



LA
FIEBRE AMARILLA
EN BOGOTÁ



LOS TAXÍMETROS FUERA DE CONTROL

TRABAJO DE GRADO

Periodismo y Opinión Pública
Escuela de Ciencias Humanas

Universidad del Rosario

Autora: Luisa Fernanda Ballén Pachón

Tutor: Álvaro Duque

Directora de Programa: Sandra Ruíz

Decana Facultad: Stéphanie Lavaux

Fotografía: Luisa Fernanda Ballén Pachón

Diseño: Juan Camilo Velandia

E-mail: luisafda987@hotmail.com



UNIVERSIDAD DEL ROSARIO

2012

Prohibida su reproducción total o parcial sin autorización
expresa de la autora.

La fiebre amarilla en Bogotá

Los taxímetros fuera de control

Por Luisa Fernanda Ballén Pachón

CONTENIDO

Página

7

La incertidumbre de no saber cuántos están adulterados

Página

15

La falta de controles estimula la adulteración

Página

23

El “arte” de adulterar

Página

29

Un vistazo desde la barrera

Los 345 comparendos que impone la Policía de Tránsito cada semestre por taxímetros adulterados y las historias de abusos por cobros exagerados evidencian la gravedad del problema en Bogotá. Un estudio presentado por el ex concejal Javier Lastra revela una sorprendente cifra: al año los habitantes de la ciudad pierden cerca de \$200 mil millones por culpa de dispositivos ilegales como el “muñeco”. Hoy las redes sociales se han convertido en el medio más efectivo para denunciar las irregularidades.

La incertidumbre de no saber cuántos están adulterados



La Terminal terrestre junto con el aeropuerto El Dorado de Bogotá son los lugares de mayor concentración de taxis.

La pequeña caja negra de número rojos arriba del retrovisor ya marca 25 y el vehículo aún no se ha movido. Es el famoso “banderazo”, que indica el costo inicial del servicio. En breve los números digitales aumentan como si se tratara de un reloj marcando los segundos. El conteo pasa rápidamente: 28, 29, 30, 31... y al llegar a 40 Laura descubre que escasamente ha avanzado una cuadra.

El tráfico es lento pero no fuera de lo común. Comienza la angustia, esta vez no por el tiempo

que pueda tardar en llegar a casa, pues el reloj Cassio de metal que lleva en su muñeca izquierda hoy no es el villano que de manera implacable marca el paso de los segundos cada vez que pasa de un número a otro. Esta noche es diferente, la preocupación la genera el taxímetro que avanza a un ritmo mayor al que usualmente se debe mover.

Mientras en el fondo escucha la voz nasal de una mujer reportando la solicitud de un servicio a los móviles ubicados en el norte de la ciudad y al tiempo



Las quejas más frecuentes de los usuarios de taxi en Bogotá son: negarse a prestar el servicio y taxímetro adulterado.

que el taxista escucha las viejas baladas de Roberto Carlos, Laura comienza a pensar que las cuentas no coinciden. Baja la vista, de su cartera saca la billetera y dentro de ella lo único que queda de la última quincena. Dos billetes con la figura de Gaitán y uno un poco más arrugado con la imagen de Policarpa Salavarrieta le recuerdan que en su cartera hay más historia que dinero. Todo lo que la acompaña son \$12.000.

La suma que lleva consigo en billetes arrugados por el paso del tiempo y por la circulación de mano en mano parecería suficiente. Cada noche paga ese valor, \$12.000, por la carrera desde la Calle 72 con Carrera Séptima hasta su casa en la Calle 122 con Autopista Norte en Bogotá. Sin embargo, hoy los números rojos corren a tal velocidad que cualquiera confundiría el taxímetro con el registro del velocímetro de un vehículo de Fórmula Uno segundos después de que el partidador ha sacado la bandera verde.

Aún faltan poco más de 50 cuadras y Laura se dice así misma que esta vez el dinero no alcanzará. Alterna su vista entre los números rojos del taxímetro y la tabla amarilla con blanco que reposa en el espaldar del conductor, que como un diccionario bilingüe, traduce las unidades en dinero.

