



Efectos de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en el Uso de ciclomotor como medio de transporte alternativo y no sostenible en Teusaquillo periodo 2018 - 2022

Sergio Andres Mivi Jimenez

Carlos Daniel Usme Benito

Kathia Lorena Vanegas García

Monografía Para Optar al Título de Abogado

Docente: Ricardo Motta Vargas

Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca

Facultad de Derecho

Bogotá D.C

2023



Efectos de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en el Uso de ciclomotor como medio de transporte alternativo y no sostenible en Teusaquillo periodo 2018 - 2022

Sergio Andres Mivi Jimenez

Carlos Daniel Usme Benito

Kathia Lorena Vanegas Garcia

Monografía Para Optar al Título de Abogado

Docente. Ricardo Motta Vargas

Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca

Facultad de Derecho

Bogotá D.C.

2023

NOTA DE ACEPTACIÓN

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Bogotá, agosto del 2023.

Nota de responsabilidad

El contenido y las opiniones expresadas en el presente documento son de responsabilidad exclusiva de los autores y no comprometen de ninguna forma a la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca, a su Facultad de Derecho ni a su asesor.

Nota de agradecimientos

A la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca, la cual llevaremos en nuestro corazón, por haber sido nuestra academia formadora de aprendizajes.

A nuestros profesores por aportarnos el conocimiento y las herramientas necesarias para ejercer la carrera, así mismo serán guía en nuestras decisiones. Muchas gracias por la dedicación y esfuerzo que realizan día tras día.

A nuestro director de Monografía doctor Ricardo Motta Vargas y a la doctora Myriam Sepúlveda López, por su colaboración y asesoría en esta investigación, su ayuda fue primordial para lograr este proyecto.

A nuestras familias, por permitirnos realizar este recorrido teniendo paciencia, amor y colaboración en nuestro camino. Los amamos infinitamente, son la razón más grande que tuvimos para estudiar y emprender nuestros logros.

Resumen

El presente trabajo tiene como objetivo analizar el impacto de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en el uso del ciclomotor como medio de transporte alternativo y no ambientalmente sostenible en la localidad de Teusaquillo durante el período 2018-2022. Se utilizó una metodología de revisión documental, mediante esta se evidencia que la Resolución 160 de 2017 es necesaria por el aumento del uso del ciclomotor y aún existen barreras para la movilidad sostenible en la localidad. Se identificaron oportunidades para mejorar la implementación de la Resolución 160 de 2017, tales como la promoción de campañas de sensibilización y la mejora de la infraestructura para los usuarios. Se concluye que la Resolución 160 de 2017 representa un avance importante en la promoción de la movilidad alternativa en Teusaquillo, pero es necesario seguir trabajando para lograr un verdadero cambio hacia un transporte ambientalmente sostenible y eficiente en la localidad.

Palabras Clave: Resolución, sostenibilidad ambiental, ciclomotor, Teusaquillo, Movilidad

Abstract

The objective of this work is to analyze the impact of Resolution 160 of 2017 of the Ministry of Transportation on the use of the moped as an alternative and non-environmentally sustainable means of transportation in the town of Teusaquillo during the period 2018-2022. A documentary review methodology was used, through this evidence that Resolution 160 of 2017 is necessary due to the increase in the use of mopeds and there are still barriers to sustainable mobility in the town. Opportunities were identified to improve the implementation of Resolution 160 of 2017, such as promoting awareness campaigns and improving infrastructure for users. It is concluded that Resolution 160 of 2017 represents an important advance in the promotion of alternative mobility in Teusaquillo, but it is necessary to continue working to achieve a true change towards environmentally sustainable and efficient transportation in the town.

Keywords: Resolution, environmental sustainability, Moped, Teusaquillo, Movility

Tabla de contenido

1. Ubicación del Problema	4
1.1 Descripción Del Problema	4
1.2 Formulación del Problema	6
1.3 Justificación.....	7
1.4 Objetivos	10
2.1 Primer Capítulo: Importancia de la Movilidad sostenible en la localidad de Teusaquillo	11
2.1.1 Movilidad Sostenible	12
2.1.2 Principios de la movilidad sostenible.....	13
2.1.3 Marco Geográfico Localidad de Teusaquillo.....	16
2.1.4 Usuarios de la localidad Teusaquillo	20
2.1.5 Teusaquillo sostenible vs contaminación ambiental	23
2.1.6 Movilidad y transporte como derecho en Teusaquillo	27
2.1.7 Antecedentes del uso de los medios de transporte	30
2.1.8 Análisis de la Resolución 160 de 2017 en la localidad de Teusaquillo	33
2.1.9 Características y conceptos de la Resolución 160 de 2017 en la localidad de teusaquillo.	34
2.2 Capítulo 2 Políticas Públicas nacionales en materia de transporte terrestre ambientalmente sostenibles.....	39
2.2.1 Políticas públicas dentro del Estado Social de Derecho	43
2.2.2 Contexto social, económico, político y ambiental en el que se dan las Políticas Públicas	51

2.2.3 Formulación de una política pública	57
2.2.4 Movilidad urbana	59
2.2.5 Implementación de las políticas públicas.....	62
2.2.6 Estrategias públicas de incentivo al transporte sostenible	62
2.3 Tercer capítulo: Diagnóstico sobre el cumplimiento de la resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en el Uso de ciclomotores en Teusaquillo periodo 2018 - 2022.	65
2.3.1 Pedagogía de la Resolución 160 de 2017 en la localidad de Teusaquillo.....	65
2.3.2 Análisis de los datos recolectados de encuesta sobre la Resolución 160 de 2017 en la localidad de Teusaquillo.....	70
3. Formulación de hipótesis	97
4. Marco Metodológico	98
4.1 Desarrollo y métodos de investigación	99
4.2. Revisión y análisis de bibliografía	101
4.3. Técnicas de recolección de datos	101
4.4. Recoleccion y analisis de la información.....	102
5 Conclusiones	103
6. Alternativas De Intervención Socio – Jurídica y Pedagógicas.....	107
7. Anexos.....	113
REFERENCIAS	114

Introducción

En los últimos años el uso del ciclomotor ha ganado popularidad como medio de transporte alternativo en las grandes ciudades, incluyendo Bogotá. Sin embargo, debido a las características de estos vehículos, como su cilindraje y señalización, es necesario regular su circulación, registro y control. En respuesta a esta necesidad, el Ministerio de Transporte emitió la Resolución 160 de 2017, la cual busca regular el registro y la circulación de vehículos tipo ciclomotor y otros.

Este trabajo se enfoca en el efecto de la Resolución 160 de 2017 en la localidad de Teusaquillo, específicamente durante el periodo 2018-2022, se analiza el cumplimiento de la resolución, así como el papel de las entidades encargadas de supervisar y controlar la implementación. De igual manera, hay diversos factores que inciden en el funcionamiento y cumplimiento de la movilidad de ciclomotores en Teusaquillo de manera eficiente.

Aunado a lo anterior, es importante analizar la Resolución 160 de 2017 dado que mediante esta se busca regular, hacer el diagnóstico del ciclomotor para su circulación, con ello el control de la emisión de gases contaminantes, ya que los niveles de contaminación han aumentado de manera exponencial, por lo tanto, es importante el control para que sea ambientalmente sostenible y menos perjudicial para los demás sujetos viales. Por ello, es fundamental controlar los ciclomotores.

La movilidad en la ciudad de Bogotá presenta cada día mayores dificultades e inseguridades para los diferentes actores viales. En la ciudad convergen usuarios de

bicicletas mecánicas y de pedaleo asistido, ciclomotores, y tricimotores, quienes se movilizan sin la protección de una estructura que los resguarde en caso de accidentes. Además, el riesgo para los actores viales también radica en sus propios comportamientos, lo que agrava aún más la situación.

La movilidad es el derecho que tienen las personas de ir a todos lados (Herce, 2009), pero también es el transporte que se utiliza para llevar de un lado a otras mercancías, los desplazamientos son realizados en distintos medios de transporte como lo son de pedaleo asistido, motorizado.

El uso de medios de transporte como los ciclomotores, las bicicletas de pedaleo asistido y los triciclos trae consigo una serie de beneficios para la ciudad. En primer lugar, contribuyen a reducir la congestión vial, lo cual es esencial para garantizar una movilidad más eficiente y ágil en las calles. Además, el uso de estos medios de transporte promueve el desarrollo sostenible de la ciudad, al reducir la emisión de gases contaminantes y disminuir el impacto negativo que tiene el parque automotor en el ambiente.

Por otro lado, el uso de estos medios de transporte fomenta un estilo de vida más saludable y activo, lo cual favorece el bienestar de los ciudadanos. En resumen, el uso de los ciclomotores, las bicicletas de pedaleo asistido y los triciclos representa una alternativa viable y ambientalmente sostenible para la movilidad urbana en la ciudad de Bogotá.

La localidad de Teusaquillo fue seleccionada como objeto de estudio debido a la alta demanda de usuarios que utilizan los vehículos ciclomotores, bicicletas y triciclos como medio de transporte, especialmente en zonas donde se ubican varias universidades, entidades bancarias y entidades gubernamentales. Esta concentración de población de

medios de transporte alternativo plantea una serie de problemáticas y dificultades específicas en el uso de estos vehículos, lo que hace necesario un análisis detallado de la situación para encontrar soluciones efectivas.

Alcântara (2010) explica que el modelo general del desarrollo urbano está dado por la conformación de las ciudades en los sitios en que las personas realizan sus actividades cotidianas, algunas de ellas las realizan fuera de sus viviendas y para las que requieren el uso de diversos medios para desplazarse tales como la caminata, el uso de bicicleta, automóviles, autobuses, motocicletas, ferrocarriles y el metro.

Los problemas de movilidad urbana son consecuencia de la acelerada urbanización y ello genera efectos en las economías urbanas, para lo cual podría definirse la congestión urbana como la cantidad de viajes que se deben realizar en los distintos medios de transporte.

1. Ubicación del Problema

1.1 Descripción Del Problema

El alto número de usuarios de vehículos alternativos sostenibles y no sostenibles cada vez aumenta, dado que estos facilitan el transporte, la movilidad, reducción de tiempos en los desplazamientos, contribuyen a la salud y bienestar de las personas. Por lo tanto, el Ministerio de Transporte emite la Resolución 160 de 2017, la cual establece los parámetros sobre el registro y circulación de estos vehículos.

Por consiguiente, la Resolución 160 de 2017 está encaminada a implementar los mecanismos que buscan el registro y circulación de ciclomotores y para ello es pertinente ajustar, preparar, diseñar los procedimientos administrativos y los concernientes para tal fin.

Dentro de las problemáticas que dan origen a la Resolución 160 de 2017, además del incremento en su uso de los ciclomotores, está la circulación por los sitios no permitidos, la circulación por puentes peatonales, andenes, espacio público o lugares donde solo deben circular biciusuarios y peatones, también el impacto ambiental teniendo en cuenta que Bogotá es una de las ciudades con mayor contaminación.

Además, algunos usuarios de vehículos alternativos desconocen si su vehículo cumple con las características descritas en el Código Nacional de Tránsito, lo que les impide cumplir con las disposiciones legales, tales como portar un seguro obligatorio (SOAT), posean una licencia de conducción y que los vehículos tengan un certificado de

revisión técnico-mecánica, así como que se registren en el Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Es fundamental llevar a cabo un análisis exhaustivo de la Resolución 160 de 2017 que regula el uso de ciclomotores como medio de transporte alternativo, con el fin de garantizar su correcta implementación, control y vigilancia. Si bien estos vehículos ofrecen numerosas ventajas, es importante tener en cuenta los problemas específicos que pueden generar, tanto en términos de control, vigilancia y contaminación ambiental.

Igualmente, se exige a los ciclomotores transitar por el centro del carril y no por las ciclorrutas o zonas peatonales, lo que hace necesario explicar esta medida a los usuarios. Para lograr el cumplimiento de la Resolución 160 de 2017, es necesario implementar medidas de control y vigilancia bajo herramientas eficientes y efectivas que permitan garantizar el cumplimiento de las normas establecidas, es por ello que se toma como lugar central de la investigación la localidad de Teusaquillo por su número importante de universidades, colegios, empresas y movilización ciudadana.

1.2 Formulación del Problema

¿Cuál es el efecto de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de transporte en el uso del ciclomotor como medio de transporte alternativo y no sostenible en la localidad de Teusaquillo - Bogotá periodo 2018 – 2022?

1.3 Justificación

Este trabajo de investigación denominado “Efectos de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en el Uso de ciclomotor como medio de transporte alternativo y no sostenible en Teusaquillo periodo 2018 - 2022” es importante que se lleve a cabo, en el entendido que sirve como documento orientador para los usuarios que se movilizan en ciclomotores en la localidad de Teusaquillo, ya que busca analizar, evaluar su efecto y cumplimiento, de esa manera se identifican los mecanismos, las herramientas utilizadas para difundir y aplicar lo dicho en la Resolución 160 de 2017, el éxito de la resolución depende del control y vigilancia del cumplimiento.

Sin embargo, la falta de regulación del ciclomotor, denota la relevancia de esta investigación de contenido jurídico, ya que la Resolución 160 de 2017 busca regular la circulación y registro de este medio de transporte, siendo esta emitida por el Ministerio de Transporte que es la entidad encargada de definir, formular y regular las políticas de transporte, es así como esta investigación toma relevancia, centrándose en analizar el efecto de la Resolución 160 de 2017.

Por consiguiente, desde el ámbito jurídico es necesario observar como su regulación cumple con la finalidad, o por el contrario hacer visible la necesidad de buscar respuestas ante su ineficiencia, generando una fuente de conocimiento, aporte y crítica de su cumplimiento.

Adicionalmente, en la localidad de Teusaquillo es necesaria una investigación de este alcance, dada la afluencia de personas de esta y de otras localidades, que la transitan de manera frecuente porque allí se encuentran universidades, colegios, empresas, museos,

entidades bancarias, locales comerciales, convirtiéndose en una de las localidades con mayor importancia en Bogotá.

Es así como Teusaquillo conlleva a afrontar las dinámicas de su diario vivir, porque exige una dinámica eficiente en términos transporte, debido a su desarrollo social, cultural, económico y a su proceso de globalización.

Sumado a lo anterior, se ha evidenciado cómo el uso del ciclomotor contribuye en parte a hacer una transición entre el uso de transporte convencional y las nuevas alternativas de transporte ambientalmente sostenible, porque “contar con aire limpio es un requisito básico para la salud, la subsistencia y el bienestar humano” (Veeduría Distrital de Medio Ambiente, 2018).

Por ello ha surgido la tendencia de movilidad sostenible que, en palabras de Carolina Álvarez Valencia, “es un sistema de movilidad que integra sus distintos modos de transporte, que da respuesta a las necesidades actuales y futuras de movilidad y que utiliza energías limpias y/o renovables” (Álvarez, 2016).

Una de las medidas para reducir el impacto al ambiente ciudadano, es la variedad de alternativas de transporte que toma fuerza a lo largo de la segunda década del siglo XXI. En Bogotá se usa de forma masiva el Transmilenio, sus rutas alimentadoras, el Transmicable, el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.

Además, hay personas que prefieren movilizarse por medio de buses de transporte urbano, taxis, Uber, beat y vehículos privados, también están los medios de transporte alternativo sostenibles y no sostenibles, como el ciclomotor sujeto de estudio de esta

investigación. Por lo tanto, debe ser foco de estudio por parte de los entes encargados del control y vigilancia del transporte, medio ambiente, la salud de los habitantes y transeúntes de Teusaquillo.

Adicional a la contaminación, en las grandes ciudades como Bogotá, el tráfico cada día es más complicado, esto se demuestra en los índices de la velocidad promedio de los vehículos que se ha reducido. Según un estudio realizado por la Secretaría de movilidad y publicado por la cámara de comercio de Bogotá en el 2009, la velocidad promedio en Bogotá para vehículos de transporte público ha pasado de 25 Km/h en el año 2003 a 21 Km/h en el 2009 (Secretaria Distrital de medio ambiente, 2017).

Finalmente, la investigación aborda como eje principal el análisis de la Resolución 160 de 2017 y de la mano de esta hay varios temas que son conexos, que se sustentan en los párrafos antecesores y se tomarán como vertientes para el objetivo de la investigación.

1.4 Objetivos

1.4.1 General

Analizar los efectos de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en el Uso de ciclomotor como Medio alternativo de Transporte y la Sostenibilidad en Teusaquillo Bogotá D.C periodo 2018 – 2022.

1.4.2 Específicos

- Determinar la importancia de la movilidad sostenible en la localidad de Teusaquillo en el uso de ciclomotores.
- Identificar las políticas públicas y marco regulatorio de Bogotá en materia de transporte sostenible con relación al uso de ciclomotores.
- Diagnosticar el cumplimiento de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en el Uso de ciclomotores en Teusaquillo periodo 2018 - 2022.
- Plantear alternativas de intervención socio-jurídica y pedagógica que inciden en la aplicación de la resolución 160 de 2017.

2.1 Primer Capítulo: Importancia de la Movilidad sostenible en la localidad de Teusaquillo

En esta investigación se hablará de la importancia de la movilidad sostenible en la localidad de Teusaquillo, dado que esta es una de las localidades que presenta una circulación por medios de transporte entre los convencionales y los alternativos, y se referirá sobre los ciclomotores con relación a la resolución 160 de 2017, así mismo se referirá también sobre el control, la aplicación y cumplimiento, como se ha dado a conocer al usuario del ciclomotor, peatones y habitantes de la localidad de teusaquillo y su efecto.

Es esta una de las localidades con mayor movimiento de personas, toda vez que se encuentran universidades, colegios, lugares de trabajo de más habitantes de Bogotá y de la misma localidad de Teusaquillo, así las cosas, es relevante mencionar el medio de transporte, encontrando las bicicletas, los vehículos particulares, el servicio público, los ciclomotores entre otros.

Por lo anterior se deberá definir la movilidad, la sostenibilidad, la ciudad y su evolución en los medios de transporte alternativos y convencionales, articulado con la resolución 160 de 2017.

De esta manera la investigación en el este primer capítulo por su importancia y constante evolución, hablara de movilidad sostenible, así pues, “movilidad sostenible concibe como aquella capaz de satisfacer las necesidades actuales sin comprometer para el futuro los recursos naturales existentes” (Secretaría Técnica de la Red de ciudades y pueblos hacia la sostenibilidad, 2001, pág 8). Lo anterior es el complemento de la evolución tranquila que debe tener la sociedad, y alcanzar este objetivo está en manos de

quienes controlan el comportamiento humano, es decir las instituciones que emiten controlan y vigilan, una sociedad que evoluciona es aquella capaz de conservar y evitar el deterioro de lo que nos rodea, la sostenibilidad es de interés general y como principales responsables de su cuidado son los diferentes actores que intervienen a diario con esta.

Por lo tanto, se definirán los siguientes conceptos que guardan relación con lo investigado respecto a la resolución 160 de 2017:

2.1.1 Movilidad Sostenible

Uno de los conceptos importantes del cual se habla y que está inmerso en el desarrollo de la sociedad y es tema vigente no solo en Colombia sino en el globo terráqueo, y es tema tratado por los ambientalistas y que a modo general debe ser de conocimiento de toda persona con capacidad que adquiere conocimiento, la movilidad sostenible la define la comisión europea:

Un sistema y unas pautas de desplazamiento que proporcionan los medios y las oportunidades para satisfacer las necesidades económicas, ambientales y sociales de manera eficiente y equitativa, al mismo tiempo que minimiza los impactos adversos evitables o innecesarios y sus costes asociados, en escalas espaciales y temporales relevantes (comisión europea, 2000)

La resolución 160 de 2017 es emitida por el ministerio de transporte y está orientada a regular los medios de transporte tales como los ciclomotores, en el sentido de su circulación, el respectivo registro y porte de licencia de conducción de categoría A1, el registro obligatorio del RUNT, es así de importante que haya medidas pedagógicas por parte de las comercializadoras con el fin de que se cumpla lo dictado en materia de

circulación por la resolución, la revisión técnico mecánica cuando esta se requiera, la expedición de SOAT, se tendrá presente que lo anterior es sometido a seguimiento por el ministerio de transporte y este es el encargado de velar por su cumplimiento y realizar las modificaciones a las que haya lugar.

Por otro lado, la movilidad sostenible busca reducir los problemas asociados al modelo tradicional de transporte, impactar la congestión vehicular, la contaminación o contaminación del aire por emisiones de CO₂, es decir es un camino amigable con el medio ambiente, buscando posibles alternativas de movilización y para el caso en concreto los ciclomotores.

Aunado a lo anterior se plantea tres aspectos importantes para la movilidad sostenible, “El primero, un modelo de desarrollo construido alrededor del automóvil; el segundo, el papel de la gobernabilidad metropolitana; y el tercero, el papel de los actores institucionales” (Cadena, 2014). Es importante que estos elementos estén armonizados para mejores resultados, si bien el uso de los ciclomotores viene en aumento por una necesidad de movilidad en una ciudad congestionada, así mismo ha de ser regulada por la autoridad competente, tal como el ministerio de transporte y como producto esta la resolución 160 de 2017 y a su vez el gobierno local debe encargarse de su aplicación y finaliza con los actores institucionales aquellos que velan por el control y vigilancia de su cumplimiento.

