cebras.

Se observó, con preponderancia: - No uso de direccionales; - No uso del carril con anterioridad; -Irrespeto a los peatones (Cebraz); - Inobservancia de semáforos; -Recogida de pasajeros (No se acerca a la parada al recoger y dejar pasajeros); - Adelantamiento por la derecha; -Señal de Parqueo; -Adicional 1

**Bomba del Amparo:** el punto escogido fue exactamente el semáforo que se encuentra frente a la Bomba Texaco del amparo. Tiene dos semáforos, uno en el sentido Pedro de Heredia-Ronda Real y otro en el sentido opuesto: Ronda Real-Amparo. En ambos semáforos hay cebras: - Inobservancia de semáforos; - No uso de direccionales; -No usa el carril con anterioridad; -Recogida de pasajeros (No se acerca a la para-

da al recoger y dejar pasajeros); - Irrespeto a los peatones (Cebraz); - Señal de Parqueo.

**Bomba del Gallo:** la ubicación de este punto es frente a la bomba del gallo, en el cual hay 4 semáforos: 1 sentido Ronda Real-Terminal; 2 sentido contrario;; - No uso de direccionales, - Inobservancia de semáforos. - Irrespeto a los peatones (Cebraz) - Recogida de pasajeros (No se acerca a la parada al recoger y dejar pasajeros) - No usa el carril con anterioridad. - Adelantamiento por la derecha. - No cede el paso a vehículo de Emergencias. - Adicional 1.

A las normas a observar en este escenario (observación externa), se les asignó un número en la tabulación, quedando así: 1 Semáforo, 2 Cebraz, 3. Reduce velocidad. 4. Concede paso. 5. Parada. 6 Derecha. 7. Señal parqueo. 8. Adelantamiento derecha. 9. Invasión del andén. 10. No uso de direccionales. 11. Cesión Vehículos emergencia. 12. Carril con anterioridad. 13. Adicional 1. 14. Adicional 2.

Las mencionadas observaciones se hicieron en los horarios (dos de los tres denominados pico por el decreto 1304 del año 2012) de 7:00 a 9:00 a.m. y de 12:00 m. a 2:00 p.m.

**Observación Interna:** Se realizó al interior del bus. En este escenario se verificó el cumplimiento de determinadas normas que lo exigían. Así mismo, permitiría tener en cuenta elementos como la injerencia del pasajero en el comportamiento del conductor y el trato de este último hacia ellos.

La Observación interna se hizo con una población de 12 rutas. Por cuestiones metodológicas se escogieron estas rutas como las principales para nuestra investigación.

**Entrevista a Conductores:** se realizó con el objetivo de analizar el nivel de conocimiento de las normas que tienen los conductores de servicio de transporte colectivo y las razones por las cuales las incumplen (esto con el fin de relacionarlo con las líneas argumentativas sobre incumplimiento de normas).

Se realizaron entrevistas a 11 conductores de buses y busetas, los cuales respondieron un cuestionario de trece (13) preguntas.

**Entrevista a usuarios del servicio:** La finalidad de esta entrevista fue identificar la percepción que tienen los usuarios respecto del cumplimiento o no de las normas de tránsito por parte de los conductores, su posible injerencia como pasajero en el comportamiento del conductor, la percepción respecto de autoridad frente al incumplimiento de normas de tránsito y su opinión en torno a las medidas para mejorar el sistema, teniendo en cuenta la calificación de este.

Se realizaron 373 entrevistas las cuales estuvieron compuestas de preguntas cualitativas y cuantitativas tendientes a la identificación de los aspectos antes mencionados, pero es pertinente aclarar que algunos usuarios no respondieron algunas preguntas y se les respetó su decisión.