Con las manos sudorosas, efecto del estrés que le causa la incertidumbre de no saber si le alcanzará el dinero, toma el cartón con disimulo y observa el pequeño tablero que en color rojo le indica que ya va en el número 100. Hasta ahí hay que pagar \$6.800 pero aún está lejos de casa. No va ni por la mitad del trayecto.

Mientras mira la foto y el nombre inscrito en la tabla piensa si el hombre de gafas con lentes gruesos como la base de una botella y de bigote

espeso puede ser uno de esos conductores que alteran las cifras para sacar una mayor ganancia. “Asdrúbal Fernando Olivares” lee en la tabla mientras vuelve la mirada a la foto para ver si coincide con la persona que va conduciendo. En su mente, Laura ya tiene la sospecha de que algo no anda bien con las cuentas que lleva Asdrúbal.

El taxímetro marca 170 unidades, es decir que debe pagar \$11.600 y apenas han tomado la Calle 116 para bajar a la Autopista. Laura sólo tiene dos opciones: preguntar por qué el taxímetro marcha tan rápido o parar cuando llegue a 177 y caminar hasta su casa.

Para evitar una discusión que pueda terminar en un altercado con el conductor, que podría buscar el apoyo de otros taxistas, Laura decide ordenarle a Asdrúbal que detenga el vehículo.

“*Aquí me quedo*”, sentencia la joven creyendo que había tomado la mejor decisión. Cree que si el conductor es capaz de adulterar el taxímetro, también podría llegar a cometer otro tipo de acciones, quizá violentas, si hace el reclamo.

El pequeño recuadro marca 179 unidades. Laura ya lleva el dinero en sus manos y antes de que Asdrúbal anuncie el valor de la carrera, ella extiende su mano derecha con los tres billetes.

“*A la orden*”, dice Asdrúbal al tiempo que Laura salía del vehículo.

Ya fuera del auto, la joven de 27 años, administradora de empresas, sólo atina a cerrar la puerta con más fuerza de lo que usualmente lo hace. Mientras que con la música de “*Cóncavo y Convexo*” como fondo, Asdrúbal continúa su recorrido acompañado de “*lo Mejor de Roberto Carlos*”, CD del que Laura sólo alcanzó a escuchar apenas tres canciones.

El principal argumento que exponen los usuarios afectados con cobros injustificados por parte de algunos taxistas es que temen que al hacer el reclamo se conviertan en víctimas de un delito mayor, o se enfrasquen en una discusión sin fin con el conductor.

Además muchos usuarios en Bogotá se abstienen de radicar este tipo de quejas ante las compañías y las autoridades porque perciben que no harán nada al respecto. Para Laura, *“el usuario siempre pierde. Si no tiene cambio, el taxista se queda con las vueltas y si uno va a donde ellos no quieren ir, pues simplemente no llevan”*.

El riesgo de sufrir abusos en los cobros por parte de taxistas es real. Por eso la historia de Laura representa la de miles de bogotanos que cualquier día pueden ser víctimas de esta situación. De ahí que el problema que pareciera ser de una sola persona cobre unas proporciones inimaginables.

La probabilidad de ser víctimas de estos cobros ilegales es muy alta teniendo en cuenta que en Bogotá, según la Secretaría de Movilidad a febrero de 2012 circulaban 49 mil taxis, pero cada día 10 mil se quedan parqueados por la restricción de pico y placa. La cifra en tan solo un año, es decir a 2013, llegó a 51.628 vehículos de transporte público individual debidamente autorizados.

De acuerdo con entrevistas a diferentes conductores de taxi, en promedio un vehículo por día produce \$140.000. Es decir que si sólo a manera de referencia cada carrera es de \$10.000, cada taxi hace 14 carreras por día y estaríamos hablando de 546 mil carreras en 24 horas, lo que representaría para los usuarios del servicio un gasto de \$5.460 millones.