2.1.2 Principios de la movilidad sostenible.

La movilidad sostenible es un concepto moderno que se define como las herramientas encaminadas a disminuir el efecto e impacto del crecimiento de la contaminación, para ello se conocen los siguientes principios que de acuerdo con el

Proyecto de Transporte Urbano Sostenible (SUTP), se establecieron 10 principios que recogen las mejores prácticas para el transporte urbano sostenible:

1) Planear ciudades densas a escala humana 2) Crear ciudades orientadas al transporte público 3) Optimizar la malla vial y su uso 4) Implementar mejoras en el transporte público 5) Promover vehículos limpios 6) Fomentar la caminata y el uso de la bicicleta 7) Controlar el uso de vehículos motorizados 8) Gestionar el estacionamiento 9) Comunicar soluciones 10) Abordar los retos de manera exhaustiva.

De los anteriores principios se destacan para esta investigación, tales como el segundo crear ciudades orientadas al transporte público, Teusaquillo por ser una de las localidades con afluencia de estudiantes, trabajadores, habitantes debe tener un óptimo servicio de transporte público, Transmilenio, Sitp, taxi, servicios de plataforma, es decir que, si está orientada al transporte público, es diferente si este es eficaz y resuelve las necesidades de movilidad y de sostenibilidad.

Por otro lado el principio número tres se destaca dado que este brinda seguridad, previene accidentes, garantiza la movilidad, por lo tanto es pertinente por la entidad encargada de conservar el estado original de la carretera evitando que haya huecos según cubillos y Niño “son hoyos o desigualdades que se encuentran en la superficie de la carretera, y que se crean a partir de grietas en el pavimento de las avenidas donde se van expandiendo debido al tráfico vehicular y las condiciones asfálticas” (cubillos & Niño, 2023, pág. 32). En el caso de Teusaquillo y como gran parte de Bogotá tienen un problema con la malla vial y esta se debe resolver por parte de Instituto de Desarrollo Urbano, pero este tiene sus criterios para darles solución, priorizando la circulación del servicio SITP teniendo presente el plan de desarrollo articulado con el plan maestro de

movilidad, es uno de los actores principales en optimizar la malla vial y su uso, si tiene malas condiciones claramente no cumpliría con este principio.

En el cuarto principio se enuncia Implementar mejoras en el transporte público, siendo esta una tarea articulada entre las empresas prestadoras de este servicio y la alcaldía local de Bogotá, como sabemos vienen trabajando en ello desde años atrás en administraciones anteriores y su progreso ha tratado de disminuir las falencias presentadas en el servicio y en la necesidad de los usuarios así las cosas es importante tener presente la “seguridad, la comodidad, la facilidad de uso, conveniencia, desempeño, condiciones de vehículos e instalaciones, costos variables” propuestas por (Vega & otros s.f). Las variables planteadas en su cumplimiento son garantía de un buen servicio y que cubre las necesidades de los usuarios.

El contraste de un buen servicio público está en el uso de otros medios alternativos de transporte entre ellos los ciclomotores, ya que cumplen con algunas de las variables que tiene este servicio, y que deberán ser sometidas a estudio para que su regulación sea la apropiada y aplicada de la mejor manera.

El quinto principio tiene una relación importante con la investigación propuesta toda vez busca este promover vehículos limpios y así se enlaza con controlar el uso de vehículos motorizados, la ley 1083 de 2006 indica en el artículo 1

Artículo 1. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9 de la Ley 388 de 1997 formularán y

adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley. (ley 1083, 2006, art 1)

Es así como los distritos tal como lo señala el artículo deberá diseñar políticas que prioricen el uso de medios de transporte sostenibles, pero también refiere que deben regular el uso de medios de transporte alternativos, encontrando los ciclomotores como partida de la investigación y por su comercialización se debe equiparar al control donde contribuya con la sostenibilidad basándose en el desarrollo y aplicación de la resolución 160 de 2017 en la localidad de teusaquillo.

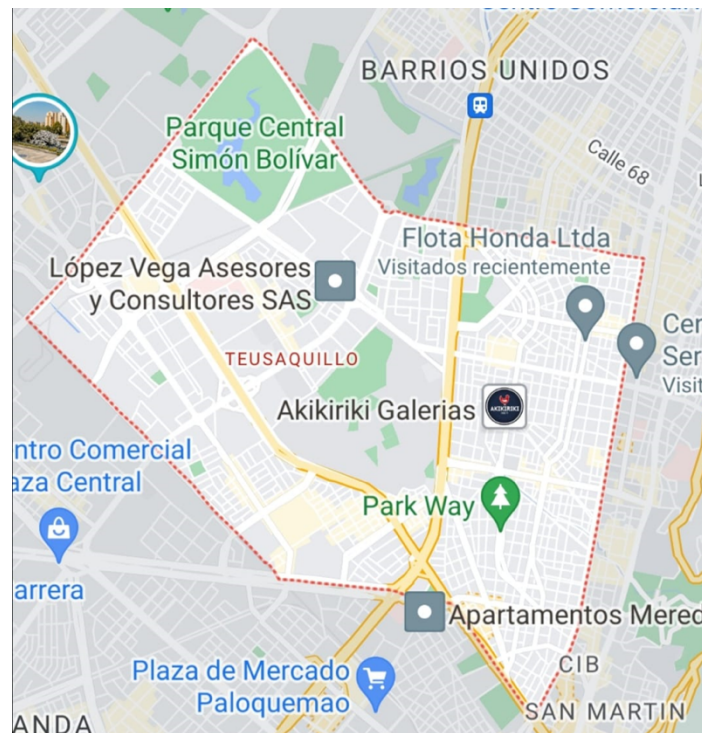
Finalmente, otros principios que se tomarán como referencia son comunicar soluciones y abordar los retos de manera exhaustiva, son un cierre del trabajo engranado de los anteriores, es decir la finalización de la aplicación de las medidas encaminadas a contribuir a la sostenibilidad, cuando se hayan diseñado las estrategias y el camino para el cumplimiento estricto de las mismas.

2.1.3 Marco Geográfico Localidad de Teusaquillo

El análisis de los efectos de la Resolución 160 de 2017 se desarrollará en la ciudad de Bogotá D.C en la localidad de Teusaquillo, la cual limita al norte con la calle 63, que la separa de la localidad de Barrios Unidos, al Oriente llega hasta la avenida Caracas, que la separan de las localidades de Teusaquillo y Santafé. Al sur, por la diagonal 22, la Avenida Eldorado y la Avenida Las Américas, limita con las localidades de Los Mártires y Puente Aranda y al Occidente por la Avenida carrera 68 limita con la localidad de Engativá (Idiger, 2017). Se toma esta localidad para identificar el cumplimiento de dicha normatividad dado

la concurrencia de estudiantes, trabajadores, sus propios habitantes, quienes a su vez se convierten en actores viales.

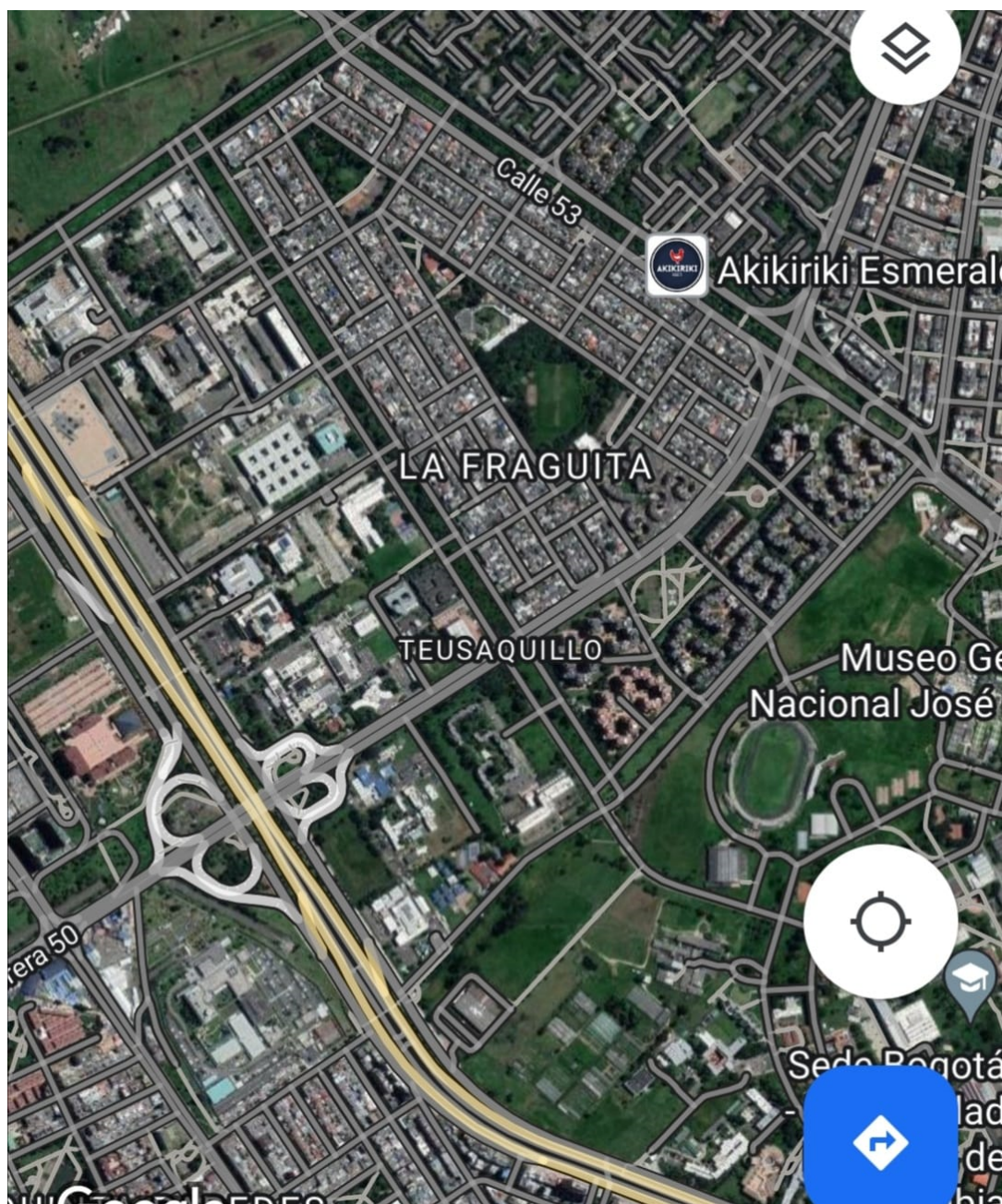
En la localidad de Teusaquillo se ubican lugares importantes como el estadio el campín, el movistar arena, el parque Simón Bolívar, la biblioteca virgilio Barco, corferias, Universidad Nacional de Colombia, sedes de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Universidad ECCI, la Embajada de Estados Unidos, Universidad Católica, además cuenta con instituciones técnicas y otras fundaciones Universitarias, y por otro lado encontramos las UPZ Ciudad Salitre, Quinta Paredes, Galerías, Parque Simón Bolívar, La Esmeralda y Teusaquillo, siendo estos sectores donde trabajan domiciliarios, domicilios de estudiantes y trabajadores que se movilizan con medios alternativos de transporte y por ende deben conocer sobre la resolución 160 de 2017.



Fuente: Google Maps



fuelle: Alcaldía Local de Teusaquillo



Fuente: Google Maps

Finalmente, la localidad de Teusaquillo es una de las más importantes de la ciudad de Bogotá, por ello se escogió como foco de estudio.

2.1.4 Usuarios de la localidad Teusaquillo

Teusaquillo es una localidad que despierta interés no solo en sus habitantes sino por los sitios públicos que en ella se encuentran, con base a los expuesto por la página web de la alcaldía local de Teusaquillo encontramos obras de arquitectura importantes como iglesias, bibliotecas, parques públicos, el estadio, museos, centros comerciales, es decir sitios para

personas de diferentes edades y para estos desplazamientos es común el uso de medios de transporte tradicionales y los alternativos como el ciclomotor.

La edad promedio de los usuarios de ciclomotor oscila entre los 18 y 50 años de edad, facilitando el desplazamiento de sus habitantes o quienes se movilizan desde otras partes de Bogotá, dada la diversidad de medios de transporte y las necesidades este sujeto usa como alternativa el ciclomotor, acortando tiempos por la congestión vehicular normal y por las obras que están en construcción.

Además, Bogotá por su diversidad se dice que está dividida en pequeñas ciudades por su población, por lo anterior el foco de esta investigación es Teusaquillo por su importancia sus lugares como centros comerciales, colegios, universidades, bancos entre otros, la población de la localidad de Teusaquillo con base a la tabla de POT año 2022-2035 indica lo siguiente:

Tabla 3: Población según localidad y sexo, 2021

Localidad	Total Población	Mujeres	Hombres
Usaquén	571.268	308.619	262.649
Chapinero	173.353	90.360	82.993
Santa Fe	107.784	54.456	53.328
San Cristóbal	401.060	207.684	193.376
Usme	393.366	199.667	193.699
Tunjuelito	180.158	91.333	88.825
Bosa	723.029	371.072	351.957
Kennedy	1.034.838	535.285	499.553
Fontibón	393.532	209.075	184.457
Engativá	814.100	428.725	385.375
Suba	1.252.675	662.592	590.083
Barrios Unidos	146.876	75.607	71.269
Teusaquillo	167.879	95.107	72.772
Los Mártires	83.426	47.063	36.363
Antonio Nariño	82.201	43.782	38.419
Puente Aranda	253.367	128.904	124.463
La Candelaria	17.877	8.654	9.223
Rafael Uribe Uribe	383.960	194.734	189.226
Ciudad Bolívar	649.834	328.131	321.703
Sumapaz	3.584	1.768	1.816
Total Bogotá	7.834.167	4.082.618	3.751.549

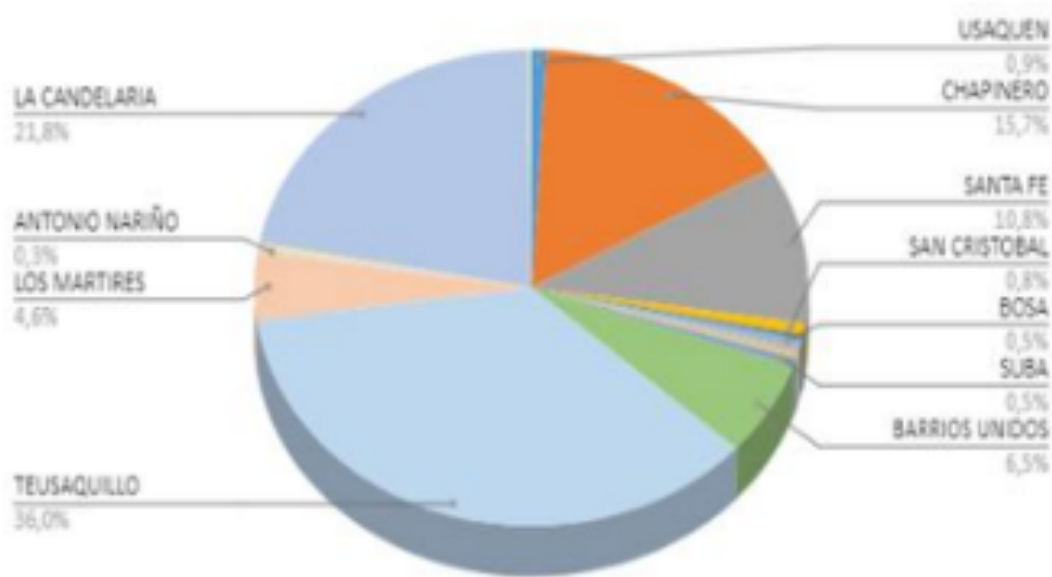
Fuente: DANE – CNPV 2018. Proyecciones de población. Elaboró SDP-DEM

Se sustrae de la tabla datos demográficos según localidad y la población total de Bogotá, Teusaquillo no es la localidad con mayor número de población a diferencia de otras, pero por la importancia de los lugares que se encontrara en ella bastante movimiento de esta misma, de las diferentes localidades tienen como punto de trabajo, estudio, diligencias Teusaquillo, por lo tanto aumentará el número de personas que allí se encuentra, y como una de las soluciones al problema de movilidad está el uso del ciclomotor, y así se

encontrará uno de los puntos de partida de análisis de esta investigación y como la resolución 160 de 2017.

Gráfico 29: BICs por Localidad

BIC (Unidad) frente a LOCALIDAD



Fuente: SDP, 2020.

Finalmente, como lo muestra el gráfico, Teusaquillo es una de las localidades con mayor interés cultural por la población dado a su arquitectura y diversidad de sitios posibles a visitar, con un 36,0 % por encima de las demás localidades. Gráfico tomado de documento diagnóstico dic 2021.

2.1.5 Teusaquillo sostenible vs contaminación ambiental

La proyección de una ciudad sostenible ha sido el propósito de los últimos años dado el impacto y la afectación del medio ambiente, de esta manera para relacionar la sostenibilidad con la investigación se deberá traer la definición “la satisfacción de las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (Naciones Unidas, 1987, p. 23).

Bogotá es la ciudad con más habitantes del país, además tiene problemas de tráfico y de contaminación, así pues, las entidades gubernativas son las encargadas de realizar diagnóstico, evaluar y proyectar políticas que busquen resultados favorables a tales problemáticas, entonces para esta investigación es importante la sostenibilidad y la relación con el uso de ciclomotor.

Por consiguiente, se mirará desde el punto de vista jurídico el vínculo de sostenibilidad y contaminación con el uso del ciclomotor, la contaminación es una realidad de importancia dado que invita a tener conciencia y por su impacto se deben buscar las maneras de minimizarlo, en cabeza del sector público, del privado, de las personas deberá estar el interés por el diseño de estrategias que contribuyen a contrarrestar la contaminación,

Las consecuencias de la contaminación se conocen

La contaminación está acabando con la vida de la flora y fauna, cada día aumenta su proporción en nuestro planeta siendo el ser humano el mayor

causante de este daño, sabiendo que ser el humano el ser más inteligente, es incapaz de cuidar su propio planeta. (Pérez Quispe, 2021)

El derecho ha evolucionado a lo largo de la historia incidiendo en el comportamiento humano, y en el presente no es ajeno porque aun el comportamiento de estos no ha sido el correcto, los índices de contaminación generados por la industria, los medios de transporte, y los generados por la actividad natural de los humanos, estos factores se revisan con lupa o deber ser de las autoridades es el control y la vigilancia bajo normas diseñadas para armonizar el medio ambiente y la disminución de la contaminación.

Por otro lado la contaminación atmosférica ha generado conciencia en los sectores enunciados anteriormente, y consigo a generado las políticas necesarias para mitigar esta problemática, así como avanza el problema deberá avanzar la solución, el crecimiento de la producción e industrialización fortalecen el argumento de prestar atención en que posibles soluciones existen y cuales se deben modificar, si son necesarias o si hacen falta crear nuevos estudios que conlleven a propuestas encaminadas a fortalecer la sostenibilidad y minimizar la contaminación.

En Colombia existe una conciencia creciente respecto a la contaminación atmosférica, la cual ha tomado fuerza en los últimos años debido al incremento de los efectos sobre la salud y el medio ambiente. (...) e incluyen afectaciones por cáncer, asma, bronquitis crónica, desórdenes respiratorios y aumento de muertes prematuras, entre otros (Larsen, 2004)

Lo anterior es la suma de consecuencias a causa de la contaminación, los seres humanos como los demás miembros del ecosistema son partícipes de la misma, y así la necesidad de contrarrestar dichas consecuencias y como uno de los pilares fundamentales este el derecho y la actuación de este en el sector público y re percutor de las buenas maneras de convivencia y preserva del medio ambiente, y una de estas maneras es fortaleciendo la sostenibilidad.

La localidad de Teusaquillo como eje principal de esta investigación, es una de las más importantes en materia turística, ahora bien, deberá tener miras sobre la sostenibilidad,

La actividad turística debe tener un horizonte hacia la sostenibilidad, en el que primen valores de respeto ambiental y sociocultural, además de construir unas relaciones equitativas en materia de generación de empleo y oportunidades de bienestar y mejoramiento de las condiciones económicas de la comunidad local. (Carbonell & Vélez, 2010)

En consecuencia, la localidad de Teusaquillo debe contribuir a la sostenibilidad, no solo para y por su habitante, sino también para turistas y ejemplo de desarrollo y sostenibilidad, en aras de crecer social, económica y cultural la localidad.

En suma, es importante conocer sobre las características de la sostenibilidad e ir engranando con las necesidades generadas por la contaminación sosteniendo el ritmo dando respuesta sobre ellas:

Justa, dado que favorece la igualdad y el acceso a los derechos colectivos y a la participación ciudadana; bella y creativa, porque promueve la producción simbólica y de sentido; ecológica en términos del equilibrio entre el espacio construido, el paisaje y los recursos naturales ya que estimula el contacto en términos de interacción, vida social y comunitaria; compacta y policéntrica, en la medida que su desarrollo urbano es a escala humana fortaleciendo el tejido urbano; y diversa, dada la riqueza de las relaciones sociales, de las formas de ser y estar en el mundo (Rogers, 2000, citado por Pinzón 2016 & Llanoes, sf)

La ejecución de las características son importantes dado a la interacción que tienen con la propuestas en busca de favorecer la sostenibilidad, cuando son armónicas en conjunto son notorios aún más los resultados, cuando se permite el acceso de las personas en materia de conocimiento de las políticas públicas y de sus derechos, no solo como personas pasivas receptoras de información que es desconocida, sino como proponentes y críticos sobre lo ya existente, el crecimiento social con base a estas características es el resultado de una sociedad que se aparta del declive sino que evoluciona.