## RESULTADOS

- La Corte Constitucional no tiene una línea jurisprudencial concreta respecto del tema objeto de esta investigación. En las sentencias que se encontraron la Corte resuelve lo que en apariencia son conflictos entre la ley de tránsito y los principios, valores y derechos constitucionales.
- Uno de cada tres conductores de servicio público colectivo, incumple alguna norma de tránsito.
- Las normas que más se incumplen en su orden son: uso de los direccionales, observancia de semáforos (equivalentes a 164 buses de los 1149 infractores), señal de parqueo (lo que quiere decir que uno de cada 8 conductores, de los que fueron objeto de estudio, que incumplieron, incumple esta norma.) y Parada (uno de cada 8 de los buses que incumplieron, incumplieron esta norma.)
- De las observaciones externas encontramos que las horas escogidas (pico y placa) no influyen en el mayor o menor incumplimiento de las normas de tránsito, parece ser sólo cuestión de tener o no la posibilidad de incumplir las normas, en la mayoría de los casos.
- Es importante precisar, que en uno de los puntos (el centro) en las horas de la mañana había presencia de un grupo de movilidad y de agentes de tránsito, lo que significó con respecto al horario de la tarde una gran diferencia de incumplimiento de 26.85% en la mañana y 68.77% en la tarde, esto puede indicar que la presencia de autoridades (muchos) inciden en el comportamiento de los conductores.
- El 75% de los conductores dice que la empresa les exige la licencia de conducción, al referirse a las normas incumplidas dicen que la que más se incumple es la parada y observancia de semáforos, poco menos del 60% insinúa que pueden sobornar a la autoridad en caso de ser detectados cometiendo una infracción, sólo 1 de los 12 entrevistados considera que cometer una infracción puede ocasionar un accidente, los 11 restantes giran su respuesta alrededor de la sanción.
- El 72% de los usuarios expresó que los conductores incumplen la norma de la Parada, el 84% ha presenciado una infracción de normas, sin embargo, el 78% de los usuarios dice desconocer como denunciar una infracción, y solo el 5% ha denunciado alguna vez.
- En los aspectos por mejorar, casi el 60% de los usuarios señala aspectos relacionados con el trato y servicio que reciben, como son respeto por el usuario, estado físico de buses, capacitación a conductores en lenguaje y normas, disminuir la permisividad de sobrecupo, entre otros.
- La Autoridad Administrativa agrega, que el problema del incumplimiento se debe a la falta de capacitación de los conductores y a la relación laboral débil, así como expresa que el personal de policía es muy escaso para la ciudad.
- La única empresa que dispuso atendernos, manifiesta que los conductores viven la “guerra del centavo” porque la empresa no tiene control sobre el conductor y la tarifa se fija arbitrariamente entre el chofer y el propietario, así como manifiesta que las empresas nunca tuvieron como prioridad formar al conductor para servir al pasajero.

## CONCLUSIONES

El oficio de conductor de transporte público, su vinculación laboral y su remuneración carecen de regulaciones rigurosas. Cada empresa transportadora es autónoma en el manejo de sus relaciones laborales y contractuales con sus conductores. No hay indicios fuertes que lleven a establecer criterios rigurosos para verificar la idoneidad de los conductores como política de la prestación del servicio público por parte de las empresas transportadoras. Sólo cuatro empresas asignan un salario base a sus conductores y la tranquilidad de la vinculación laboral.

La autoridad Distrital, por su parte, no ha tenido la voluntad política suficiente para decretar y regular la vinculación y estabilidad laboral de los conductores de buses y busetas.

Se pudo comprobar que, en materia de incumplimiento de normas de tránsito, por parte de los conductores de buses y busetas en Cartagena de Indias que: “*el incumplimiento es producto de la percepción de una autoridad débil, de los caminos fáciles de la corrupción y del aventajamiento individual cultural*”.

## REFERENCIAS

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2012) *Plan de Desarrollo 2012 - 2016*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Bobbio, Norberto. (1991) *Teoría general del derecho*. Madrid: Rozo Acuña.

Dworkin, Ronald. (1977) *Taking Rights Seriously*, trad cast: *Los Derechos en Serio*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Constitución Política De Colombia de 1991

Congreso de la República, Ley 769 Agosto 2 De 2002, Código Nacional De Tránsito

Congreso de la República, Ley 1383 De 16 De Marzo De 2010.

Congreso de la República, Ley 1503 De 29 De Diciembre 2011

Congreso de la República, Ley 019 Del 10 De Enero 2012

Congreso de la República, Ley 1548 05 De Julio De 2012

Corte Constitucional, Sentencia C-520/98C

Corte Constitucional, Sentencia 066/99

Corte Constitucional, Sentencia C- 1078/02

Corte Constitucional, Sentencia C-1090/03

Corte Constitucional, Sentencia C- 017/04

Corte Constitucional, Sentencia C- 156/04

Corte Constitucional, Sentencia C- 408/04

**VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA CIUDAD DE CARTAGENA, COLOMBIA**

Corte Constitucional, Sentencia C-017/04

Corte Constitucional, Sentencia C -981/10

Corte Constitucional, Sentencia C- 468/11

Corte Constitucional, Sentencia C- 439/11

Corte Constitucional, Sentencia C-969/12

Departamento Administrativo de Tránsito, Decreto 1599 De Noviembre De 2012

Departamento Administrativo de Tránsito, Decreto 1306 De 2012

Departamento Administrativo de Tránsito, Decreto 0288 1 De Marzo 2013

García Villegas, Mauricio. (1993) *La Eficacia Simbólica del derecho*. Bogotá: Ediciones UNIANDES.

García Villegas, Mauricio. (2009) *Normas de Papel*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores y Dejusticia.

Mockus, Antanas. (2009). *De Ciudad colonial a la integración ciudadana*. Cartagena: CORPOVISIONARIOS.

Secretaría Distrital de Ambiente, Decreto 1304 De 2012