Pese a que esta cifra podría ser mayor, el servicio público parece no tener la supervisión que debería

en el ámbito comercial.

Bogotá es la ciudad de Colombia que tiene más restricciones para la movilidad. Además de la complejidad que significa movilizar a 7.363.782 habitantes (cifras del DANE a 2010) cada día, se suma que la Capital no cuenta con vías suficientes para atender las necesidades del parque automotor que según la Secretaría de Movilidad alcanza el millón y medio de vehículos.

Ante el caos del tráfico de la ciudad la Administración Distrital implementó la medida del pico y placa que restringe el uso del vehículo particu-



546.
carreras

lar dos o tres veces por semana y obliga a las personas a usar con mayor frecuencia el servicio público, especialmente el taxi, que es una de las opciones a la que más recurren los propietarios de automóviles cuando no pueden circular.

Por esta situación en la ciudad podemos encontrar cientos de historias que hablan de lo mismo.

Álvaro Soto, un estudiante de posgrado no es ajeno a esa realidad.

Eran las 5:45 p.m. y una atmósfera gris rodeaba toda la ciudad. Una fuerte llovizna y una brisa que

Dato: Cálculo basado en declaraciones de taxistas.



000
s diarias

hacía que el frío se metiera por los huesos, recordaba el otrora clima permanente de la capital en los años setentas.

La jornada laboral terminó para muchos ciudadanos de Bogotá y las historias y travesías para llegar a casa, a estudiar o a cualquier otro lugar eran calcadas.

Era jueves y Álvaro tenía clase de Derecho Tributario Empresarial a las 6:30 p.m. en la Universidad Javeriana. El aula era de las últimas que construyeron, justo en el edificio que colinda con la Avenida Circunvalar. En pocas palabras debía llegar al menos a las 6:15 p.m. a la Universidad, pues sólo el recorrido desde la entrada principal de la Carrera Séptima hasta el salón le tomaba fácilmente un cuarto de hora.

Al tiempo que salió del edificio World Trade Center, en la Calle 100 con Carrera Octava, Álvaro comenzó su lucha por encontrar el medio que de manera más rápida lo llevara a cumplir su compromiso académico.

Era el último mes de clases de su especialización y le urgía llegar a presentar el trabajo que literalmente le quitó el sueño la noche anterior. Él tuvo el encargo de imprimir las 124 hojas que entre sus compañeros escribieron y con las que esperaban obtener el título de especialistas en Derecho Administrativo. El interés porque Álvaro llegara temprano era compartido por sus amigos.

Antes de salir al frío de la calle, Álvaro analizó sus opciones. Transmilenio lo llevaría más rápido, pero tendría que bajar caminando desde la Octava hasta la Autopista y allí enfrentarse con otras personas. Al imaginarlo recordó que el espacio del puente peatonal de la estación de la Calle 100 no fue diseñado pensando en el tumulto.

Tras desechar la opción de tomar el articulado, le quedaron sólo dos opciones: bus o taxi. La idea de viajar en bus fue desechada rápidamente por temor a que en la multitud perdiera su trabajo, celular o billetera, además a esa hora las paradas suelen ser frecuentes y restan tiempo al desplazamiento.

“*Taxi, figuró taxi*”, se dijo a sí mismo mientras cubría el trabajo en una bolsa plástica y extendía el paraguas que su madre le regaló.

Pedir un taxi por teléfono, imposible. Tomarlo en la calle, la única opción.

La idea de dar con un vehículo ‘pirata’ o con el taxímetro adulterado le produjo terror pero no tenía de otra si quería llegar a clase. “*Todos los días la ciudad parece un campo de batalla en el que el primero que logre montarse al vehículo amarillo se convierte en el ganador*”, dice Álvaro quien siempre se enfrenta a esta situación que él mismo describe como una ruleta rusa.

La demanda por este tipo de servicio hace que algunos conductores aprovechen la situación para hacer sobrecostos en las carreras.