Finalmente, la sostenibilidad no solo en Bogotá sino en la mayoría de ciudades del país:

Es una utopía que aún no se materializa en las ciudades colombianas, dado que la ciudad sostenible promueve un transporte sin contaminación, masivo, rápido, subterráneo, vertical, virtual e inteligente. Por lo que es necesario

profundizar en los aspectos de la movilidad y el transporte sostenible en las ciudades de nuestro país. (Pinzon,2016)

La ausencia de rigurosas normas de control y vigilancia han permitido que sobre la sostenibilidad no se evidencie una fuerte evolución, por lo tanto, hace del país, de Bogotá y de la localidad investigada volcar las miradas en busca de nuevas alternativas que aporten a mejorar lo ya existente de sostenibilidad.

2.1.6 Movilidad y transporte como derecho en Teusaquillo

En el estado social de derecho se protege la vida y se encuentra en el artículo 12 de la constitución política de 1991, junto a este derecho fundamental hay conexos otros derechos tal como la libertad encontrado en el artículo 13 de la carta política de (1991):

ARTÍCULO 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

Al nacer libres, será la autonomía parte fundamental del comportamiento humano, entre estos la elección de estar en el lugar que se deseara estar, y esta libertad comprende el mismo tratamiento por parte de las autoridades, es decir cuando se elige un modo de vivir, de interactuar con sí mismo y con el entorno no debe haber exclusión y conforme a la normativa legal se deberá cumplir, dentro de las libertades se encuentra la

elección de movilidad, encontrando variedad así como el transporte público, el particular, la bicicleta, la motocicleta, y el que concierne a esta investigación el ciclomotor.

Las libertades deben ser reguladas en un estado social de derecho cuando se convierten en afectaciones de carácter general es así cómo se relaciona el uso del ciclomotor el medio ambiente y la necesidad de investigar los efectos de la resolución 160 de 2017.

Simultáneamente la movilidad tiene varios significados, pero todos son resultados del comportamiento humano, entre estas definiciones

La movilidad del cuidado incluye todos los viajes realizados para llevar a cabo las tareas cotidianas para esos propósitos, incluyendo el acompañar menores al colegio, a actividades extraescolares o a practicar deporte; hacer la compra; hacer recados tanto en oficinas públicas como privadas; visitar o acompañar familiares enfermos y ancianos, etc (Sanchez y Zucchini, 2020, p 91)

Dicho esto, la movilidad es una cotidianidad reflejada en diferentes momentos, y toda persona la vive o la ha vivido, y como consecuencia se debe ser garantizada, es parte de la rutina, las actividades cotidianas se realizan con el uso de los medios de transporte que haya disponibles.

Por otro lado, la movilidad se define “como una medida de acción humana con la que la gente decide moverse a sí misma y a sus mercancías, y depende del rendimiento del

sistema de transporte disponible, así como de las características individuales” (Peralta, 2020, p 217). Las alternativas de movilización las brinda el transporte público tales como el servicio de Transmilenio, Sitp, taxis, el sector particular como las plataformas, y los otros medios como bicicletas, ciclomotores.

Los medios de transporte alternativos generalmente son eco amigables, ya que emiten menos o nulas emisiones de CO₂ y tienen una mayor eficiencia que los convencionales por su relación precio-consumo. Entre estos tenemos a las motocicletas, bicimotos, bicicletas, scooters, patines, e-bikes y otros (Alternativas Económicas, 2014)

Las posibles soluciones a un sistema congestionado y de tiempo se encuentran en el uso de medios de transporte alternativos, así las cosas, es importante que esté regulado y que contribuya al bienestar común de la sociedad.

Por cierto, la resolución 160 de 2017 apunta a:

El ministerio de transporte expidió la resolución 160 de 2017 que reglamenta el registro y la circulación de vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto, cuadriciclo en todo el territorio nacional. Para garantizar su adecuada implementación, se requiere ajustar, preparar y habilitar distintos procedimientos administrativos, ministerio de transporte (2017)

implementación resolución 160 de 2017-registro y circulación de ciclomotores, tricimotos y cuadriciclos (MT No 20172100035361, 07 de febrero de 2017, ministerio de transporte).

Finalmente, el derecho está inmerso en cada situación de la vida, como factor primordial en un orden orientado al bienestar y al progreso de la sociedad, así las cosas, dentro de la cotidianidad está la movilización sin importar las distancias, generando nuevos modelos de circulación y a su vez nuevas problemáticas que deben ser tratadas por el derecho.

2.1.7 Antecedentes del uso de los medios de transporte

El transporte como necesidad de movilización de las personas y de sus mercancías a lo largo de la historia, libremente y en las condiciones oportunas que satisfagan sus necesidades y mejorando la calidad de vida en su rutina. El estado y su facultad de establecer orden e intervenir en el desarrollo de la sociedad, promulga la ley 15 de 1959 que tiene como finalidad intervenir en la industria del transporte, como se evidenciará en el artículo 1 literal C “Hacer o autorizar importaciones de vehículos y repuestos pudiendo modificar o eliminar las tarifas aduaneras, requisitos y demás gravámenes de importancia de elementos destinados a ese servicio público de todas estas mercancías” ministerio de transporte. Por la cual se da mandato al Estado para intervenir en la industria del transporte, se decreta el auxilio patronal de transporte, se crea el fondo de transporte urbano y se dictan otras disposiciones (Ley 15 de 1959) 30 de abril de 1959 gaceta oficial del estado. La intervención del estado es necesaria y está en su cabeza, porque el orden y la prioridad de un entorno justo, saludable y progresivo, y los temas dentro de tantos temas por lo que interviene está el transporte, es claro que las decisiones parten de sus leyes, como se ve en la cita anterior, regula la importación y la creación de vehículos como uno de los primeros antecedentes del transporte en la Colombia del siglo pasado.

En Colombia como en otros países el medio de transporte era el ferrocarril y en barcos a vapor, el primero tiene como objetivo la unificación del país y como respuesta a una necesidad, teniendo como antecedentes la locomotora en Inglaterra la que rodó el 1824 y es ejemplo para los demás países y su infraestructura férrea así “ Como una respuesta a los vacíos y retos que proponía la configuración de un naciente país fraccionado y diverso, y como una estrategia para lograr la anhelada unificación, Colombia inicia tempranamente proyectos de desarrollo de transporte férreo” (Nieto, 2011, p 65) dicho esto, se denota las respuestas que debe tener el estado ante las necesidades actuales, como en su momento se la respuesta es la infraestructura y pensar en un proyecto férreo, se traslada a la actualidad la misma función de respuesta a necesidades de transporte.

Como consecuencia de las necesidades de transporte en la capital de Colombia y a nivel general como país, los entes gubernamentales están a la tarea de contrarrestar las problemáticas de movilidad de reducción de tiempos en los trayectos, por lo tanto en el año 2001 en el mes de diciembre se pone en circulación un nuevo sistema de servicio publico en transporte, en la alcaldía de Enrique Peñaloza y adicionalmente en este proyecto se incluyo ciclo rutas y la primera línea del metro, el aumento de la población de la capital empezó a tener problemas con el sistema de transporte de ese momento y es así como “Bogotá contaba hacia fines de la década de 1990 con una oferta de transporte atomizada, en la que numerosos pequeños vehículos competían por los pasajeros en las calles, generando fuertes externalidades negativas: congestión, accidentes y contaminación ambiental” (Barbero,2006, p 282). es decir, a flote un transporté que en su momento fue oportuno, pero con el crecimiento poblacional no da abasto, y se generan diversos

problemas haciendo perder la estética de ciudad, los tiempos de desplazamiento, dificultad en la movilidad, el crecimiento en el número de habitantes ha significado la evolución del derecho en cuanto a diseñar, generar políticas que resuelvan las problemáticas planteadas, ante las mismas una de las respuestas ha sido Transmilenio.

Aunado a lo anterior se puede decir “El ejemplo del TransMilenio, en Bogotá, ha demostrado el fuerte impacto de organizar el transporte público por medio de troncales de alta capacidad, con vía exclusiva y paraderos, en un esquema mixto de operación público-privada” (Barbero, 2006 p 282) ha sido una respuesta positiva ante una problemática de transporte en la capital, ahora en colación en materia a la investigación, se evidencia como la ejecución de una política de transporte contribuye al desarrollo de la ciudad y de la movilidad, ahora el factor a revisar debe ser el medio ambiente y la sostenibilidad en cuanto a los medios de transporte alternativo ya que estos surgen también por una necesidad.

En definitiva el transporte de Bogotá mejora con el servicio de Transmilenio, como respuesta al número de habitantes, al número de hectáreas que se expande la ciudad desde los años 60, entiéndase “Es un sistema de transporte masivo (BRT), que responde a la necesidad de ordenar el transporte público de la ciudad de Bogotá” (Allen, 2011, pp) Una solución ante las necesidades de la ciudad ha sido el Transmilenio, ahora el uso de ciclomotores y su aumento también es respuesta a la movilidad y los tiempos en la localidad de Teusaquillo.

2.1.8 Análisis de la Resolución 160 de 2017 en la localidad de Teusaquillo

El transporte en Bogotá a evolucionado con base a las necesidades del mismo, brindando alternativas de elección para quienes a diario se movilizan, la localidad de Teusaquillo por su importancia arquitectónica, turística, universitaria, cultural y demás, por ello se moviliza un número importante de personas y quienes optaron por el uso del ciclomotor más su incremento en la comercialización se verán inmersos en lo regulado por la resolución 160 de 2017 Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones.

Como autoridad el ministerio de transporte es el encargado de conocer y actuar frente a los temas relacionados con el transporte a nivel nacional, dado a la falta de norma respecto a los medios de transporte alternativos, el ministerio emite la resolución 160 de 2017, y el tema principal de la investigación son los efectos de la resolución en materia de los ciclomotores, el aumento de la contaminación, el aumento de la circulación de estos, el respeto de los carriles preferenciales.

Por lo tanto, la resolución busca establecer el orden en cuanto al registro y circulación del ciclomotor, e indica a los gobiernos ciudadanos mediante la formulación, creación de políticas a exigir su cumplimiento, los resultados esperados es establecer el orden.

Como consecuencia al interior de la resolución 160 de 2017 ordena a establecer las condiciones del registro de los ciclomotores en los entes encargados y a su vez reglamentar

la revisión técnico mecánica, el respectivo registro de la placa según lo indique la norma, las condiciones mecánicas que garanticen seguridad en la circulación, para los ciclomotores la resolución 160 de 2017 especifica que se debe contar con soat, luces, y se debe tener licencia de conducción de categoría AI que se encuentra reglamentado en la resolución 1500 de 2005 y está a su vez como resultado de la ley 769 de 2002 que corresponde al código nacional de tránsito.

2.1.9 Características y conceptos de la Resolución 160 de 2017 en la localidad de teusaquillo.

Es importante el registro y control de los ciclomotores ya que es un medio de transporte que presenta un crecimiento en sus uso, por las características de estos vehículos el ministerio de transporte decide regular al tomar medidas, y parte de ello es la revisión técnico mecánica que consiste en verificar los ciclomotores se encuentren en condiciones óptimas para su circulación, controlar la emisión de gases contaminantes siendo amigable con el medio ambiente, la resolución 160 de 2017 se destina a diseñar y ejecutar las formas como se debe llevar a cabo lo mencionado, los centros de diagnóstico deben contar con los manuales y formalidades ceñidos a la norma.

En suma, la sostenibilidad busca garantizar un futuro amigable con el medio ambiente así las cosas la resolución 160 de 2017 en su ejecución, y por su objeto contribuye a la razón de ser de la sostenibilidad. Por otro lado, el conductor del ciclomotor contará con la licencia de conducción y el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, lo que denota un perfil y de conocimiento para acatar lo reglado.

- Transporte sostenible

Es un sistema que facilita el transporte de personas a menores costos sociales y ambientales que los actuales, disminuyendo la prioridad del vehículo privado como medio de transporte y del petróleo como fuente de energía. La movilidad sostenible requiere otras modificaciones en el comportamiento humano a fin de garantizar una mejor calidad de vida. No es un simple cambio de fuente de energía, sino que también conlleva la utilización de otros medios de transporte (Herrero, 2011).

La movilidad sostenible se concibe como aquella capaz de satisfacer las necesidades actuales sin comprometer para el futuro los recursos naturales existentes. Por tanto, representa el progreso de un conjunto de estrategias y medidas destinadas a recuperar la calidad del espacio urbano, favoreciendo los modelos de transporte que menos recursos naturales consumen y menos costos ambientales provocan.

- Ciclomotor

El artículo 3 de la Resolución 160 del 2 de febrero de 2017 del Ministerio de Transporte los define como

Vehículo automotor de dos (2) ruedas, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindrada no superior a 50 cm³ si es de combustión interna ni potencia nominal superior a 4 kW si es eléctrico (Ministerio de Transporte, 2017).

Es el objeto principal de la investigación dado que la resolución 160 de 2017 regula aspectos relevantes para su circulación.

- SOAT

El seguro de accidentes obligatorio de tránsito es un seguro que cubre el riesgo de fallecimiento y lesiones de todas las personas que se encuentren dentro y fuera del vehículo en caso de un accidente de tránsito, es un instrumento creado para proteger a las posibles víctimas involucradas en un accidente de tránsito, con la finalidad de cubrir la respectiva cuantía en sus atenciones.

- Licencia de Conducción:

En concordancia con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: “Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional” (Ley 769, 2022, Art. 3).

Para el caso concreto la licencia necesaria para el uso del ciclomotor corresponde mínimo de categoría A1.

- **Revisión Técnico Mecánica:**

Es un procedimiento obligatorio que exige el ministerio de transporte donde se evalúan las condiciones de la carrocería, emisión de gases y niveles de contaminación, el funcionamiento mecánico y eléctrico para transitar.

- **CDA:** centro de diagnóstico automotor “Ente estatal o privado destinado al examen técnicomecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales”. (Ley 769, 2002, Art. 3).

De esta manera los CDA autorizados pueden rechazar el vehículo después de llevar a cabo las pruebas pertinentes. El no tener aptos los vehículos para su movilización trae impactos sobre el medio ambiente urbano como lo son el incremento en los niveles de contaminación atmosférica, emisiones de gases contaminantes y ruido; problemas propios de los sistemas de transporte y el aumento del parque automotor de vehículos particulares en las ciudades.

- **Registro nacional automotor:** “Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres” (Ley 769,2002, Art. 3). En otras palabras, será como la hoja de vida del ciclomotor y por lo tanto es de carácter obligatorio lo mismo que el registro terrestre automotor.

Para sintetizar, la importancia de la resolución 160 de 2017 como herramienta que busca controlar y regular los medios de transporte alternativos y en concreto para esta

investigación el ciclomotor, su aporte en materia de sostenibilidad tiene relevancia toda vez que exige el cumplimiento de los estándares para el uso y circulación, además de exigir un registro que se convierte en la hoja de vida del este vehículo, por ello es importante que sea transparente su aplicación para garantizar el aporte a la sostenibilidad en la localidad de teusaquillo.

2.2 Capítulo 2 Políticas Públicas nacionales en materia de transporte terrestre ambientalmente sostenibles

La ciudad es la base donde se desarrollan todas las actividades humanas, en ella concurren todos los habitantes de la sociedad, y constantemente se ven discordias por los distintos intereses en cuanto a los recursos que allí se encuentran, produciendo a la vez desechos y externalidades de todo tipo. La convergencia de todos estos elementos va moldeando a la ciudad y, por tanto, no es posible separar la problemática de la ciudad con la de los servicios y de la infraestructura de transporte que se desarrollan en su seno.

Se tiene como instrumento para garantizar los derechos de los ciudadanos las políticas públicas, las cuales hacen parte de esta investigación. Al mencionar a las Políticas públicas, se alude el papel del Estado ya que su accionar y direccionamiento benefician a la población y promueve el desarrollo.

Salazar define la política pública como un conjunto de sucesivas iniciativas, decisiones y acciones del régimen político frente a situaciones socialmente problemáticas que buscan resolución de las mismas (Salazar,1995, p,30); es decir, son respuestas del Estado frente a situaciones consideradas socialmente como problemáticas.

Al mencionar las Políticas públicas, cobra relevancia, en la medida en que estas encaminan el accionar del Estado, favorecen a la población e impulsan el desarrollo.

Salazar define la política pública como un conjunto de sucesivas iniciativas, decisiones y acciones del régimen político frente a situaciones socialmente problemáticas que buscan resolución de las mismas (Salazar, 1995, p,30)

Considerando estos conceptos de política pública, se puede demostrar cómo se aproximan a los fines, los actores, la participación y los intereses que deben entrar en consenso para la formulación de una política pública social que beneficie a la comunidad en general.

Las políticas públicas de excelencia incluyen el aspecto político como su origen, objetivo, justificación o explicación pública. Si las políticas públicas no son enmarcadas en un amplio proceso de participación, ello puede sesgar a los actores públicos: los especialistas hacia la tecnocracia y los comunicadores o encuestólogos hacia al populismo inmediatista.

La movilidad es uno de los grandes problemas que acarrea la atención por parte del Estado, por ende, al mencionar las políticas de movilidad o transporte sostenible se debe revisar que tan eficientes son puesto que los ciudadanos deben tener acceso a sus colegios, empresas, trabajos, a los servicios y al ocio por medio de distintos modos de transporte: a pie, en bicicleta, en vehículos ecológicos, en transporte público

Bogotá cuenta con un plan maestro de movilidad, que se puso en funcionamiento en 2018 visualizando el plan de ordenamiento territorial según lo que establece la ley 1083 de 2006. Su objetivo es producir un sistema de movilidad con el cual la seguridad vial sea primordial. Así como generar un sistema seguro y articulado con políticas territoriales urbana – regional que integren la infraestructura.

Igualmente, este plan maestro produce un enfoque a la equidad e inclusión igualitario que permite proporcionar el acceso de los modos de transporte a toda la población. Lo anterior se realiza sin dejar de promover la eco eficiencia y la

responsabilidad con el medio ambiente;

con el fin de mitigar los impactos generados por la movilidad, de modo que se generen combustibles más limpios, movilidad eléctrica (compartida), y reducción significativa de emisiones de CO₂ (Secretaría Distrital de Movilidad, 2018).

La movilidad de las personas es una necesidad vital, por ende, los Estados deben organizar sus acciones para garantizar este fin. En Colombia, la movilidad se estima como un servicio esencial garantizado en la Constitución Política de Colombia, y son claras las responsabilidades que tiene el Estado a la hora de garantizar el derecho.

No obstante, en materia de movilidad, son muchos los derechos que entran en tensión. Por un lado, están los derechos de los ciudadanos, y, por otro lado, en el caso de Bogotá, los derechos económicos de quienes operan el transporte público por medio de contratos de concesión.

En parte, dicha tensión entre los distintos derechos, sugiere la necesidad de la intervención del Estado en la dirección de la economía para garantizar el interés general. En el entramado jurídico colombiano, se concibe la participación del Estado en la dirección de la economía en el artículo 334 de la Constitución Política (Constitución Política, 1991).

ART 334 CP: La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los 11 recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de

conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones

De esta manera, el Estado por medio del fomento de acciones y de su intervención, debe garantizar que todas las personas tengan acceso a los servicios básicos, incluida la movilidad. Las exigencias en materia de movilidad, han llevado a los gobiernos a plantear políticas públicas que le den solución a situaciones adversas, que impiden los diferentes desplazamientos en la ciudad.

La movilidad supone un derecho que los ciudadanos necesitan y al cual deben estar en la capacidad de acceder. Sin embargo, hay factores que han establecido barreras al acceso al transporte público y han causado un modelo de movilidad insostenible. Estas, deben ser tenidas en cuenta en la formulación de políticas públicas de Movilidad para que los ciudadanos tengan la capacidad de realizar estos desplazamientos teniendo en cuenta las condiciones existentes de los individuos, y las formas que asume dicho desplazamiento

Las políticas públicas deben enfocarse hacia problemas de interés público, su finalidad conlleva a una regulación. Puesto que el objeto de la política trae una definición y caracterización de una situación desde el punto de vista del bien común, expresándose

como el problema de un grupo que afecta al mismo tiempo los intereses de los demás y en tal sentido se considera de interés público.

Paralelamente el propósito de la política puede manifestarse como un problema existente o como una necesidad no resuelta.

2.2.1 Políticas públicas dentro del Estado Social de Derecho

Con la entrada en vigencia de la Constitución Política de 1991, Colombia entra bajo el modelo del Estado Social de Derecho, complemento del Estado Liberal o Estado de Derecho. Esta nueva concepción de Estado pone al ser humano en la cúspide de los derechos, se privilegia por encima de todo al ser humano con una serie de principios constitucionales, entre ellos la dignidad humana, de la cual se desprende el buen vivir.

A este respecto Ximena Erazo afirma:

La titularidad de los derechos humanos emerge como un nuevo paradigma.

Un paradigma que está llamado a redefinir el sentido de las políticas públicas, a estructurar con nuevos principios, técnicas, soluciones y valores la escena de las políticas públicas, abordando la desigualdad y la pobreza desde la perspectiva de los derechos universales. (Erazo, 2007, p. 13)

Esta línea de base de las políticas públicas surge para impulsar un Estado donde exista la protección social, permitiendo a la ciudadanía conferir título para que soliciten un conjunto de prestaciones, y se garantice el acceso universal a los bienes públicos. Un

Estado al que le atañe un papel necesario en fomentar la ciudadanía universal y que despliegue todas sus capacidades para lograr que la modernidad cumpla por fin sus promesas de igualdad y libertad.

Esta Constitución trajo consigo nuevos paradigmas, cambios económicos, sociales y políticos, en la actualidad tras tres décadas de regir, han venido dejando ver sus fallas y ha provocado una sociedad en crisis, económica y política, lo que hace replantear y analizar las políticas públicas que se desenvuelven en un escenario de disputa entre derechos e intereses no fácilmente conciliables.

Un ejemplo de lo que sucede y que es materia de constantes reproches por parte de la sociedad a los gobiernos es por un lado el derecho al medio ambiente sano, que es un derecho consagrado en el artículo 79 de la Constitución Política de Colombia, así:

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectar. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

La Constitución en su artículo 8 también aplica la obligación al Estado y a las personas de proteger las riquezas culturales y naturales, así el artículo 95 como el deber de las personas y del ciudadano de proteger los recursos naturales y de velar por la conservación del ambiente.

En desarrollo se da el artículo 58 consagra:

Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores.

Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resulten en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social. La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, le es inherente una función ecológica.

El Estado protegerá y promoverá las formas asociativas y solidarias de propiedad. Por motivos de utilidad pública o de interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Esta se fijará consultando los intereses de la comunidad y del afectado. En los casos que determine el legislador, dicha expropiación podrá adelantarse por vía administrativa, sujeta a posterior acción contenciosa-administrativa, incluso respecto del precio.

En este sentido se desarrolla en el artículo 63, indicando, los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Por otro lado, se encuentra la globalización que conlleva a tener sistemas económicos capitalistas que se centran en la explotación de recursos naturales. Este patrón económico ha conllevado a la desestabilización de los ecosistemas, lo que trae como consecuencia una grave amenaza para el sostenimiento de la biodiversidad y de las condiciones ambientales.

Si las políticas ambientales trazadas desde la gestión pública, tienen la finalidad de garantizar un desarrollo sostenible que no afecte el medio ambiente, se debe identificar si en Colombia se puede hablar de una política pública que pueda designarse como “Política Pública en Medio Ambiente” una vista normativa que se rige desde el principio constitucional de respeto y responsabilidad ambiental.

La noción de política pública involucra la observación, respuestas, acciones acuerdos, instrumentos donde por medio de un proceso integrador, adelantado entre autoridades públicas en forma descentralizada o centralizada y participación de la comunidad, se ponen fines concretos a demandas sociales que expresa el Estado en forma de normas, instituciones, servicios o bienes.

Además, está relacionado directamente a la finalidad que tiene el Estado de prevenir o solucionar una situación definida como problemática que involucra una toma de decisiones asertiva y elocuente. Ello genera seguridad en la sociedad en pro de ver políticas y medidas que aseguren un medio ambiente sano.

Es así como lo indica la Constitución Política de Colombia:

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para

proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Los problemas ambientales han llevado a la búsqueda de soluciones desde distintos puntos de vista, por ejemplo, hay teorías que han tratado el problema medioambiental desde la visión jurídica o la llamada justicia ecológica para contrarrestar y tratar de mediar el desequilibrio ambiental existente entre los estados desarrollados y subdesarrollados, ya que las políticas públicas entre naciones varían de acuerdo a su contexto.

Ahora bien, Colombia en esta nueva Constitución les da un valor primordial a los derechos humanos y es así como se debe revisar el derecho ambiental y así mismo el principio de solidaridad, ya que no es solo la gestión del gobierno sino también de los entes de control, la comunidad y de las entidades nacionales. En cuanto a los derechos ambientales son de amplio contenido puesto que Colombia por las características geográficas y diversidad se realizan políticas públicas e intervención ambiental que traten de satisfacer de forma eficiente.

El trabajo de la comunidad, los entes de control, las administraciones junto con el gobierno nacional deben ir en busca de diversas ambientales encaminadas a un desarrollo sostenible donde se materialicen estrategias para situaciones actuales futuras con la incorporación científica, técnica y tecnológica y las herramientas jurídicas legales que contribuyan el ejercicio de la protección y la adecuada administración ambiental.

El compromiso es conservar el medio ambiente y garantizar una forma de vida digna a las generaciones futuras y ello se encuentra en los tratados internacionales por el cual buscan mediante el principio de solidaridad generar conciencia y compromiso para con el medio ambiente. Convirtiéndose en un deber social y humano.

La generación de los derechos trabaja con el principio de solidaridad y este lo que busca es despertar la concientización, explotación sostenible y garantizar un ambiente sano a la humanidad, donde el hombre despierte realice labores que vayan en pro del desarrollo sostenible para con el medio ambiente.

El autor Escámez (2018) menciona de la solidaridad como cultura de colaboración de esta forma:

La solidaridad actual se plantea desde una cultura de la colaboración deseable, dependiendo de las posibilidades que abre la voluntad de las personas o instituciones de adquirir compromisos. El poder político ya no puede legitimarse dando por supuesta la cohesión social, sino que debe administrar las solidaridades existentes previamente en las distintas familias, culturas o grupos. Así, al Estado moderno no se le pide principalmente que promueva la solidaridad, sino que garantice la libertad y seguridad de los individuos y los grupos para que éstos puedan elegir libremente el tipo de solidaridad que prefieren La relación entre el poder del Estado y los individuos, que conforman los diversos grupos de la sociedad civil, es dinámica, complementaria y sinérgica

La solidaridad debe ser obligación de cada uno de los habitantes y deben contribuir al desarrollo sostenible, tratando de ocasionar menos daño al medio ambiente, puesto que el ser humano necesita del planeta para existir. En muchos casos la falta de solidaridad ha generado crisis ambiental. Muchas de las actividades realizadas por el ser humano han puesto en peligro a la humanidad.

Por ende, debe existir una conciencia humana con respecto a la vida natural, debido a los constantes cambios que han impactado al medio ambiente por el calentamiento global. Es decir, se debe cambiar la forma de percibir y conocer el entorno, aportando con actos sostenibles al bienestar de la humanidad, construyendo conciencia social y trabajando en la ética y el estilo de vida que se lleva

La pertinencia de esta generación es clave ya que estos derechos han sido alimentados de forma constante en diferentes cumbres internacionales. La ONU menciona los derechos de la tercera generación de la siguiente forma:

Derecho al desarrollo sostenido:

modelos y estructuras económicas que, además de generar beneficios propios, permitan el acceso a servicios básicos y garanticen la sostenibilidad del planeta.

Derecho a la autodeterminación de los pueblos: el que tienen los países de determinar libremente su condición política y su modelo social y económico.

Derecho a la paz: entendido no sólo como ausencia de guerra, sino también como la puesta en marcha de procesos positivos que fomenten la participación, el diálogo, la inclusión, la cooperación y la superación de conflictos.

Derecho a la protección de los datos personales: llama la atención sobre los eventuales peligros y abusos a los que se exponen las personas ante el cada vez más extendido proceso de informatización.

Derecho al patrimonio común de la humanidad: alude al acceso a los bienes de tipo material e inmaterial que constituyen un legado de especial relevancia para comprender la evolución humana.

Derecho a gozar de un medioambiente sano: Todas las personas tienen derecho a disfrutar de ambientes sanos, limpios y sostenibles.

La autorregulación de cada persona es importante ya que solidariamente deben cooperar en las prácticas sostenibles, mitigando los daños causados por el impulso de desarrollo así se extraiga del planeta lo necesario de forma equitativa, así la implementación de políticas debe ser encaminadas a recuperar lo afectado en este camino de desarrollo sostenible con el fin de garantizar a las futuras generaciones una posibilidad de vida digna autosuficiente y sostenible.

2.2.2 Contexto social, económico, político y ambiental en el que se dan las Políticas Públicas

La posición de Estado hoy es rediseñado y modernizado en un contexto de globalización de mercados abiertos, de una política Económica mundial, con pretensiones locales, regionales y nacionales, con nuevas problemáticas económicas y sociales, que afectan un colectivo, con escenarios de pobreza creciente, violencia, terrorismo y corrupción.

El Estado acepta su existencia partiendo de las necesidades básicas, seguridad, defensa, relaciones exteriores, a su vez da respuesta a los Impacto social y económico en la implementación de políticas públicas requerimientos de grupos sociales con problemáticas coyunturales como salud, educación, vivienda, entre otros.

En su nueva perspectiva el Estado se relaciona con la sociedad, con un instrumento o herramienta, que son las políticas públicas, como centro de acción con planes que conducen a buscar bienestar social, con acceso a la calidad de vida, comprendido como la satisfacción de necesidades, la idoneidad de gestión y el cumplimiento de los derechos de la población.

La construcción del diseño de políticas necesita incorporar la dimensión política y social a los programas en acción, valorando los contextos de formulación e implementación, con el fin de alcanzar resultados, que favorezcan a las personas de forma equitativa y solucionen situaciones problemáticas.

Así mismo diseñar una logística con grupos interdisciplinarios, que logren llegar a escenarios donde verdaderamente las personas necesiten de los programas ayuda a personas que no lo necesitan trabajando de forma responsable y comprometida, donde los proyectos sean continuos.

Hoy en día el modelo de desarrollo dominante da preferencia a una economía insustentable la cual es socialmente injustificada, y ello conlleva una crisis de vida en la ecosfera. El deterioro socio-ambiental debe replantear la vinculación de la sociedad con su entorno natural, mediante un desarrollo sustentable, y reconocer la existencia de límites al desarrollo social, al crecimiento económico (productivo) y a la explotación (abuso) de los ecosistemas, dado el estado actual de la tecnología, la organización social y la capacidad de la biosfera para absorber los efectos de las actividades humanas.

Por tanto, el deterioro ambiental se agrava debido a las pretensiones del sector privado desregularizado (nacional y transnacional) y público (Ministerios, instituciones y gobierno) por los recursos naturales como el agua, el suelo, la tierra, el bosque, los minerales, las bellezas escénicas (Martínez, 2007).

Se realzan los problemas ambientales y el gobierno no cuenta con mecanismos eficaces de control, ordenamiento físico, jurídico y operativo para lograr un manejo sustentable de estos recursos. Al tratar de aplicar una política educativa integral es difícil porque necesita del poder político para ponerse en práctica, a causa de que esta crisis ha despertado.

Los problemas ambientales no surgen como independientes unos de otros, sino que establecen elementos que se conectan entre sí y conforman una realidad diferente a la simple acumulación de todos ellos. No se puede limitar a distinguir esta problemática como un conflicto entre determinados planteamientos sobre el mundo y sobre la vida, de forma equivocada.

La actual crisis ambiental generada por el impacto de las actividades humanas y el modelo de vida occidental se unen entre sí y fracturan las economías con fuertes desigualdades mundiales en las condiciones de vida de sus habitantes sociales expresadas en exclusiones de distinto signo y culturales vinculada a la idea dominante de unas culturas sobre otras.

Colombia se encuentra favorecida geográficamente y cuenta con una biodiversidad inigualable de ecosistemas, fauna, flora y biológica. Sin embargo, por ser un país subdesarrollado como los demás de América Latina, se ve enfrentado a las presiones mundiales, puesto que, para los países industrializados, los países latinoamericanos resultan más atractivos para llevar a cabo inversiones y explotar sus recursos naturales.

Se puede afirmar que Colombia se ha especializado en la extracción de recursos minero energéticos como lo son el oro y petróleo entre otros, estas prácticas han generado conflictos de diferentes dimensiones y es aquí donde se ven las falencias en la implementación de políticas públicas que beneficien al territorio.

Para abordar esta problemática nació derecho ambiental, una rama del derecho que se encuentra explícita como derecho al ambiente sano de que trata el artículo 79 de la

Constitución, en la tercera generación de los derechos, la cual ha motivado a los gobiernos a pensar en el mismo como conexo del derecho fundamental a la vida y dignidad humana, el cual requiere su vinculación en el ordenamiento jurídico, es decir que genero la necesidad de legislar en pro del medio ambiente, la naturaleza y mantener una esperanza de supervivencia a las futuras generaciones.

La proclamación de este derecho no generaba suficiente análisis jurídico por el consumismo de su momento y la necesidad era la ampliación industrial, este derecho fue el producto de la, contaminación y enfermedades causadas por la revolución industrial dado al manejo que se le daba a los sobrantes que contaminan al medio ambiente y producían enfermedades respiratorias y digestivas.

También la explotación de la fauna y flora, producto de la tala indiscriminada para garantizar la economía moderna o la simple quema de bosques con el fin de destinarlos para el sector agrícola seguido del manejo de los residuos industriales los cuales se desechaban en las fuentes de agua ocasionando daños en general al medio ambiente.

Cuando se habla del derecho ambiental en la actualidad en Colombia, se habla de norma positiva que está basada en la preservación del medio ambiente y en la explotación del mismo de una manera que garantice su desarrollo sostenible, pero paradójicamente este desarrollo sostenible es el mayor enemigo de la sostenibilidad ambiental.

El fin del derecho es regular el comportamiento humano mediante la coacción del ordenamiento jurídico, pero acá no aplica el derecho ambiental pues si se tiene en cuenta el principio de solidaridad busca que cada persona de forma subjetiva razoné y actué en pro

de una necesidad mayor o un bien común no es posible dado a lo desvalida que la naturaleza se encuentra para garantizar su sana explotación de los recursos de forma consciente.

Es así que el derecho ambiental se encuentra en su auge ya que la humanidad reflexionando de que esto es necesario, en un porcentaje no pone en práctica los actos responsables y así es difícil garantizar una explotación responsable, debido a que se enfrentan dos derechos, como lo son los derechos económicos y los ambientales. Así mismo la presencia de los estados en los sectores que requieren la protección y control de forma vigilante es casi nula ya sea por problemas sociales o simple incompetencia gubernamental.

Es importante darle el valor al medio ambiente como patrimonio natural y cultural de la humanidad, el cual necesita una atención especial, de control y vigilancia, Colombia en la Constitución de 1991 en su artículo 79 menciona que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectar. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Si se encuentra regulado por una norma y se realiza derecho positivo frente a la misma, esta es sujeta a la rama del derecho público con el fin de ser normas protectoras del medio ambiente, puesto que el momento de presentar al medio ambiente se presenta en general, la vida silvestre, fauna, flora, agua, suelo subsuelos y aire, esto va en busca de

mitigar los daños causados por el aprovechamiento de estos recursos de forma indiscriminada.

Aparejado del derecho ambiental se encuentra la sostenibilidad ambiental, es un concepto que permite conservar los medios económicos en el tiempo, independientemente de la perduración de los sistemas productivos, (Fraume,2007), por ende, esta definición supone que ser sostenible es poder permanecer de forma inagotable en el tiempo, para poder ser aprovechado por todos, presentes y futuros, así se tenga que gestionar recursos para complementar los que se acaben o degraden.

Pauli (2010) plantea que, sin una auténtica sostenibilidad ambiental, la economía no puede continuar funcionando, es decir que admite que la naturaleza es el sustento de la economía, y más adelante afirma que la naturaleza exhibe una verdadera economía y una auténtica sostenibilidad ambiental, en donde, si los recursos se manejan de manera eficiente y no se generan residuos se puede garantizar una abundancia y además empleos para todos. (Pauli, 2010, p. 84)

Esta apreciación permite pensar que, si ha habido un impacto de las conductas de la esfera económica sobre el medio ambiente, y es consciente que la economía debe tener un cambio de fondo y forma, así mismo debe enfocarse hacia las condiciones bióticas del ecosistema local y además debe satisfacer las demandas de la sociedad. La economía debería pensar en el entorno en el que se está para así mismo minimizar los daños ambientales.

El concepto de sostenibilidad se centra en el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones, garantizando el equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social

2.2.3 Formulación de una política pública

Los problemas sociales aparecen en la agenda política por distintas vías, no siempre previsibles. En oportunidades se convierten en asuntos públicos por un desarrollo acumulativo de insatisfacciones y presiones previas que repercuten en la estabilidad del sistema político y requieren solución por los grupos en el poder; otras aparecen como resultado de causas circunstanciales que atraen el interés público; también se puede hallar una política pública existente pero nuevas condiciones que afectan a los grupos y solicitan ajustes.

En todos los casos, para originarse la formulación de la política, la circunstancia debe ser comprendida como una dificultad por los políticos y tomadores de decisiones; para que asuman el problema como inherente y decidan dar solución por la vía de una política pública.

Las gestiones de los procesos de política pública tienen una metodología cíclica de política pública. Estos ciclos permiten observar, comprender y definir cursos de acción de manera regulada y organizada ello resulta pertinente y útil. Su adaptación en el procedimiento.

Estas fases tienen un significado que obliga a que cada una progrese de la mejor forma para que brinde información suficiente para poder realizar un análisis y así seguir con la siguiente y obtener así los resultados propuestos. Por esto, el ciclo analiza los momentos de ajuste y de retroalimentación que con llevan a la política pública a ajustarse a las condiciones de su contexto e incorporar los resultados del seguimiento y la evaluación de la política, sea en procesos que conlleven la reformulación de la política, el ajuste de componentes de la cadena de valor en su plan de acción, o su terminación como instrumento.

El plan de acción es una herramienta que precisa la formulación de la política pública, que aclara su implementación y ordena la línea de base y marco de referencia para realizar el monitoreo y la evaluación a la política pública. Así mismo, refleja los acuerdos alcanzados entre los participantes, lo que afianza el compromiso de actores públicos y privados y la articulación institucional de cara a la fase de implementación.

En la guía de formulación e implementación de políticas públicas se hace mención a estas fases: i. Preparatoria, ii. Diagnóstico, iii. Formulación, iv. Implementación; v. Seguimiento y vi. Evaluación. En este sentido, el modelo del ciclo de políticas públicas agrupa el conjunto de actividades de planificación que permiten: a) identificar con detalle el problema o situación a ser atendida, b) la realización de análisis de actores relevantes en dicha problemática; c) el despliegue de estrategias de participación ciudadana y grupos de interés; d) la definición de los factores estratégicos a intervenir; e) la selección de alternativas de intervención organizadas en un plan de acción compuesto por productos y resultados con sus respectivos indicadores; f) la implementación del plan de acción a lo

largo del tiempo; g) la aplicación de rutinas de monitoreo y seguimiento; y h) desarrollar actividades de evaluación de todo el proceso para su retroalimentación y ajuste.

Así mismo enseña la planeación de productos para la vigencia de la política pública, quiere decir presenta costos que pueden ajustarse. También contiene una programación anual de acciones, así como con la formulación de metas e indicadores y responsables institucionales.

2.2.4 Movilidad urbana

La urbanista Miralles Guasch (1998), en uno de sus trabajos investigativos, afirmó que la movilidad, desde la cotidianidad de los ciudadanos, se podría resumir en “la suma de los desplazamientos realizados por la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado”.

El ser humano al movilizarse hace uso efectivo del derecho a la libertad, por lo tanto, debe garantizarse por parte del gobierno de turno las mejores condiciones para ello, se debe integrar el transporte público, el transporte privado en automóvil, motocicleta y bicicleta, los aparcamientos, los peatones, transporte especial y mixto, y las necesidades de carga y descarga de mercancías.

Al hablar de movilidad alternativa se puede definir desde dos conceptos distintos, el primero que parte de la movilidad y el segundo desde la accesibilidad. La movilidad está vinculada al desplazamiento de personas o cosas, mientras que la accesibilidad, debe estarlo con la facilidad de acceso (en términos de proximidad) a un lugar para satisfacer cualquier necesidad.

La movilidad suele asociarse como sinónimo de transporte y comprenderse únicamente desde sus características físicas. Así mismo el transporte, a su vez, alude al desplazamiento de personas y productos a un destino específico a través de diferentes medios como lo son los taxis, autobuses, automóviles, camiones, y las bicicletas.

Los procesos anteriormente referidos no solamente afectan a los grandes centros urbanos en su forma, es decir, como artefactos en su funcionalidad, es decir, como sistemas, sino que ellos también conllevan importantes transformaciones en los modos de vida de sus habitantes.

Reducir el concepto meramente al acto de desplazar algo por el territorio, es desconocer las dinámicas sociales que se suceden durante el desplazamiento (Gutiérrez, 2012). Por consiguiente, se analiza el aspecto social de la movilidad urbana priorizando sobre su dimensión física; no obstante, ambas dimensiones de la movilidad son pertinentes a esta investigación, dado que la influencia de los colectivos de bici usuarios puede verse reflejada en transformaciones morfológicas que conllevan cambios socioculturales y políticos.

Al igual que ocurre con el espacio público, la movilidad urbana implica mucho más que estructuras físicas y desplazamiento, puesto que “incorpora condiciones sociales, es así como la Alcaldía Local de Teusaquillo informa que se oficializó la instalación del primer Consejo Local de la Bicicleta en la localidad, como significativo avance para la bici usuarios de la zona y para lo que representa el uso de un transporte alternativo para el cuidado del ambiente.

El tema del medio ambiente ha tomado interés como un problema que necesita de una acción mancomunada a nivel internacional para evitar en el futuro catástrofes ecológicas mundiales, es por ello que en el ámbito del derecho internacional se han implementado una serie de políticas medioambientales. (Sánchez, 1992)

Las políticas públicas son instrumentos importantes que posibilitan el cumplimiento de planes instaurados por el gobierno para materializar ideales expuestos a los administrados del Estado cuyo fin principal es dar respuesta a los problemas que se presentan en un espacio y tiempo determinado, responden a los intereses públicos; una política pública no debe ser creada para atender solo intereses particulares porque se estaría atentando contra el bien común.

Bien es cierto que para que las políticas públicas den respuesta en corto o mediano plazo a la problemática que exista en cierto sector de un territorio, no deben existir limitaciones en su implementación o que las mismas sean realmente escasas solo para atender una necesidad específica, ya que las necesidades de una población se relacionan y el remedio para una problemática podría serlo también para otra.

Por lo tanto, las políticas públicas deben ser integrales y deben estar aterrizadas con la realidad, no se puede pretender crear una política que solucionaría la problemática de un grupo de personas y de un lugar que tienen costumbres e intereses económicos que divergen en gran medida a la población y al lugar en donde se aplicarán, implementarán y finalmente se evaluarán y verificarán.