345

vehículos sancionados
semestralmente por
taxímetro adulterado

Fuente: Policía de Tránsito de Bogotá

sito de Bogotá realizan delitos tan graves como el llamado “paseo millonario”. El intendente Ricardo Agudelo precisa que durante el 2011 capturaron a 23 personas sindicadas de cometer el delito en 19 taxis, de los cuales 3 tenían vencida la tarjeta de afiliación y 9 más no la portaban.

Que algunos taxis no aparezcan registrados ante una empresa trae consigo un problema de seguridad, ya que no se puede establecer quiénes son sus propietarios ni los responsables, por lo que realizar acciones de control y supervisión sería como tratar de vigilar a un fantasma. Para los usuarios esta situación aumenta su vulnerabilidad a la hora usar este servicio público.

“*A uno no le queda de otra que echarse la bendición y confiar en la camándula de la mamá*”, dice Álvaro Soto, quien esa tarde de jueves llegó a cla-

se a las 6:25 p.m. y tuvo que pagar \$12.000 de taxi, a pesar de que en muchas ocasiones había pagado \$10.000. Pero el afán por llegar a tiempo le restó importancia a los \$2.000 de más que tuvo que cancelar.

El problema que tuvieron Laura y Álvaro es más común de lo que parece y lo más grave de la situación es que no hay claridad sobre cuántos taxis pueden estar rodando en Bogotá con el taxímetro adulterado.

“1 de cada 2 taxis en la capital tiene irregularidades en los taxímetros”

Javier Lastra



Cada año los bogotanos pierden
\$200 Mil Millones
por taxímetros adulterados

Fuente: Javier Lastra

En un debate en el Concejo de Bogotá en 2009, el entonces concejal Javier Lastra, hoy Contralor Delegado de la República, realizó un estudio y encontró que 1 de cada 2 taxis en la capital tiene irregularidades en el taxímetro. Sin embargo, para la Policía de Tránsito las cifras son diferentes.

Según el grupo especialista en el tema, en Bogotá se calcula que el 30% de los taxis tienen el taxímetro adulterado, es decir 1 de cada 3.

A pesar de las diferencias entre los resultados de las investigaciones realizadas por la Policía y el Gobierno lo que se evidencia es que el problema es constante. Datos suministrados por la Policía de Tránsito revelan que a diario en la ciudad las autoridades detectan en promedio 10 taxis con ese dispositivo adulterado, de ahí que anualmente se sancionen 3.600 vehículos.