2.2.5 Implementación de las políticas públicas

En Colombia, la implementación de la Política Pública con regularidad se dificulta por tres impedimentos: El primero es de índole conceptual: Las políticas son definidas con la idea de empoderar a las personas con la problemática a la que se procura dar respuesta, pero en su ejecución se analiza una cooperación reducida y también excluyente, donde los desarrollos tecnocráticos facilitan la voluntad de la administración, pero no de las personas que padecen la problemática

El segundo, calificativo: Desde que la política pública se ha determinado como un instrumento público, el escenario de participación donde el gobierno delegue ciertas responsabilidades a entes privados como lo son universidades, empresas y algunos consultores, pero por el otro lado la participación de las personas afectadas se convierte en simbolismo.

El tercero, relacional: en el escenario político del país, históricamente se ha visto la dinámica hacia la corrupción y el clientelismo en las relaciones entre políticos, empresarios y funcionarios, así pues, los funcionarios públicos necesitan de los políticos para llegar a cargos importantes y permanecer en ellos, los políticos requieren a los grandes empresarios para el financiamiento de sus campañas y los empresarios de los políticos para que sus leyes los beneficien (Alzate, 2011)

2.2.6 Estrategias públicas de incentivo al transporte sostenible

La incorporación de la movilidad eléctrica ha crecido exponencialmente en los últimos años. Se alcanzó el récord de cinco millones de vehículos eléctricos vendidos a

nivel global (IEA, 2019). La incorporación de la movilidad eléctrica ha crecido exponencialmente en los últimos años. Se alcanzó el récord de cinco millones de vehículos eléctricos vendidos a nivel global (IEA, 2019).

La Estrategia nacional de movilidad eléctrica señala que la transición hacia el electro movilidad requiere de instrumentos complementarios que agrupen esfuerzos y actores en torno al mercado de las tecnologías de cero emisiones. Para esto, es fundamental identificar las partes interesadas y desarrollar una aproximación entre estas, de forma que se generen los mecanismos para activar el mercado.

Colombia se comprometió a reducir el 20% de las emisiones proyectadas de GEI para 2030 siendo aproximadamente 67 millones de toneladas de CO₂, siendo el 10% de las emisiones totales corresponden al sector transporte: terrestre, aéreo y navegación.

Si bien todos estos proyectos buscan incrementar el uso de los transportes eléctricos como lo son los automotores, motocicletas y las bicicletas eléctricas, por sus significativos beneficios como lo fue la Resolución 186 de 2012, que tenía especialmente la finalidad de eliminar todo tipo de impuesto a 0% para varios tipos de vehículos.

En conclusión, las políticas públicas son un proceso cíclico puesto que tiene varias etapas las cuales se repiten, ello en pro de encontrar la solución posible a un problema de carácter público. Este proceso está compuesto de cuatro etapas, la del diseño, la de la elaboración, la de la implementación y la de la evaluación.

Cada una de estas etapas tiene una función, objetivos y métodos de funcionamiento propios, todo lo cual, al operar conjuntamente, nos permite identificar adecuadamente el

problema a tratar, con sus actores, contexto, dinámica, y todo aquello que resulte necesario conocer para poderlo resolver todo lo que se planeó

Es necesario conocer los medios, los recursos, y los instrumentos, a través de qué instituciones o actores y en qué tiempos, se debe aplicar cada parte del proceso previamente elaborado. La parte evaluativa del proceso permitirá saber qué se hizo y que no, dejando ver falencias o eficacia de las etapas para así corregir y poder volver a iniciar el proceso

La política pública para que tenga excelentes resultados en su implementación debe tener en cuenta una estrategia de largo plazo y al mismo tiempo un seguimiento de esta para verificar sus resultados, ello basándose en los problemas sociales de la comunidad.

Así mismo se requiere de una constante interacción con los actores involucrados de esta manera también es pertinente que dicha política pública esté dentro de un programa donde se le asigne un recurso económico para su ejecución las políticas públicas deben ser integrales y deben estar aterrizadas con la realidad, no se puede pretender crear una política que solucionaría la problemática de un grupo de personas y de un lugar que tienen costumbres e intereses económicos que divergen en gran medida a la población.

2.3 Tercer capítulo: Diagnóstico sobre el cumplimiento de la resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en el Uso de ciclomotores en Teusaquillo periodo 2018 - 2022.

2.3.1 Pedagogía de la Resolución 160 de 2017 en la localidad de Teusaquillo

La educación social, involucra educación para la ciudadanía con el fin de crear cultura ciudadana, respeto por el medio ambiente, actitudes para la convivencia armónica, mejor calidad de vida y por supuesto hábitos y conductas favorables respecto a la seguridad vial.

“Es importante anotar que, de manera ideal, es necesario que este sistema social tenga una dinámica libre de conflictos y contradicciones, puesto que la finalidad es la prevalencia de la vida de las personas, además del mantenimiento óptimo de la infraestructura”. (Pico Merchán, González Pérez, & Noreña Aristizábal, 2011)

Es decir, la educación social se fundamenta en un modelo de intervención social, por medio de una metodología pedagógica, donde se promueve el bienestar y la integración social, principalmente de los grupos más vulnerables de la sociedad.

La pedagogía como ejercicio constante de reflexión de la educación se mueve en el campo de la formación de las ideas o campo “ideacional”; es decir, ideológico, representativo y simbólico. Las ideas pedagógicas que perduran en el tiempo y el espacio tienen un valor importante en lo que concierne a la historia de la educación como parte de la historia de la cultura. (Jiménez Becerra, 2018).

En este entendido, luego de la expedición de la resolución 160 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, los usuarios de ciclomotores de la localidad de Teusaquillo han estado directamente relacionados con el cumplimiento de la Resolución 160 de 2017 entre los años 2018 y 2022. Por lo cual son parte fundamental en la construcción de una cultura ciudadana y un modelo de transporte ambientalmente sostenible.

Es importante nombrar las autoridades de administrativas que velan por el cumplimiento de la Resolución 160 de 2017:

“de los cuales hacen parte el Ministro de Transporte; los Gobernadores y los Alcaldes; los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital; la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte; los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial; la Superintendencia de Transporte, las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º del artículo 3 de la Ley 769 de 2002 y los agentes de Tránsito y Transporte. (Superintendencia de Transporte, 2021)

Estos tienen facultades regulatorias y sancionatorias, propendiendo por la seguridad de las personas en las vías nacionales, así como de promover campañas pedagógicas de prevención y uso correcto de las infraestructuras viales.

La participación ciudadana es fundamental para lograr una gestión pública transparente en la formulación y ejecución de políticas de movilidad en el

Distrito Capital. Igualmente, facilita la generación de estrategias públicas para promover la movilidad multimodal, incluyente y sostenible, en tanto permite comprender y armonizar los objetivos institucionales con las vivencias y percepciones ciudadanas, favoreciendo el mejoramiento de la calidad de vida de los y las ciudadanas de Bogotá, al tiempo que potencia la productividad, la competitividad y la integración de Bogotá y la región, lo que constituye parte fundamental de la misión de Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023).

Es por ello pertinente proponer y diseñar herramientas que permitan divulgar o difundir sobre la resolución 160 de 2017 en la localidad de Teusaquillo en pro de mejorar el desarrollo de la cotidianidad de quienes a diario están transitando en esta importante localidad.

La Secretaría Distrital de Movilidad tiene entre sus objetivos, el orientar y liderar el planteamiento de políticas de movilidad para resolver las exigencias de desplazamiento de pasajeros, de manera peatonal como vehicular y de la expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior. (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023).

Para dar mayor cobertura y una reestructuración se creó la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, esta tiene como misión estimular las acciones del distrito en la promoción de prácticas alternativas de movilidad no motorizados por medio de distintas

acciones como el sistema de bicicletas públicas, el registro de bicicletas y el mejoramiento y rehabilitación de la infraestructura, entre otros.

Por ejemplo, desde la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón se desarrollaron las gestiones administrativas y reglamentarias para la construcción y formalización de la Resolución 318 de 2020 "Por la cual se dictan lineamientos para la definición e implementación de mobiliario urbano para cicloparqueaderos en el espacio público". (Secretaría Distrital de Planeación, 2021).

Así, la Secretaría Distrital de Movilidad es la organización que lidera en Bogotá los temas asociados con los medios de transporte ambientalmente sostenibles, trabaja conjuntamente con distintas entidades distritales para desarrollar estrategias.

Concretamente se encuentran, las Secretarías de Seguridad, de Desarrollo Económico, Planeación, Salud, Educación y Mujer, al igual que el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, el Instituto de Desarrollo Urbano, el Instituto de Participación Ciudadana, la Unidad de Mantenimiento Vial y el Instituto Distrital de Turismo.

Se han desarrollado campañas tratando de mejorar la movilización en bicicleta. Se destacan entre las acciones implementadas, la restauración de la infraestructura, programas de promoción del uso de la bicicleta, estrategias pedagógicas para el uso seguro de la misma, el sistema de señalización e información en vía para ciclistas y la estructuración del sistema de bicicletas compartidas.

La calidad de espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad para

acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural (Segovia & Dascal, 2000)

Lo anterior lleva a pensar en la importancia de la convivencia en armonía como el deber ser de la sociedad, y conjuntamente con las políticas públicas que contribuyan a la misma, con la finalidad de progresar como sociedad y como seres humanos, es importante llevarlo a cabo en la localidad de Teusaquillo.

En su trabajo pedagógico hacia la ciudadanía la Secretaría de Movilidad ha desarrollado una serie de manuales que apuntan a tener una mejor comunicación y cultura de movilidad, es así como en concordancia con el Decreto 672 de 2018, la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad – OACCM – coadyuba asesorando todas las dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad en la formulación e implementación de las políticas, planes, programas y proyectos en materia de comunicación estratégica de la Secretaría Distrital de Movilidad, así como las estrategias de cultura ciudadana. (Secretaría Distrital de Planeación, 2021).

Este tipo de colaboraciones tienen especial relevancia para promover el cumplimiento de la Resolución 160 de 2017, dado que propende por una comunicación efectiva y de calidad con la ciudadanía.

En palabras de Carmen V. Velasquez, se define como Planes de movilidad:

“el estudio socio urbanístico que tiene por objeto la ordenación urbanística y los diferentes medios de transporte con vista a lograr una movilidad más sostenible, un uso equilibrado de los medios de transporte y una menor dependencia de vehículo privado. Su función es: a) Favorecer un modelo de transporte y una movilidad más equilibrada y respetuosa con el medio ambiente. b) Dar protagonismo al peatón, c) Recuperar el valor de la calle como espacio público d) Fomentar el uso del transporte público y otros modos de transporte que no requieran el uso del vehículo privado.” (Velásquez, 2015)

Es así sistemáticamente que se generan y se ejecutan los planes que contribuyen al mejoramiento continuo de la movilidad que beneficie el entorno en general, tal como a los estudiantes, trabajadores, habitantes que a su vez son quienes transitan en la localidad de Teusaquillo, procurando mantener y recuperar la convivencia sana.

La educación vial debe impartirse tanto a conductores como a peatones, pues ambos roles deben interactuar en las calles y dar cumplimiento de normas viales frente a distintas situaciones. (Dávila, G, Goumbert, M.; Umpierrez, M.; Zambrano, A.; Zevallos, M., 2015)

2.3.2 Análisis de los datos recolectados de encuesta sobre la Resolución 160 de 2017 en la localidad de Teusaquillo.

Para elaborar el diagnóstico del cumplimiento de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en la localidad de Teusaquillo, como primera medida se realizó una encuesta entre las personas que circulan por esta localidad. Se llevó a cabo utilizando la herramienta tecnológica google forms, encuestando a cuarenta y cinco personas que tenían

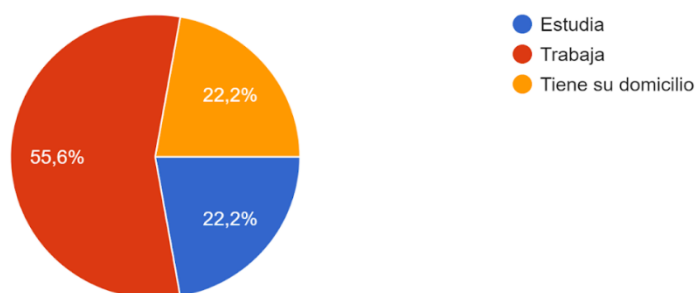
algún vínculo con la localidad de Teusaquillo, bien sea por estudio, trabajo o tenían su domicilio en esta localidad.

La primera pregunta estuvo orientada a establecer la relación que tienen las cuarenta y cinco personas encuestadas con la localidad de Teusaquillo, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Usted en la localidad de Teusaquillo?	
TRABAJA	25
ESTUDIA	10
TIENE SU DOMICILIO	10
TOTAL	45

¿Usted en la localidad de Teusaquillo?

45 respuestas

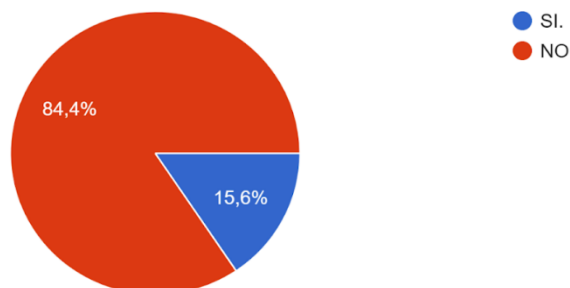


Con los resultados obtenidos se concluyó que la mayoría de los encuestados tienen relación con la localidad de Teusaquillo por motivos de su trabajo, además, aunque en menor medida las personas encuestadas estudian o tienen domicilio en la localidad de Teusaquillo, razón por la cual estuvieron acreditados y fueron pertinentes para desarrollar la encuesta.

La segunda pregunta gira en torno a establecer el conocimiento que tienen las cuarenta y cinco personas encuestadas sobre la existencia de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Conoce usted la Resolución 160 de 2017?	
SI	7
NO	38
TOTAL	45

¿Conoce usted la Resolución 160 de 2017?
45 respuestas



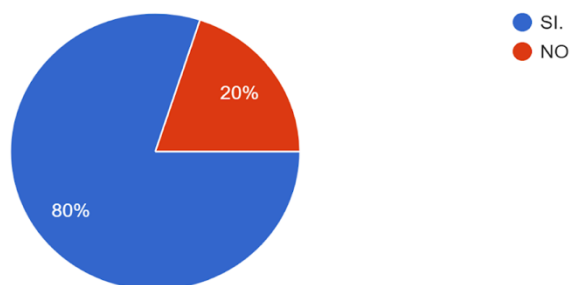
Los resultados arrojados dieron cuenta del desconocimiento de la existencia de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte entre los cuarenta y cinco encuestados, dado que 38 de ellos que representan el 84,4% del total de encuestados, respondieron que no conocían la Resolución 160 de 2027 y apenas 7 de ellos que corresponden al 15,6 % respondieron que sí conocían la Resolución 160 de 2017.

La tercera pregunta estuvo dirigida a establecer el conocimiento de los encuestados frente a lo que es un centro de diagnostico automotor, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Usted sabe que es un centro de diagnóstico automotor?	
SI	26
NO	9
TOTAL	45

¿ Usted sabe que es un centro de diagnóstico automotor?

45 respuestas



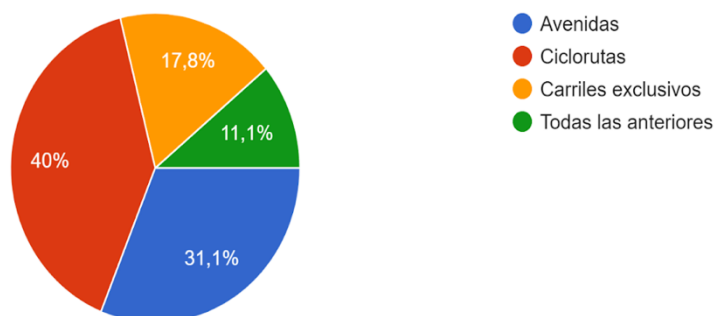
Los resultados establecen el desconocimiento por parte de los encuestados de lo que es un centro de diagnostico automotor, debido a que 36 encuestados que representan el 80% indicaron no saber que es un centro de diagnostico automotor, en contraposición 9 encuestados que representan el 20% indicaron si saber que es un centro de diagnóstico automotor.

La cuarta pregunta, se encaminó a establecer dónde deben circular o transitar los ciclomotores en la localidad de Teusaquillo, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Por dónde deben circular o transitar los ciclomotores en la localidad de Teusaquillo?	
CICLORUTAS	18
AVENIDAS	14
CARRILES EXCLUSIVOS	8
TODAS LAS ANTERIORES	5
TOTAL	45

¿ Por dónde deben circular o transitar los ciclomotores en la localidad de Teusaquillo?

45 respuestas



Los resultados recopilados establecieron que en mayor medida los encuestados determinaron que los ciclomotores deben transitar por la cicloruta. Debido a que, de 45 encuestados, 18 de ellos que representan el 40% así lo consideran. Aunque también se evidencio que existen otras concepciones dado que catorce encuestados respondieron que, en las avenidas, 8 encuestados respondieron que en carriles exclusivos y 5 de ellos consideran que en todas.

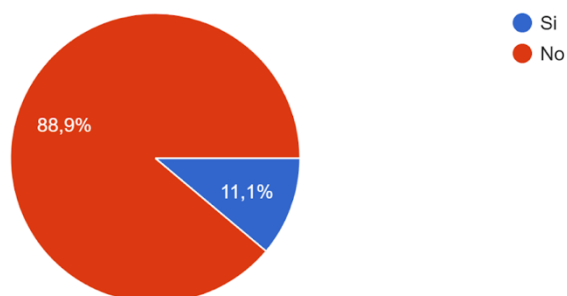
Evidenciando un amplio desconocimiento dado que la resolución 160 de 2017 del ministerio de transporte establece que no podrán transitar sobre las aceras o andenes, ciclovías, ciclorrutas o cualquier tipo de cicloinfraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas.

La quinta pregunta, pretendió establecer si los encuestados tenían conocimiento de los requisitos para poder circular en la localidad de Teusaquillo con base a la resolución 160 de 2017, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Tiene usted conocimiento de los requisitos para poder circular en la localidad de Teusaquillo con base a la resolución 160 de 2017?	
SI	5
NO	40
TOTAL	45

¿ Tiene usted conocimiento de los requisitos para poder circular en la localidad de Teusaquillo con base a la resolución 160 de 2017?

45 respuestas



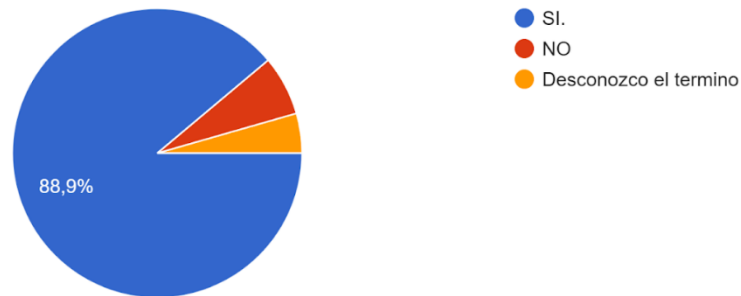
Los resultados establecen el desconocimiento por parte de los encuestados de los requisitos para poder circular en la localidad de Teusaquillo con base a la resolución 160 de 2017, Debido a que 40 de ellos que representan el 88.9% de los encuestados no conocen los requisitos.

La sexta pregunta, estuvo dirigida a establecer el conocimiento de los encuestados frente a lo que es el concepto de sostenibilidad ambiental, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Usted sabe que es sostenibilidad ambiental?	
SI	40
NO	3
DESCONOZCO EL TERMINO	2
TOTAL	45

¿ Usted sabe que es sostenibilidad ambiental?

45 respuestas



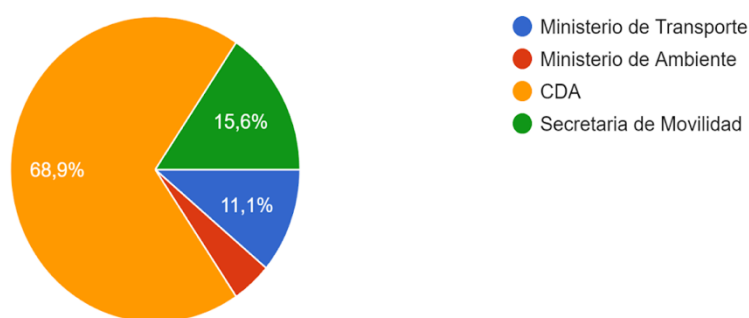
Los resultados establecen el conocimiento por parte de los encuestados del concepto de sostenibilidad ambiental. Debido a que 40 de ellos que representan el 88.9% de los encuestados conocen el concepto.

La septima pregunta, pretendió establecer si los encuestados tenían conocimiento donde se debe realizar la revisión técnico- mecánica de los medios alternativos de transporte que circulan en la localidad de Teusaquillo, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Dónde se debe realizar la revisión técnico- mecánica de los medios alternativos de transporte que circulan en la localidad de Teusaquillo?	
CDA	31
SECRETARIA DE MOVILIDAD	7
MINISTERIO DE TRANSPORTE	5
MINISTERIO DE AMBIENTE	2
TOTAL	45

¿ Dónde se debe realizar la revisión técnico- mecánica de los medios alternativos de transporte que circulan en la localidad de Teusaquillo?

45 respuestas



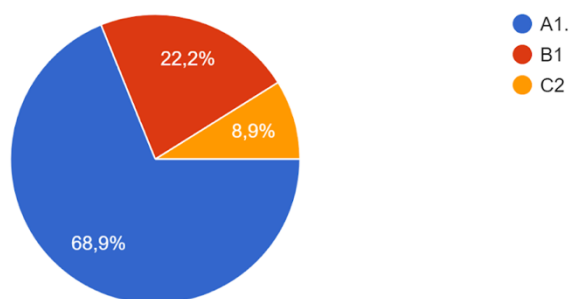
Los resultados establecen el conocimiento por parte de los encuestados de donde se debe realizar la revisión técnico- mecánica de los medios alternativos de transporte que circulan en la localidad de Teusaquillo. Debido a que 31 encuestados que representan el 68,9%, indican que en CDA Centro de Diagnóstico Automotor conforme lo establece la Resolución 116 de 2017 del Ministerio de Transporte.

La octava pregunta, pretendió establecer si los encuestados tenían conocimiento de que tipo de licencia deben tener los conductores que manejen ciclomotores en la localidad de Teusaquillo, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Que tipo de licencia deben tener los conductores que manejen ciclomotores en la localidad de Teusaquillo?	
A1	31
B1	10
C2	4
TOTAL	45

¿ Que tipo de licencia deben tener los conductores que manejen ciclomotores en la localidad de Teusaquillo?

45 respuestas



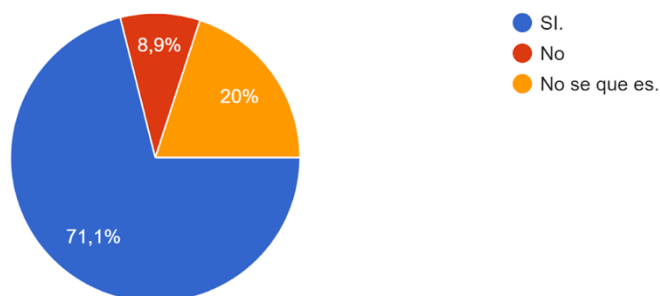
Los resultados establecen el conocimiento por parte de los encuestados de que tipo de licencia deben tener los conductores que manejen ciclomotores en la localidad de

Teusaquillo. Debido a que 31 encuestados que representan el 68,9%, indican que licencia de conducción A1, conforme lo establece la Resolución 116 de 2017 del Ministerio de Transporte.

La novena pregunta, pretendió establecer la consideración de los encuestados frente a sí era importante registrar los ciclomotores en el RUNT para circular en la localidad de Teusaquillo, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Es importante registrar los ciclomotores en el RUNT para circular en la localidad de Teusaquillo?	
SI	32
NO	4
NO SE QUE ES	9
TOTAL	45

¿ Es importante registrar los ciclomotores en el RUNT para circular en la localidad de Teusaquillo?
45 respuestas



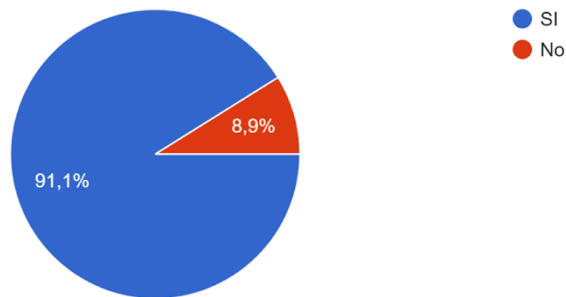
Los resultados recopilados establecieron que la mayoría de los encuestados consideran importante realizar el respectivo registro ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), dado a que 32 de los encuestados que representan el 71,1% así lo manifestaron.

La décima pregunta, pretendió establecer si los encuestados consideran importante conocer sobre la resolución 160 de 2017 por usar ciclomotores en la localidad de Teusaquillo, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Considera usted importante conocer sobre la resolución 160 de 2017 por usar ciclomotores en la localidad de Teusaquillo?	
SI	41
NO	4
TOTAL	45

¿Considera usted importante conocer sobre la resolución 160 de 2017 por usar ciclomotores en la localidad de Teusaquillo?

45 respuestas



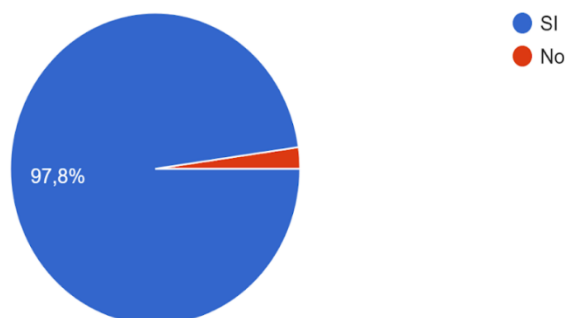
Los resultados recopilados establecieron que la mayoría de los encuestados consideran importante conocer sobre la resolución 160 de 2017 por usar ciclomotores en la localidad de Teusaquillo. Debido a que 41 de los encuestados que representan el 91,1% así lo manifestaron.

La decima primera pregunta, pretendió establecer si los encuestados consideraban importante una capacitación sobre la Resolución 160 de 2017 sobre el uso del ciclomotor en la localidad de Teusaquillo, bajo ese propósito se dieron los siguientes resultados:

¿Sería importante una capacitación sobre la Resolución 160 de 2017 sobre el uso del ciclomotor en la localidad de Teusaquillo?	
SI	44
NO	1
TOTAL	45

¿ Sería importante una capacitación sobre la Resolución 160 de 2017 sobre el uso del ciclomotor en la localidad de Teusaquillo?

45 respuestas

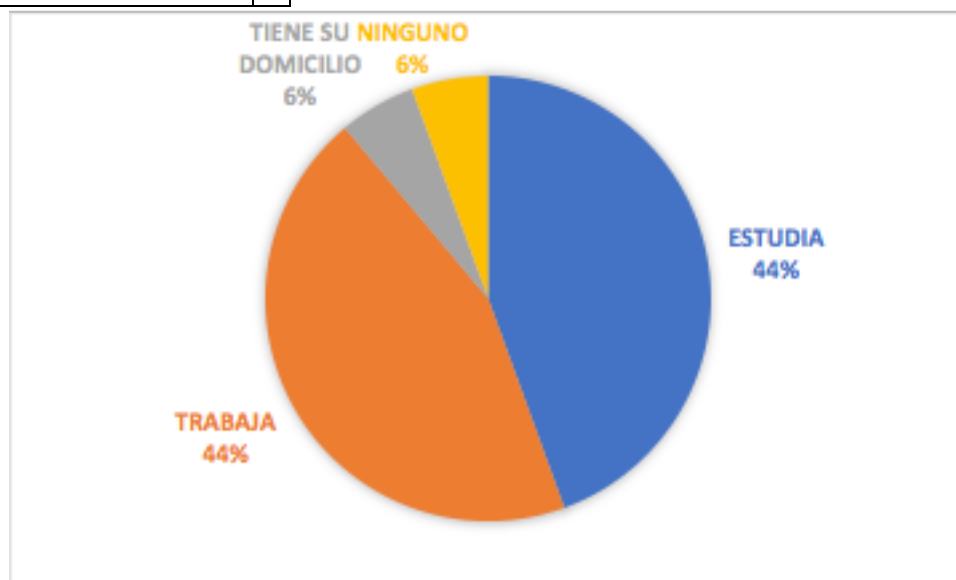


Los resultados recopilados establecieron que los encuestados consideraron importante una capacitación sobre la Resolución 160 de 2017 sobre el uso del ciclomotor en la localidad de Teusaquillo. En el entendido de que 44 encuestados que representan el 97,85 así lo manifestaron y 1 encuestado que representa el 2.2% manifestó no ser importante esa capacitación.

En segunda medida, se realizó una encuesta entre las personas que circulan por la localidad de Teusaquillo, esta vez directamente en campo interactuando personalmente con los encuestados.

¿Usted en la localidad de Teusaquillo?

ESTUDIA	8
TRABAJA	8
TIENE SU DOMICILIO	1
NINGUNO	1

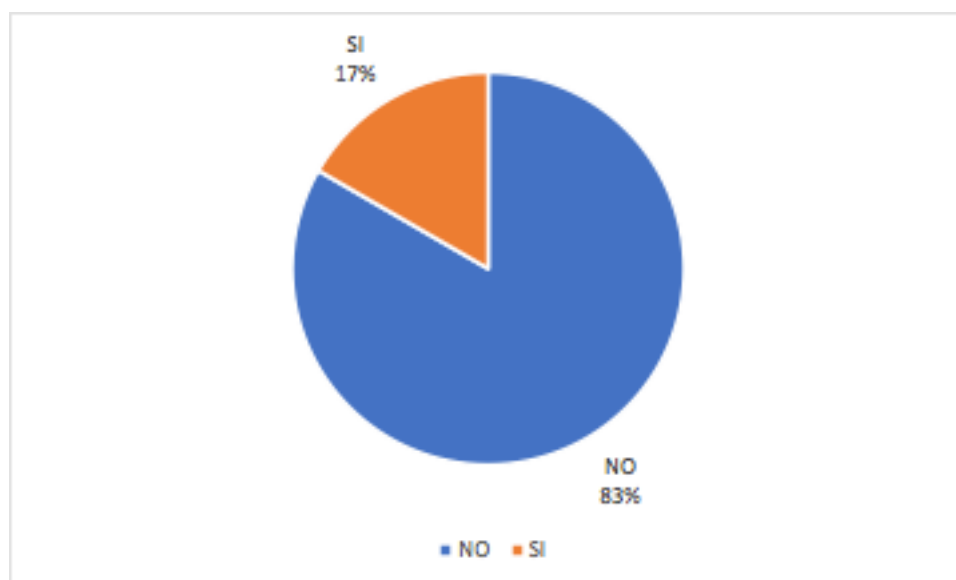


Las aplicaciones de las encuestas están dirigidas a personas que su rutina sea en la localidad de Teusaquillo en un punto clave como la universidad nacional, estadio el campín, estas se elaboran en campo, en esta ocasión son 18 personas en un rango de tiempo

de 4 horas que se encuestan de las cuales 8 son estudiante, 8 trabajan, 1 tiene su domicilio y una última se abstuvo de responder.

2 ¿Conoce usted la Resolución 160 de 2017?

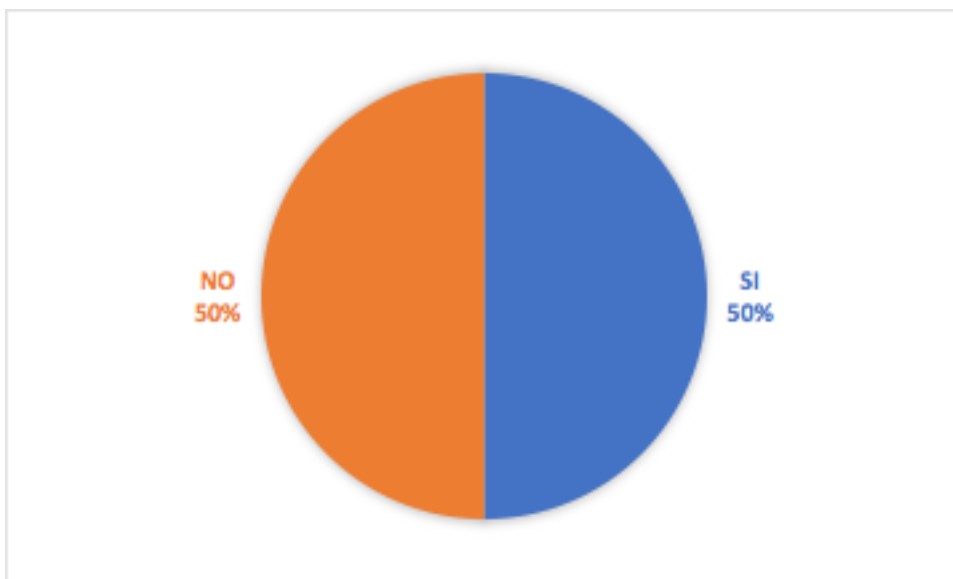
NO	15
SI	3



De las 18 personas encuestadas, 15 responden no conocer la resolución 160 de 2017 y 3 responde Sí, lo cual indica ser un número importante de personas que no conocen de esta.

3 ¿Usted sabe que es un centro de diagnóstico automotor?

SI	9
NO	9

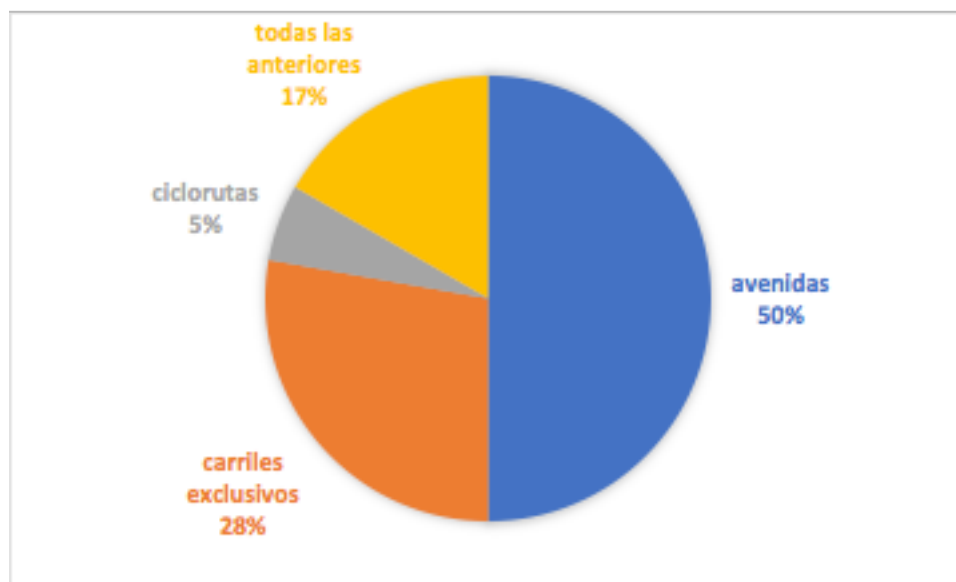


La resolución 160 de 2017 menciona la importancia del centro de diagnóstico automotor por lo tanto es relevante la pregunta, la respuesta para este caso es un 50-50, es decir 9 personas desconocen la funcionalidad, la importancia y su relación con la resolución 160 de 2017.

4 ¿Por dónde deben circular o transitar los ciclomotores en la localidad de Teusaquillo?

avenidas	9
----------	---

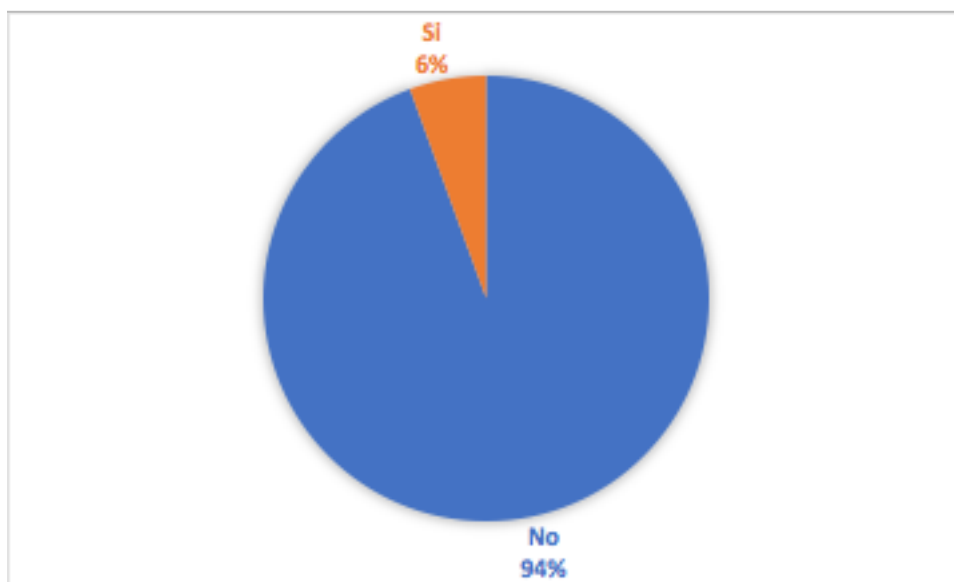
carriles exclusivos	5
ciclorutas	1
todas las anteriores	3



La resolución 160 de 2017 y la circular emitida por la secretaría de movilidad precisa por donde deben circular los ciclomotores por lo tanto se evidencia que el 50 % de los encuestados la desconocen y el otro 50 % pese a no conocer la resolución responden las avenidas.

5 ¿Tiene usted conocimiento de los requisitos para poder circular en la localidad de Teusaquillo con base a la resolución 160 de 2017?

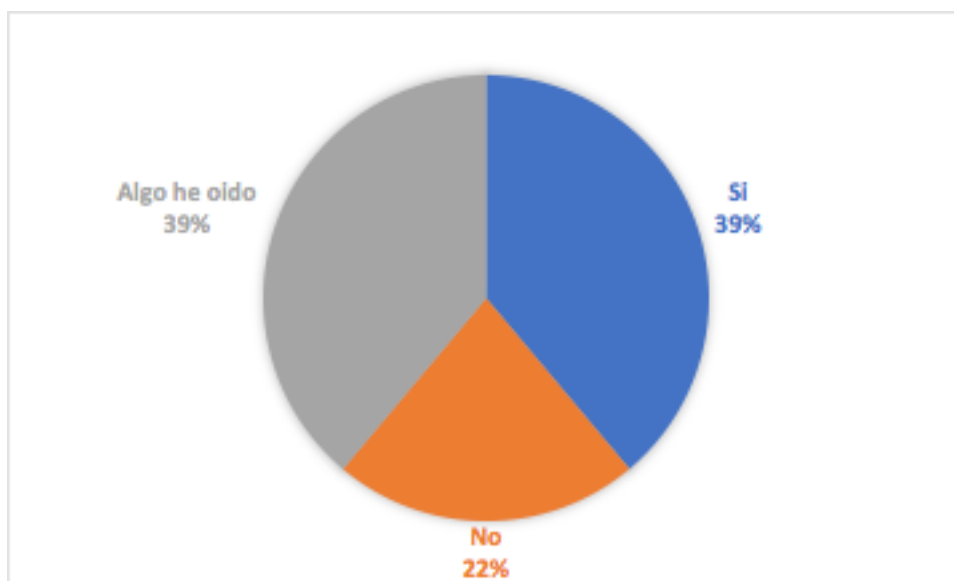
No	17
Si	1



Esta es una de las preguntas de mayor relevancia porque toca un tema específico del que se habla en la resolución 160 de 2017, y se evidencia que 17 personas que equivalen al 94 % no conocen los requisitos que se deben cumplir para el uso del ciclomotor, lo cual es inconsistente con la respuesta numero 2 ¿Conoce usted la Resolución 160 de 2017? Porque allí 3 personas es decir un 17 % responden que, si la conocen, no obstante, no conocen los requisitos de circulación es decir que conocen o han oído mencionarla más no han profundizado sobre la misma.

6 ¿Usted sabe que es sostenibilidad ambiental?

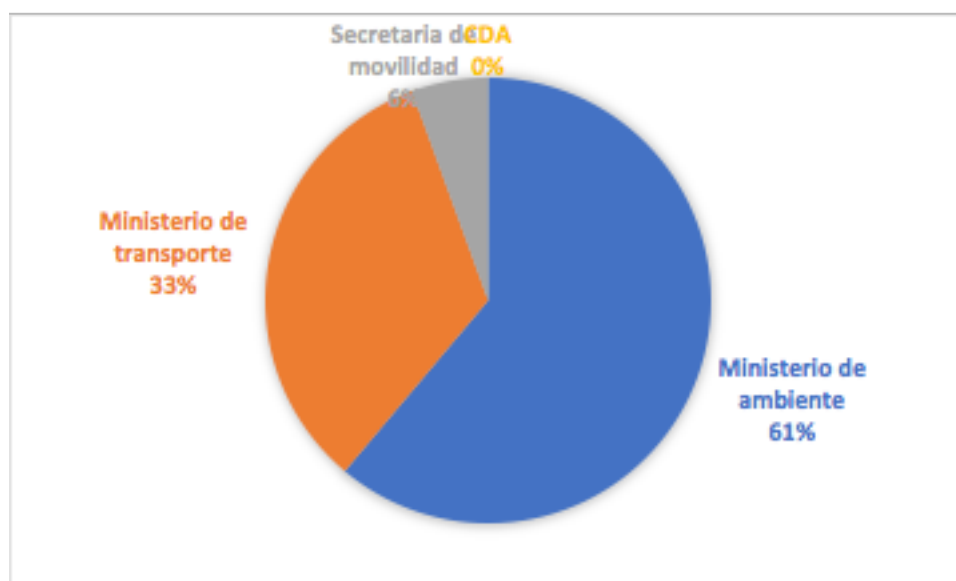
Si	7
No	4
Algo he oído	7



La pregunta es relevante dado que el ciclomotor para circular debe cumplir con unos requisitos y uno de ellos es la aprobación emitida por el centro de diagnóstico automotor donde el nivel de emisión de gases sea el adecuado en pro del medio ambiente, 61 % de las personas encuestadas no conocen sobre sostenibilidad.

7 ¿Dónde se debe realizar la revisión técnico- mecánica de los medios alternativos de transporte que circulan en la localidad de Teusaquillo?