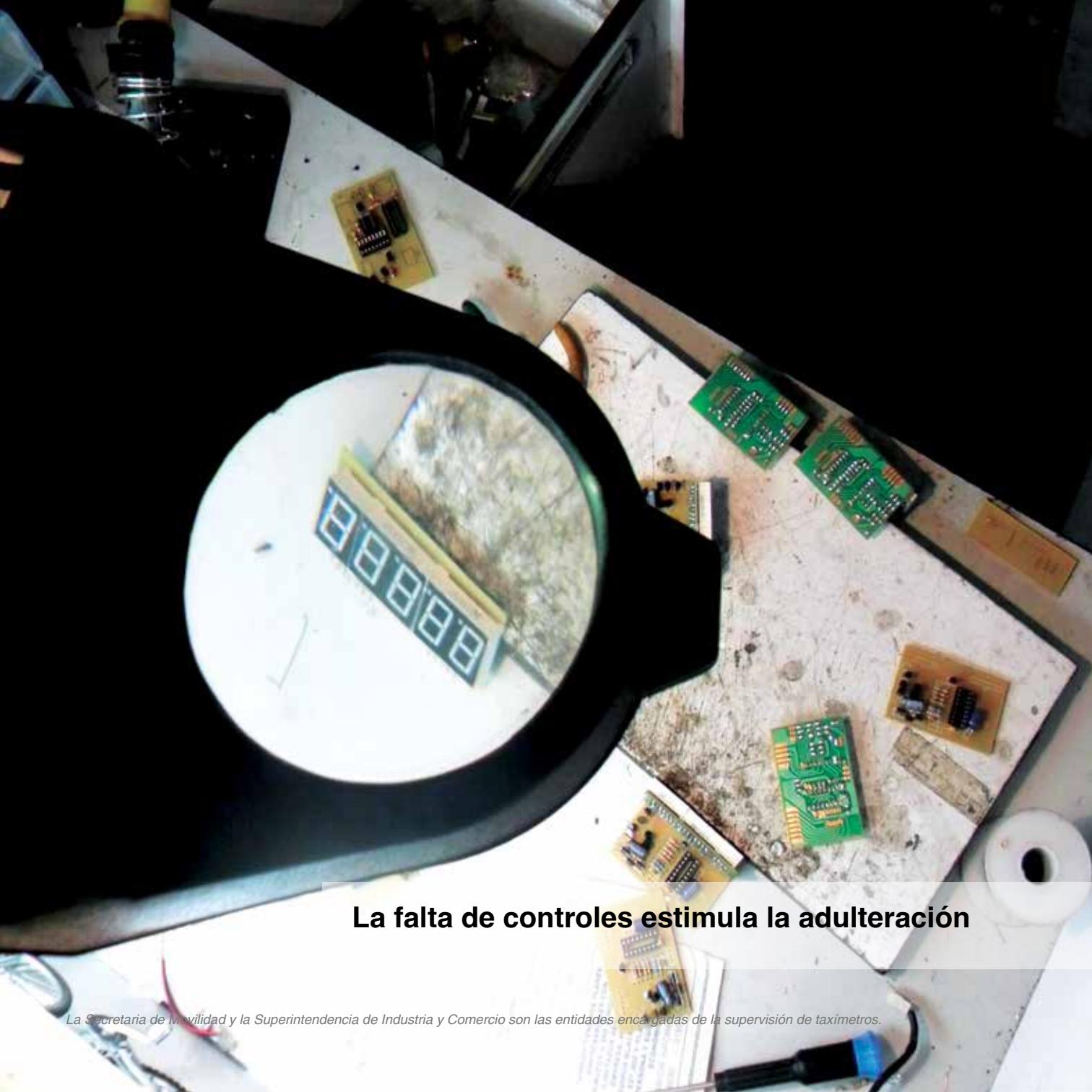
Esta práctica es el tercer motivo de multa a taxistas, después del incumplimiento de la

revisión tecnicomecánica y el no uso visible o en buenas condiciones de la tabla de precios que deben llevar para el usuario.

Según el estudio del ex concejal Lastra la adulteración de taxímetros tiene un gran impacto en la economía de la capital y en particular en las finanzas de los afectados. *“Cada día los residentes y visitantes de Bogotá pueden perder hasta \$546 millones por cuenta del pago extra que deben hacer como consecuencia de la adulteración de los taxímetros”*, afirma Lastra. Por lo que al año la cifra llegaría a los \$200 mil millones.

Estas cifras son explicadas por el ex cabildante argumentando que una persona que es víctima de la adulteración del taxímetro termina pagando en promedio 16% más del precio correcto de la carrera. En cálculos entregados por Lastra, 24.500 taxis en Bogotá tienen el taxímetro adulterado, si cada uno de estos taxis produce \$140.000 al día, cada 24 horas estos vehículos recaudan \$3.430 millones, de los cuales el 16% lo obtuvieron de manera ilegal, lo que equivaldría a \$546 millones en pérdidas para el bolsillo de los habitantes de la capital.

Es importante aclarar que el estudio del entonces cabildante fue realizado a través de una muestra de 300 vehículos de servicio público individual en Bogotá. A pesar de no tener el respaldo de las entidades responsables del tránsito y de los taxis, es citado en esta investigación por ser quizás las únicas cifras que hablan de la gravedad y magnitud del fenómeno de taxímetros adulterados en la ciudad.