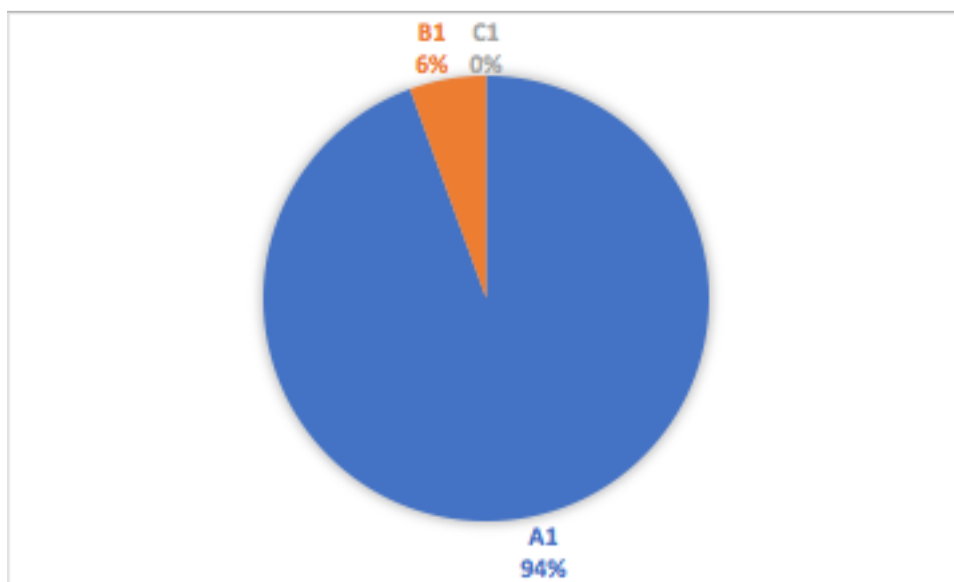
Ministerio de ambiente	11
Ministerio de transporte	6
Secretaría de movilidad	1
CDA	0



Esta pregunta busca medir si las personas encuestadas conocen donde se debe realizar la revisión técnico mecánica del ciclomotor, para la respuesta correcta ninguno acertó, es decir el 100 % de los encuestados no tienen claridad de donde se debe realizar la revisión pese que para la pregunta 3 ¿Usted sabe que es un centro de diagnóstico automotor? El 50 % de los encuestados dicen saber que es un CDA mas no conocen a profundidad que es el lugar indicado para la revisión tecno mecánica del ciclomotor.

8 ¿Qué tipo de licencia deben tener los conductores que manejen ciclomotores en la localidad de Teusaquillo?

A1	17
B1	1
C1	0



Es una pregunta pertinente dado que al interior de la resolución se indica que para circular con ciclomotores posterior a la emisión de la resolución 160 de 2017 debe contar como mínimo con licencia A1, y para el caso en concreto pese a que las personas desconocen la resolución si conocen el tipo de licencia. Posiblemente es por descarte.

9 ¿Es importante registrar los ciclomotores en el RUNT para circular en la localidad de Teusaquillo?

Si	14
NO	4
No se que es	0



La pertinencia de esta pregunta radica porque al interior de la resolución 160 de 2017 se establece que los ciclomotores deben estar en el registro único nacional de tránsito al ser este como la hoja de vida del ciclomotor, y demás medios alternativos de transporte, se sustrae que 14 personas responden SÍ es decir un 78 % y responden no 22 % siendo estas 4 por lo tanto se considera importante fortalecer el conocimiento en este aspecto.

10 ¿Considera usted importante conocer sobre la resolución 160 de 2017 por usar ciclomotores en la localidad de Teusaquillo?

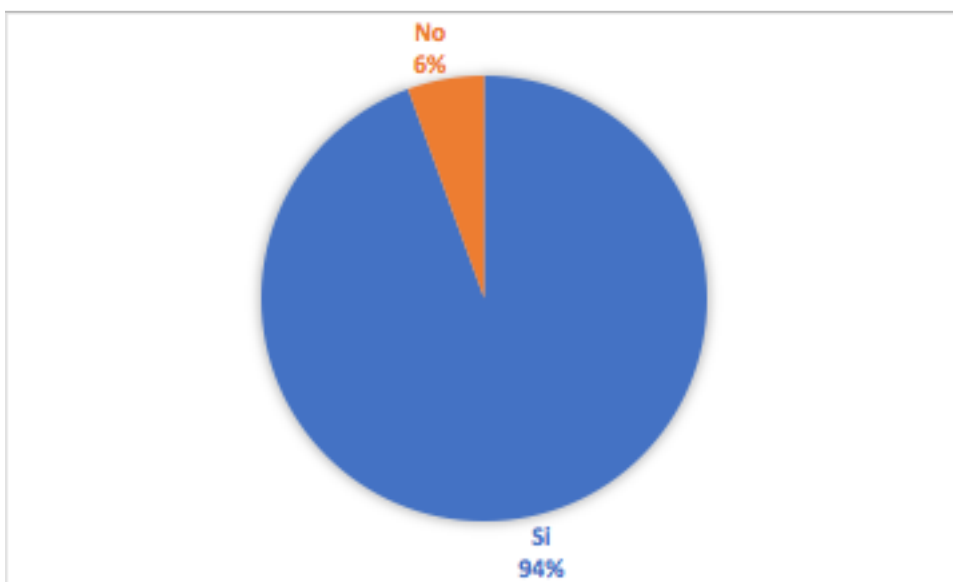
Si	18
No	0



Para ir concluyendo con esta encuesta el 100 % de los encuestados consideran que es importante conocer sobre la resolución 160 de 2017, es así como esta investigación se orienta en plantear más adelante las alternativas de solución.

11 ¿Sería importante una capacitación sobre la Resolución 160 de 2017 sobre el uso del ciclomotor en la localidad de Teusaquillo?

Si	17
No	1



El resultado en esta pregunta es 94 % de los encuestados indican que sí es importante una capacitación sobre la resolución 160 de 2017 y un 6 % que equivale a 1 de los 18 encuestados por razones propias no considera importante la capacitación sobre el tema, finalmente se fortalece la necesidad de dar a conocer lo concerniente de la resolución 160 de 2017 en materia del uso adecuado del ciclomotor como medio alternativo de transporte en la localidad de Teusaquillo.

Es importante el aporte académico y pedagógico que se logra mediante la investigación, la lectura realizada con la recopilación de información ante una problemática ha logrado identificar las políticas públicas existentes que regulan el transporte alternativo, como es el caso del ciclomotor. Además, permite contribuir a la sostenibilidad ambiental, mediante el estudio y la visibilización de esta problemática.

Desde el punto de vista académico, además de concentrarse en el estudio de documentos que versan sobre el transporte, la movilidad, la sostenibilidad ambiental, se ha sumado las medidas que ha tomado el ente encargado de vigilar y controlar el

cumplimiento de la resolución 160 de 2017, además de llevar a cabo una medición mediante.

Para poder llegar al tercer capítulo que trata el diagnóstico del cumplimiento de la resolución, se ha realizado la revisión de las políticas públicas, en el sentido de establecer si éstas van encaminadas con el cometido de la resolución, si los centros de diagnóstico cumplen con los requisitos, si este control contribuye con el objetivo de la resolución, además de las medidas de corrección, adición y el estricto cumplimiento de lo exigido.

Así las cosas, es importante el diagnóstico porque a partir de este nacen las sugerencias frente al cumplimiento de la resolución 160 de 2017 en el uso de ciclomotores para el periodo 2018 y 2022.

3. Formulación de hipótesis

La implementación de la Resolución 160 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte reglamenta el uso de los medios alternativos de transporte, entre ellos el ciclomotor, de esta manera se quiere saber si los habitantes, usuarios de ciclomotor y peatones de la localidad de Teusaquillo conocen a fondo sobre la resolución 160 de 2017, puesto que desde su emisión se ha evidenciado los vacíos que presenta en materia de divulgación y desarrollo de cada uno de los puntos claves, los cuales buscan controlar y procurar el uso adecuado de los medios alternativos de transporte tal como el ciclomotor, orientados en la circulación, registro, mantenimiento con la finalidad de contribuir al medio ambiente.

Así las cosas, su estricto cumplimiento queda expuesto mediante el análisis de encuestas aplicadas a una fracción de estudiantes, trabajadores y quienes tienen su domicilio en la localidad de Teusaquillo, donde se evidencia el desconocimiento de la resolución 160 de 2018 lo que significa que el efecto es negativo y por ende su cumplimiento está a la merced de cada persona. Los resultados de las encuestas tanto virtual como físicas permiten inferir la necesidad de dar a conocer a fondo sobre la resolución 160 de 2017 en la localidad de Teusaquillo en aras de su cumplimiento.

4. Marco Metodológico

El marco metodológico de esta investigación se presenta desde la línea de investigación número dos de la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca, publicada en su página web oficial, denominada Estado, sociedad y cultura en la formación jurídica.

Es así como en este capítulo se plantean los fundamentos que argumentan la decisión de utilizar una metodología mixta de investigación para aproximarse a la pregunta de investigación y los objetivos propuestos. Puesto que es pertinente para la obtención de datos utilizar varias técnicas de recolección.

La presente investigación es totalmente concreta ya que hay una realidad en medio del uso de los transportes alternativos y por ende se realiza una observación, análisis y acercamiento con los usuarios de los vehículos alternativos de transporte de la localidad de Teusaquillo sobre las fallas que existen en el cumplimiento de la resolución 160 de 2017. Es así como, este trabajo responde a la necesidad de revisar las falencias que se han dado en la implementación de la Resolución 160 de 2017 en Colombia, teniendo en cuenta que los usuarios desconocen la norma y las clases de vehículos que enmarca dicha normatividad. Así como la desinformación que ha surgido por parte de los comerciantes sobre la matrícula de estos vehículos.

En cuanto al estudio social, se debe realizar análisis de información, mediante la recolección documental; revisando fuentes bibliográficas, normativas y comerciales.

Esta investigación sobre la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en el Uso del ciclomotor como Medio de Transporte Sostenible en Teusaquillo periodo 2018 –

2022 es necesaria ya que se acerca al estudio de los problemas desde la perspectiva del usuario.

4.1 Desarrollo y métodos de investigación

Al mencionar las etapas de la investigación, se podrían recoger en tres estrategias que se han realizado durante el trabajo: 1) una aproximación teórico-metodológica; 2) el análisis de la normatividad implícita dentro de la resolución y: 3) el diseño y desarrollo de un estudio de caso de metodología mixta (cualitativa y cuantitativa);

El proyecto se realiza en siete (7) fases generales las cuales se listan a continuación junto con el detalle de lo que se desarrolló en cada una: A continuación, se plantean las fases a desarrollar

fases de investigación:

Fase 1: Evaluación y definición del tema de investigación, para esta fase se analizaron distintas problemáticas que podrían contribuir al desarrollo de una investigación en temas de movilidad sostenible, además se delimitó el alcance de la investigación.

Fase 2: Elección de metodología. Para esta fase se evaluó la viabilidad de la investigación, obteniendo como resultado la elección de un método mixto, pues la problemática que se eligió necesita de la recopilación, integración y análisis de datos. Quiere decir de investigación cuantitativa como cualitativa.

Fase 3: Desarrollo del primer objetivo específico. Se buscó comprender por qué este tipo de movilidad puede ser beneficiosa para Bogotá especialmente para la localidad de Teusaquillo

Fase 4: Desarrollo del segundo objetivo específico. En esta fase se establece la relevancia de las políticas públicas y cuales existían en materia de movilidad sostenible

Fase 5: Desarrollo del tercer objetivo específico. Para esta fase se realizó un diagnóstico sobre el cumplimiento de la Resolución 160 de 2017.

Fase 6: Análisis de la información: Ya contando con información sobre la temática de investigación, se comenzó a realizar la valoración de las respuestas que se dieron en las encuestas, así mismo a inferir conclusiones,

Fase 7: Formulación de alternativas de solución socio jurídicas: después de tener los datos de las encuestas y las respectivas conclusiones, se formularon 5 soluciones la problemática presente con la normatividad de la resolución 160 de 2017

Se establecieron como materiales para la investigación las bases de datos y recursos físicos y digitales en los cuales se pudo evidenciar información relacionada con la Resolución 160 de 2017.

Recursos a utilizar: monografías, libros, artículos científicos, artículos de revisión, fuentes en internet y documentos oficiales y 2 computadores.

4.2. Revisión y análisis de bibliografía

Se recopiló la resolución 160 de 2017 así como también otros documentos que hacen alusión al tema de investigación, también otras fuentes, libros publicados referentes al tema.

4.3. Técnicas de recolección de datos

La investigación desarrollada fue surtida en dos principales etapas, inicialmente se recolectó la parte documental para analizar el contenido de la normatividad, así como también las posibles falencias pedagógicas que hacen que el usuario no esté enterado o mal interprete las disposiciones allí escritas. Como segunda etapa realizó un análisis de la información teniendo en cuenta las respuestas de los usuarios de los medios alternativos de transporte.

Fase de Exploración de Campo

En esta fase se llevarán a cabo las actividades necesarias para realizar el reconocimiento del área de estudio e identificar los puntos críticos de movilidad peatonal y establecer las estrategias de observación y obtención de datos

Fase de Recopilación de Datos

Para complementar la investigación se consideró obtener datos cualitativos y cuantitativos a partir de la observación rigurosa y la aplicación de encuestas de conocimiento a los usuarios de la localidad de Teusaquillo sobre la resolución 160 de 2017.

Por tanto, esta investigación responde a la verificación de las falencias que existen en Bogotá sobre el control del cumplimiento de la Resolución, así como la falta de estrategias pedagógicas para que los usuarios comprendan la normatividad a cumplir.

4.4. Recoleccion y analisis de la información

El momento de recolección de información en el marco de la investigación se realizó por medio de las encuestas con el fin de lograr un acercamiento a una parte de la población de la localidad de Teusaquillo, donde el uso de los medios de comunicación está a la orden del día con el mismo aceleramiento con el que el común de los bogotanos vive.

El instrumento de recolección de datos: Se diseñó un instrumento de 11 preguntas en la plataforma de Google Encuestas, utilizando los tics como medio de comunicación con los usuarios. De la misma manera, se utilizó el mismo instrumento de forma física y se aplicó a las personas en campo en la localidad de Teusaquillo siguiendo la misma metodología de análisis.

Muestra: Se tomaron las respuestas de las 63 encuestas diligenciadas por ciudadanos mayores de edad que circulan en la localidad de Teusaquillo, para su respectivo análisis.

5 Conclusiones

Después de haber analizado los efectos del cumplimiento de la resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte en los usuarios de los vehículos ciclomotor como medio alternativo de transporte en la localidad de Teusaquillo, y a su vez a sus habitantes, trabajadores, y estudiantes, peatones se evidencia la pertinencia de robustecer su aplicación.

- La movilidad en la localidad de Teusaquillo presenta inconvenientes e inestabilidad para los distintos actores viales toda vez que no se cumple lo expuesto en la resolución 160 de 2017, por lo tanto, las personas que a diario se movilizan por la localidad sin importar su rol están envueltas en el efecto negativo de la resolución 160 de 2017.

- Es importante realizar campañas en la localidad de Teusaquillo que generen conciencia a los ciudadanos sobre el cumplimiento de la resolución 160 de 2017, la seguridad vial y en sí sobre la relevancia de respetar las normas de tránsito. Se deben robustecer más campañas de sensibilización además es importante contribuir desde el rol de cada uno a la armonía de la convivencia como sociedad en la localidad de Teusaquillo.

- La movilidad ambientalmente sostenible en la localidad de Teusaquillo pretende disminuir los problemas relacionados al modelo tradicional de transporte y la contaminación del aire por emisiones de CO₂, por ende, es una solución amigable con el medio ambiente, toda vez que la resolución 160 de 2017 regula el uso de medios de transporte alternativos, y posterior a la revisión técnico mecánica se certifica que puede tener uso siendo amigable con el medio ambiente.

- El Proyecto de Transporte Urbano Sostenible (SUTP), recopiló las mejores prácticas para el transporte urbano sostenible que pueden ayudar a las ciudades y una localidad como es Teusaquillo. Entre ellas están: 1) Planear ciudades densas a escala humana 2) Crear ciudades orientadas al transporte público 3) Optimizar la malla vial y su uso 4) Implementar mejoras en el transporte público 5) Promover vehículos limpios 6) Fomentar la caminata y el uso de la bicicleta 7) Controlar el uso de vehículos motorizados 8) Gestionar el estacionamiento 9) Comunicar soluciones 10) Abordar los retos de manera exhaustiva. Es así como mediante una serie de pasos y del diseño de estrategias se construye ciudad y dado la importancia de la localidad de Teusaquillo y ubicación en la ciudad, es importante la ejecución de los anteriores.

- La movilidad es uno de los grandes problemas que acarrea la atención por parte del Estado, por ende, al mencionar las políticas de movilidad o transporte sostenible se debe revisar que tan eficientes son, así mediante la resolución 160 de 2017 regula el uso de medios de transporte alternativo y no solo su labor llega hasta allí, sino que debe ser garante de su cumplimiento en la localidad de Teusaquillo.

- Generalmente los accidentes viales en la localidad de Teusaquillo tienen origen por el exceso de confianza y la carencia de pericia de algunos conductores, así mismo la combinación de bebidas alcohólicas es una causa que incide en los siniestros viales, es así como se fundamenta la importancia de dar a conocer la resolución 160 de 2017 que más allá de regular los medios de transporte alternativos, también protege de la vida.

- En la localidad de Teusaquillo han aumentado los vehículos alternativos, y muchas veces los comerciantes por querer realizar la venta omiten información clave para los clientes como por ejemplo el tipo de licencia que deben tener, así como la compra del seguro obligatorio, al tener contacto con una de las comercializadoras de ciclomotores, de alguna manera se mantienen tranquilos porque persuadir al comprador es con ciclomotores que no son sometidos a registro de matrícula y adquisición de seguro obligatorio de accidentes de tránsito, por no haber rigurosidad en la resolución 160 de 2017.

- El camino óptimo es tomando acciones pedagógicas, y así la localidad de Teusaquillo estaría entrando a una cultura sostenible y cuidado del medio ambiente, el conocimiento de la resolución 160 de 2017 es un aporte al orden en materia de tránsito y el camino al progreso continuo.

- El ciclomotor como medio de transporte alternativo en la localidad de Teusaquillo debe brindar seguridad no solo para el conductor y ocupante, debe serlo con el entorno y contribuir a la progresión de la sostenibilidad y a quienes transitan a diario, con ello se cumple lo estipulado en la resolución 160 de 2017.

- El desarrollo de la resolución 160 de 2017 deberá ser dentro de los tiempos establecidos desde el momento en que se promulga, siendo oportuna con las necesidades de la sociedad de la localidad de Teusaquillo, lo anterior porque desde su emisión por parte de los entes encargados no han desarrollado lo necesario para su cumplimiento.

- La sostenibilidad en la localidad de Teusaquillo deberá ser prioritaria dado la importancia cultural, turística, universitaria y en general por la persona que en su

cotidianidad circula por esta localidad, es así como el estricto cumplimiento de la resolución se hace necesario porque así se muestra una cara favorable de la localidad de teusaquillo.

6. Alternativas De Intervención Socio – Jurídica y Pedagógicas

Una vez analizada la Resolución 160 de 2017, se evidencia que reglamenta la circulación y registro de los vehículos de clase ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo. Así mismo se puede mencionar que los usuarios de este tipo de vehículos hacen caso omiso de la normatividad exigida para transitar con estos vehículos reflejando falencias por parte del Estado en la socialización de la resolución, en su pedagogía.

Dicha resolución se expidió con el objetivo de aumentar la seguridad vial en cuanto a la circulación de peatones y usuarios. Así mismo de crear conciencia de los posibles riesgos de ocasionar lesiones graves si no se toman las medidas necesarias para el uso de los mismo, además porque es importante que se cuente con las condiciones necesarias para el uso del ciclomotor.

De conformidad con lo anterior se hace necesario que el Estado en este caso la secretaría de Movilidad revise cuáles estrategias pedagógicas podría implementar para dar solución a está problemática, siendo esta para los peatones y usuarios de estos vehículos.

Así mismo para que los usuarios comprendan la pertinencia del cumplimiento de la Resolución en estudio, se debe tener en cuenta la pedagogía urbana, puesto que desde allí se analiza, reflexiona y conceptualiza las buenas prácticas educativas que con llevan a la formación de ciudadanos que acaten las normas que se impongan.

En ese orden de ideas, la participación ciudadana se tiene que orientar en general por el principio de corresponsabilidad social, por el cual los ciudadanos y las ciudadanas, individualmente o agrupados en colectivos,

tienen que contribuir al bien común o interés general de la sociedad. (Centro Latinoamericano de Participación para el Desarrollo, 2009)

El escenario en que se está trabajando la Resolución 160 de 2017 es el espacio público ya que aquí interactúan distintas dinámicas de la vida de los usuarios de los medios alternativos de transporte. Por ende, es imprescindible encontrar estrategias que permitan constituir ciudadanos que formen parte de las urbes actuales.

El uso de las normas para formar las grandes ciudades hace que la concientización juegue un papel importante en la innovación y evolución de cada ciudad, puesto que si todos los usuarios cumplen la normatividad no existirá una sanción social o una fiscalización para su acatamiento.

La adquisición de prácticas sociales se da en los espacios públicos, en el caso de estudio es en la localidad de Teusaquillo, Páramo (2009) reflexiona que “el ambiente urbano y en particular el espacio público ha sido el escenario por excelencia de aprendizaje y exhibición de las prácticas sociales que identifican y cohesionan los grupos culturales”

Con distintos propósitos, el espacio público ha sido empleado para educar e informar colectividades de ciudadanos que aprenden y comprenden de las situaciones observando las prácticas sociales, ello genera cierta difusión de las mismas ya que comparten con extraños dentro de ese espacio que al mismo tiempo genera una convivencia.

El espacio público urbano es un escenario educativo, lugar donde se consigue el conocimiento de las prácticas sociales sostenibles que conllevan a una convivencia, en el caso de esta monografía, en la modificación de comportamientos por medio de la

sensibilización a partir de folletos educativos que se repartirán en la localidad de Teusaquillo a los usuarios de los medios alternativos sostenibles, ello con el fin de concientizar y educar sobre la resolución en estudio.