La falta de controles estimula la adulteración

La Secretaría de Movilidad y la Superintendencia de Industria y Comercio son las entidades encargadas de la supervisión de taxímetros.

El patrullero Mejía pone el último cono naranja sobre el carril derecho de la Carrera 30 a la altura de la Avenida de Las Américas, en el sur occidente de Bogotá. En una furgoneta Chevrolet, que por las adecuaciones que se le han hecho es una clase de híbrido, reposan los equipos de metrología con los que se determina si el taxímetro de un vehículo está adulterado.

Pese a que la mayoría de personas imaginan

que los equipos son súper computadores o máquinas inteligentes, estos dispositivos que se conocen como pistas móviles, no son más que una pequeña estructura metálica y dos rodillos de metal cromado, con medidas perfectamente calibradas.

Al lado del furgón de la Secretaría de Movilidad, el Intendente Ricardo Agudelo alista a sus hombres y da las últimas instrucciones para

comenzar con el primer operativo del día. Son las 8:30 a.m. y mientras el uniformado se levanta la gorra y se seca el sudor que le genera la inusual calurosa mañana capitalina, dice que los primeros vehículos que deben parar son aquellos que no lleven pasajeros, con el fin de no generar demoras a los usuarios.



En 2012 la multa por taxímetro adulterado es de \$151.100, más gastos de inmovilización.

Si el taxista lleva a un usuario la Policía generalmente no lo para, pero cuando lo hace sólo mira que el taxímetro funcione. Una revisión en las diferentes partes cercanas al timón del carro también hace parte del control, pues buscan si hay instalado algún botón o dispositivo que altere las unidades

del taxímetro y que se conoce como “muñeco”.

“Lo pueden poner en cualquier parte del carro. En el pito, sistema de embrague, sistema de freno, freno de mano, parte posterior de la dirección o en las direccionales”, dice el Intendente Agudelo mientras sus policías se paran frente a los conos naranjas listos para iniciar el control.



El patrullero Sánchez, quien es uno de los doce hombres que componen el grupo de taxis de la Policía de Tránsito, es el primero en llevarse el pito a la boca. Se sale un poco al segundo carril y con su mano izquierda hace la señal de parar al Hyundai Atos amarillo que se convertirá en el primer vehículo en ser inspeccionado.

Tras revisar los documentos de rutina, licencia de conducción, tarjeta de propiedad y seguro obligatorio del vehículo, los técnicos de la Secretaria de Movilidad se acercan al automóvil y comienzan la inspección.

Con una especie de gato hidráulico los efectivos de la policía levantan un poco el carro y como si se tratara de una bicicleta estática, los técnicos comienzan a simular un recorrido del vehículo. Al tiempo que se mueven las llantas, los expertos comienzan a verificar que la marcación del

taxímetro coincida con el desplazamiento simulado.

El taxímetro va en 80 y el hombre de cabellos plateados, tez morena, cejas gruesas y vientre protuberante, comienza a quejarse ante los policías. Argumenta que sus papeles están en regla. *“Me están quitando tiempo de trabajo”,* sentencia al final de su reclamo.

Mientras el Intendente Mejía pregunta a los técnicos de la Secretaria de Movilidad por el resultado de la prueba, el taxista se voltea hacia la Avenida y levanta sus manos en señal de reclamo, diciendo entre balbuceo y susurro: *“Es el colmo”*.

Uno de los técnicos, el que tiene más experiencia, le explica al Intendente Agudelo que lo óptimo es dejar que el taxímetro pase de las 90 unidades para así saber a ciencia cierta qué tan bien está funcionando. *“Ellos casi siempre lo adulteran después de 90 unidades, porque saben que la policía no tiene tanto tiempo para esperar una simulación de más de dos minutos”,* asegura el funcionario de la Secretaria.

El tiempo pasa y el taxímetro ya supera las 96 unidades, el taxista indaga por el resultado de la prueba y por tercera vez en menos de cinco minutos pregunta si se puede ir. *“Hay un desfase de 12 unidades exactamente”,* dice el técnico mientras el conductor de tez morena abre los ojos y mueve su cabeza hacia atrás.