También es importante mencionar las prácticas culturales de convivencia toda vez que se conoce como la acción de convivir todos juntos y Páramo (2009) señala que: Formas de actuación similar entre individuos producto de similitudes en el ambiente que son aprendidas y mantenidas socialmente y en el tiempo, es decir son transmitidas por generaciones.

Entendiendo que el espacio público puede permitir adquirir, es necesario tener en cuenta que las prácticas culturales pueden ser normativizadas o no de una forma legal. Hay prácticas que se aprenden en el colegio, otras en el hogar, así como también con amistades y hay otras que se pueden encontrar de una forma general para la colectividad en una resolución, código, manual entre otros.

Se puede mencionar, por ejemplo, el uso del casco al momento de utilizar un ciclomotor o alguno de los medios de transporte alternativo, se cumple muchas veces porque se encuentra los agentes de policía en las calles, lo pertinente es hacer que el usuario comprenda que su uso es un beneficio para todos, pero es una responsabilidad individual.

Cuando un ciudadano denuncia o llama la atención sobre una práctica ilegal es porque siente que está afecta a la comunidad y desea su estricto cumplimiento.

Desde la universidad y por medio del presente trabajo se realizan las siguientes intervenciones socio-jurídicas y pedagógicas:

Cartilla Educativa de la Resolución 160 de 2017

Es una herramienta pedagógica que contiene la información de la resolución 160 de 2017 en un lenguaje claro y concreto para que los usuarios de los vehículos ciclomotor, tricimotor y cuatrimotor tengan a la mano la normatividad que deben cumplir. Dicha cartilla se entregará por parte de sus autores a la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca.

Folleto informativo de la Resolución 160 de 2017

Los principios de justicia social y derechos humanos se concentran en el conocimiento del derecho que incluye en el hecho humano en la mayoría de sus magnitudes y plantea las bases normativas, jurídicas y legales para el acceso de los usuarios.

En tal sentido como estrategia pedagógica es necesario que en los lugares donde se comercialicen los ciclomotores y medios alternativos de transporte se suministre a los usuarios compradores un folleto donde se explique la normatividad que deben cumplir al momento de utilizar un medio de transporte alternativo.

En la publicidad los colores son utilizados para que el consumidor reciba estímulos visuales externos y le impulsen a realizar distintas acciones. La importancia de las diferentes tonalidades está en que transmiten sensaciones al receptor inconscientemente, es decir, sin que este se dé cuenta.

Sugerencia Curso Pedagógico “capacitación” sobre la Resolución 160 de 2017

Teniendo en cuenta el desconocimiento y las constantes infracciones por parte de los usuarios de los ciclomotores, y medios de transporte alternativo en cuanto a los requisitos y

normas para el uso de los mismos. Se hace necesario que previamente y cuando se infrinja la resolución 160 de 2017 se tome como opción la realización de un curso pedagógico “capacitación” que les permita generar conciencia y conocer de forma y fondo lo que en ella se dice.

Con ello tendrán como beneficio una herramienta útil para la utilización de estos medios de transporte evitando incumplir dicha normatividad. Así las cosas, es pertinente que, entidades como Movilidad y el ministerio de transporte tengan espacios híbridos donde los usuarios puedan recibir charlas pedagógicas en cuanto a la resolución que deben acatar.

Sugerencia de reforzar la atención en los CDA y suministrando información de la resolución 160 de 2017.

Se requiere con prontitud realizar mejoras en los centros de diagnóstico automotriz ya que es un lugar donde se realizan pruebas y evaluaciones en los sistemas electrónicos y mecánicos de un vehículo, para determinar su condición y mejorar sus fallas, Así mismo puede proporcionar servicios de mantenimiento y reparación para solucionar los problemas detectados en el vehículo.

Así mismo se sugiere mayor divulgación de información respecto la resolución 160 de 2017 con la finalidad del uso adecuado y las condiciones necesarias para su circulación. Se realiza propuesta de capacitación a los funcionarios y empleados del centro de diagnóstico automotor profundizando en el conocimiento de la misma. la página web de centro diagnóstico

automotor no contiene información sobre la resolución 160 de 2017, por lo tanto, se considera que se debe fortalecer.

Intervención en programa radial:

Se graba el día siete (13) de octubre de 2023 la socialización del trabajo de grado para optar al título de abogado, en el programa radial del Semillero de investigación Pedagogía y Derecho de la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca, dirigido por la doctora Myriam Sepúlveda López, también directora del programa y quien con su conocimiento contribuyo en la asesoría de la monografía, a las 8:00 a.m.

En dicha intervención se abordan las generalidades de la resolución 160 de 2017, las dudas y/o confusiones que tienen los usuarios de los medios alternativos de transporte, resultados de la investigación, cómo se realizó el trabajo, y, finalmente, las alternativas de intervención socio – jurídica planteadas por los autores frente a la problemática trazada.

7. Anexos

Se adjuntan los siguientes anexos:

7.1. Cartilla de la Resolución 160 de 2017.

7.2 Folleto de la Resolución 160 de 2017.

7.3 Formato Capacitación SABERES SOBRE EL USO DE LOS CICLOMOTORES, POR UNA MOVILIDAD ALTERNATIVA Y SOSTENIBLE.

7.4 Formato capacitación sobre la resolución 160 de 2017.

7.5 PDF cuestionario realizado a usuarios de los medios alternativos de transporte

REFERENCIAS

Alcantara,E.2010. Análisis de la movilidad urbana.Espacio, medio ambiente y equidad. Corporación Andina de Fomento, ISBN 978-980-6810-60-0, Bogotá, Colombia, pp. 22, 204

Alcantara de Vasconcellos, E. (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá: CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>

Allen, Jaime (2011) Boletín técnico pitra programa de infraestructura del transporte, vol. 2 <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/xmlui/bitstream/handle/50625112500/370/22.pdf?sequence=1>

Alvarez Valencia, C. (2016). La movilidad sostenible como política global y su consolidación hacia el futuro en la ciudad de Medellín en respuesta a la ocupación territorial y sus problemáticas (Doctoral dissertation).

Alternativas Económicas (2014) Transporte // La Bici se Impone en Todo el Mundo. Medios de transporte alternativos. <https://alternativaseconomicas.coop/medios-de-transporte-alternativos>

Alzate, S. A. (2011). Las políticas públicas en Colombia. Insuficiencias y desafíos. In Revista Forum.

Auteco Electric Starker. (2017). Movilidad Eléctrica Juan David Álvarez. [Movilidad Eléctrica Juan David Álvarez](#)

Barbero, J. (2006). Transporte urbano. Giugale, MM, Fretes-Cibils, V. y JL Newman , 273-288. https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/56541418/Cap.11._Transporte_Urbano-libre.pdf?1526056795=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DCap_11_Transporte_Urbano.pdf&Expires=1694617699&Signature

Cadena, C. (2014). Green Politics in Latin American Cities. Sustainable Transport Agendas. Sustainable Transport Agendas (Doctor, dissertation). Maastricht University, Maastricht, The Netherlands. [https://cris.maastrichtuniversity.nl/portal/en/publications/green-politics-in-latin-american-cities--sustainable-transport-agendas\(70377876-0927-4f85-8d8d-06777d4c0d79\).html](https://cris.maastrichtuniversity.nl/portal/en/publications/green-politics-in-latin-american-cities--sustainable-transport-agendas(70377876-0927-4f85-8d8d-06777d4c0d79).html)

Carbonell & Velez. (2010) elementos para la puesta en valor y promoción de la localidad de teusaquillo como destino turístico, anuario turismo y sociedad XI, 58.

Centro Latinoamericano de Participación para el Desarrollo, (2009). Carta Iberoamericana de Participación Ciudadana en la Gestión Pública. <https://clad.org/wp-content/uploads/2020/07/Carta-Iberoamericana-de-Participacion-06-2009.pdf>

Céspedes, E., Pérez, A. & Ruano, A. (2014) Madrid sobre ruedas: transportes alternativos. Periódico Universitario UCEM en la Web 2.0. 2020 <http://generaciondospuntocero.com/madrid-sobre-ruedas-transportes-alternativos>

Comision de las comunidades europeas (2000): Integrated policy aspects of sustainable mobility. Working Paper. Extra Project. Transport RTD Programme. Fourth Framework Programme.

Cubillos Rojas, C. A., & Niño Pinzón, B. E. (2023). Smart road detection: sistema participativo para la detección de irregularidades en la malla vial de la avenida carrera 68. <http://repository.pedagogica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12209/18631/smart%20road%20detection.pdf?sequence=4>

Cubillos Rojas, C. A & Niño Pinzón, B.E (2023). Contrastación entre expectativas y percepción de la calidad de servicio del sistema de transporte público de autobuses en Bogotá.

Dávila, Goumbert, M. ;Umpierrez, M. ; Zambrano, A. ; Zevallos, M (2015). Aprendamos educación vial. Universidad Casa Grande, Guayaquil.

<http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/bitstream/ucasagrande/657/1/Tesis885GDAVa.pdf>

Erazo. X (2007).Políticas Públicas para un Estado social de derechos. El paradigma de los derechos universales.

[Escámez Sánchez, J. \(1998\). Educación para la promocion de los Derechos Humanos de la tercera generacion . Valencia, España - Spain: Generalitat Valenciana.](#)

Fraume, N (2007). Diccionario Ambiental. Ecoe Ediciones.

Gomez, S. A. S. (2008). El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del siglo XX. *Apuntes del CENES*, 27(46), 141-182. GOMÉZ, L. La contaminación le saldrá cara a Bogotá.

Google Maps

<https://www.google.com/maps/place/Teusaquillo,+Bogot%C3%A1/@4.640843,-74.1080917,14z/data=!3m1!4b1!4m6!3m5!1s0x8e3f9beaa5647337:0x6fa358372e109359!8m2!3d4.6422765!4d-74.0907071!16zL20vMGZicmgx?entry=tt>

Gutierrez, A. (2012). ¿que es la movilidad? Bitacora 21.

<https://www.redalyc.org/pdf/748/74826255011.pdf>

Herrero, L. J. (2011). Transporte y movilidad, claves para la sostenibilidad.

http://www.fgcsic.es/lychnos/es_es/articulos/transporte_movilidad_claves_para_la_sostenibilidad.

Herreras, E. B. (2003). Metodología de la Investigación Evaluativa: Modelo CIPP1.

Revista Complutense de Educación. 14(2), 361-376.

Hinestroza, L. (2014). Formulación de un marco regulatorio para la integración óptima del vehículo eléctrico con el sector eléctrico y la movilidad urbana de Bogotá D.C. [Tesis o trabajo de investigación presentada(o) como requisito parcial para optar al título de: Magister en Ingeniería Eléctrica].

<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/48559/1140820250.2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Herce M, 2009, sobre la movilidad en la ciudad, editorial Reverte, recuperado de

<https://www.reverte.com/media/reverte/files/sample-89259.pdf>

Idiger, 2017

<https://www.idiger.gov.co/documents/220605/263892/Identificaci%C3%B3n+y+Priorizaci%C3%B3n.pdf/be5c6d3b-a7e2-4dac-972c-1ca9db6ad6e3>

J. Riaño, H. Amaranto, J. Manrique. (2010) Balances Energéticos 1975-2009. UPME-Ministerio de Minas y Energía.

Jiménez Becerra, A. (2018). Historia del pensamiento pedagógico colombiano: una mirada desde los maestros e intelectuales de la educación. Editorial UD.

https://die.udistrital.edu.co/sites/default/files/doctorado_ud/produccion/historia_del_pensamiento_pedagogico_colombiano.pdf

Larsen, B. (2004) Costo del daño ambiental en Colombia: una evaluación de riesgos socioeconómicos y ambientales para la salud. Informe elaborado para el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial República de Colombia.

Love Valencia. (s.f.). Alquiler de bicis eléctricas en destinos turísticos.

<https://www.lovevalencia.com/alquiler-de-bicis-electricas-en-destinosturisticos.ht>

Martínez, R. (2007). Aspectos políticos de la educación ambiental. Revista Electrónica Actualidades Investigativas en Educación (INIE), Vol. 7(3), 1-25.

Ministerio de transporte (2017) implementación resolución 160 de 2017-registro y circulación de ciclomotores, tricimotos y cuadriciclos (MT No 20172100035361) 07 de febrero de 2017, ministerio de transporte.

<https://www.google.com/search?q=resolucion+160+de+2017&oq=resolucion+160+&aqs=cchrome.1.69i57j0i512l9.3134j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2020). Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica. [ENME.pdf \(upme.gov.co\)](#)

Miralles C. (1998): «La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana». Ecología Política, n° 15, 123-131.

Morchin, W; Omah, H. Electric Bicycles. 2006

Naciones Unidas (1987). Desarrollo y cooperación económica internacional: Medio ambiente. Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo Nota del Secretario General

pag23 https://www.ecominga.uqam.ca/PDF/BIBLIOGRAPHIE/GUIDE_LECTURE_1/CMMAD-Informe-Comision-Brundtland-sobre-Medio-Ambiente-Desarrollo.pdf

Nieto, Carlos (2011) El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país, apuntes, El inicio, volumen 24 pag 62-75 <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a05.pdf>

Obando, J. (2019). Ley 1964 de 2019 “Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones. Blog Departamento de Derecho del Medio Ambiente Universidad Externado de Colombia. [Ley 1964 de 2019](#)

"Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones" - Derecho del Medio Ambiente (uexternado.edu.co)

Ocde. (2011). Hacia el crecimiento verde. Un resumen para los diseñadores de políticas.

Ortiz, S. (2019). Configuración tributaria del impuesto sobre vehículos automotores en las motocicletas eléctricas en el departamento antioqueño. Trabajo de grado para obtener el título de abogado]. <http://repository.unaula.edu.co:8080/jspui/handle/123456789/1508>

Páramo. P (2009). Metacontingencias y cambios de prácticas culturales en el espacio público urbano. En: Revista, Pretil. Bogotá: Instituto de Investigaciones y Proyectos Especiales. Universidad Piloto de Colombia. Año 7 No 20. Marzo- junio 2009

Pauli, G. (2010). Economía Azul. Madrid: TusQuets.

Peralta (2020) Estudios Demográficos y Urbanos, vol. 35, núm. 1 (103), enero-abril, pp. 215-242

Pérez, Y, (2021) La contaminación del medio ambiente,
https://www.researchgate.net/publication/356841723_LA_CONTAMINACION_AMBIENTAL/link/61b018dc6cd00716cc3fa743/download

Pico Merchán, M. E., Gonzáles Pérez, R. E., & Noreña Aristizábal, O. P. (2011). Seguridad vial y peatonal: Una aproximación teórica desde la política pública. Hacia la Promoción de la Salud.

Pinzón, M. (2016). La ciudad ambiental sostenible de la que se habla. ¿Utopía o Realidad? XIV Coloquio Internacional de Geocrítica. Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro. Barcelona. <https://goo.gl/1XNyKj>

Pinzón, M. (2016). La ciudad ambiental sostenible de la que se habla. ¿Utopía o Realidad? XIV Coloquio Internacional de Geocrítica. Las utopías y la construcción de la sociedad del futuro. Barcelona. párr 38, <https://goo.gl/1XNyKj>

Puig I; Boix, J. La bicicleta es un vehículo para cambiar nuestras ciudades. Revista Papeles de cuestiones Internacionales, 1999.

Ríos, V. (2017). Estado del arte de los vehículos eléctricos y su posible implementación en Colombia. [Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de Ingeniero Mecánico].
<http://repositorio.utp.edu.co/dspace/bitstream/handle/11059/8227/6292293R586.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Salazar Vargas, Carlos (1995) Las políticas públicas Pontificia universidad Javeriana. Colección de profesores. Bogota. N 19

Sánchez, R. (1992). La proteccion del medio ambiente y el derecho al desarrollo,
<https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/colombia-int/article/view/2305>

Sanchez y Zucchini (2020) Movilidad del cuidado en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte, ciudad y territorio estudios territoriales LII

Secretaría técnica de la red de ciudades y pueblos hacia la sostenibilidad, 2001, Modelo de Pacto local para la Movilidad Sostenible y Metodología para la redacción.

<http://habitat.aq.upm.es/lbl/guias/es-2001-pacto-local-mov-sost.pdf>

Segovia, O. y G. Dascal, eds. 2000. Espacio público, participación y ciudadanía. Santiago: Ediciones sur.

Superintendencia de Transporte. (2021). Autoridades de Tránsito y Organismos de Tránsito (OT). Septiembre 2021,

https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Septiembre/Comunicaciones_17/PR ESENTACION-1-SESION.pdf

Taborda, V (2018). La bicicleta eléctrica, una alternativa de movilidad limpia con beneficios para la salud de Medellín. Instituto Universitario Tecnológico de Antioquia. Medellín

Veeduría distrital de ambiente, Colombia. Contaminación atmosférica y calidad del aire, Bogotá. Julio, 2018.

Vega.O; Rivera, H; Malaver. N; Recibido (2017) Aprobado: 12/05/2017 Vol. 38 (Nº 43)

Año 2017. Pág. 3

Referencias documentales

El Espectador. (2019). Al año Colombia emite 237 millones de toneladas de CO2 hacia la atmósfera. <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/al-ano-colombia-emite-237-millones-de-toneladas-de-co2-hacia-la-atmosfera/>

Iea. 2019 <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2019>

ONU. (2015). Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, https://unctad.org/meetings/es/SessionalDocuments/ares70d1_es.pdf

Secretaria distrital de ambiente (2017) Movilidad en bicicleta en bogota, [file:///Users/dafnekatherinprieto/Downloads/5054_informe_movilidad_en_bicicleta_en_bogota%20\(1\).pdf](file:///Users/dafnekatherinprieto/Downloads/5054_informe_movilidad_en_bicicleta_en_bogota%20(1).pdf)

Secretaria distrital de movilidad, Colombia. ¿Están obligadas las bicicletas eléctricas a efectuar el registro y portar los documentos establecidos en la Resolución 160 de 2017? Bogotá. 10 de agosto de 2017.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2018). Revisión y actualización del Plan Maestro de Movilidad de Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad. (2021). Manual de comunicaciones y cultura para la movilidad. 15 de septiembre de 2021. <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/13-09->

[2021/pe02-m02-manual-de-comunicacion-y-cultura-para-la-movilidad-4.0_de_15092021.pdf.pdf](#)

Secretaría Distrital de Movilidad. (2023). Funciones y Deberes. 23 de agosto de 2023.

Recuperado de: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Funciones_deberes

Secretaría Distrital de Planeación. (2021). Informe de Seguimiento Plan de Acción de la Política Pública de la Bicicleta 2021-2039. 17 de noviembre de 2021.

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/info_seguimiento_ppbicicleta_2021_1.pdf

Secretaría distrital de ambiente, Colombia. Documento técnico de soporte, Bogotá. Abril, 2017

Secretaria distrital de planeación, Colombia

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/guia_formulacion_implementacion_politicas_publicas.pdf

Referencias legales

Acuerdo 619 de 2015. (2015, 29 de septiembre) Concejo de Bogotá D.C.

[acuerdo_619_15.pdf \(concejodebogota.gov.co\)](#)

Acuerdo 732 de 2018. (2018, 28 de diciembre) Concejo de Bogotá D.C.

[Microsoft Word - Bogota-Alcaldia-Acuerdo-2018-N0000732_20181228.doc \(multiscreensite.com\)](#)

Constitución política de Colombia. (1991). Artículo 2 (Título I) 2.a ed. Legis

Constitución política de Colombia. (1991). Artículo 79 (Capítulo 3) 2.a.ed. Legis

Alcaldía mayor de Bogotá (29 de diciembre de 2011). Decreto 677 de 2011.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=26166>

Congreso de la Republica de Colombia (30 de abril de 1959). Ley 15 de 1959.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=17276>

Rama Legislativa (13 de septiembre de 2002). Código nacional de tránsito. Ley 769 de

2002. https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

Congreso de la Republica (26 de diciembre de 2012) Ley 1607 de 2012. [Leyes desde 1992](#)

[- Vigencia expresa y control de constitucionalidad \[LEY_1607_2012\]](#)

[\(secretariasenado.gov.co\)](#)

Congreso de la Republica (14 de julio de 2017).Ley 1844 de 2017. [Leyes desde 1992 - Vigencia expresa y control de constitucionalidad \[LEY_1844_2017\] \(secretariasenado.gov.co\)](#)

Congreso de la Republica (27 de Julio de 2018). Ley 1931 de 2018. [Leyes desde 1992 - Vigencia expresa y control de constitucionalidad \[LEY_1931_2018\] \(secretariasenado.gov.co\)](#)

Congreso de la Republica (11 de Julio de 2019).Ley 1964 de 2019. [LEY 1964 DEL 11 DE JULIO DE 2019.pdf \(presidencia.gov.co\)](#)

Ministerio de transporte. (2 de febrero de 2017). Resolución 160 del 2 de febrero de 2017. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=68085>

Ministerio de transporte (4 de agosto de 2022). Runt. Resolución Número 20223040045295. https://www.runt.com.co/sites/default/files/normas/MinTransporte-Resolucion-2022-N0045295_20220804.pdf

Presidencia de la republica (29 de junio de 2017). Decreto 1116 de 2017. (2017, 29 de junio). <http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%201116%20DEL%2029%20DE%20JUNIO%20DE%202017.pdf>

Presidencia de la republica (13 de noviembre de 2019).Decreto 2051 de 2019..[DECRETO 2051 DE 2019 \(suin-juriscol.gov.co\)](#)