Los sellos del taxímetro están bien puestos, pero la pequeña caja negra arroja una suma superior en \$600 a la que debería marcar por el recorrido de 96 unidades. Para los técnicos es claro que está adulterado.

Con un tono agudo, no muy fuerte pero severo, el Intendente pide que se proceda a la inmoviliza-

ESCALAFÓN

INFRACCIONES DE TAXISTAS



Fuente: Policía de Tránsito de Bogotá. Datos primer semestre 2012.

ción del vehículo. Los reclamos, los argumentos familiares y el temor por la reacción del patrón cuando se entere, no fueron suficientes ante los agentes, que en pocos minutos y con la ayuda de los funcionarios de la Secretaría de Movilidad enganchan el vehículo a la grúa.

La Policía de Tránsito explica que realizan controles a diario. Cuatro planes o retenes al día, dos en la mañana y la tarde y dos más en la noche. Sin embargo la misma autoridad reconoce que no tiene suficiente personal para combatir este tipo de fraude.

En el equipo hay sólo 12 policías, es decir que a cada uniformado experto en el tema le correspondería

revisar 4.483 taxis, situación que hace imposible una acción efectiva contra los taxímetros adulterados, pues en la ciudad cada 24 horas ruedan 39 mil taxis. Sólo la revisión al taxi Hyundai Atos demoró 20 minutos. El tiempo también es un problema, pues en una hora sólo se pueden revisar a fondo tres carros.

Para prevenir la adulteración de taxímetros la Secretaría de Movilidad de Bogotá creó un sello de protección por medio de la resolución 124 de 1998, para identificar que un taxímetro no ha sido modificado tras la instalación. Además, esta norma también estableció que el taller de servicio de taxímetros debería registrar ante la División de Empresas de la Unidad de Transporte Público de

la Secretaria de Tránsito y Transporte, el sello con el que va a cerrar el taxímetro con su respectivo número.

Esta norma, vigente desde hace 14 años, dejó en manos de los talleres la creación y el uso de los sellos, lo que impide que haya una unificación en el manejo de los mismos y lo que resulta más preocupante, dejó a los talleres y no a una institución del orden Distrital o Nacional la potestad de certificar si un taxímetro opera correctamente.

Por esta situación se pueden ver casos como el del taxi que fue inmovilizado en el puesto de control de la Carrera 30. El taxímetro estaba adulterado pero con los sellos bien puestos, lo que demuestra que en algunos casos, con complicidad de los mismos talleres, se manipulan los taxímetros con los sellos legales.

“Falta que el gobierno se apropie del tema. Yo digo que si al tema de taxímetros no le ponen control esto se sale de las manos”, dice el oficial a cargo del grupo de taxis de la Policía de Tránsito de Bogotá, mientras al fondo observa que sus hombres están parando el segundo vehículo del día.

Una dificultad que manifiestan las autoridades para tener un mayor control es la falta de personal para realizar operativos de supervisión en los talleres autorizados para las inspecciones e instalaciones de taxímetros. La unidad de metrología que trabaja en conjunto con la Superintendencia de Industria y Comercio tiene los equipos para comprobar las condiciones de los taxímetros, pero no cuenta con la cantidad necesaria ni con el

recurso humano requerido para atender un universo de 49.200 taxis.

La unidad de medición vinculada a la Superintendencia de Industria y Comercio tiene que supervisar un gran número de sectores sensibles para los usuarios, por lo que la revisión de taxímetros termina siendo sólo una labor más dentro de las múltiples que deben realizar, como las revisiones a los contadores de gasolina de las estaciones de servicio, las balanzas de las plazas de mercado y las pipetas de gas.

En materia de supervisión la misma policía considera que hay instituciones que podrían hacer más para evitar los fraudes. Las alcaldías locales, por ejemplo, tienen la facultad de hacer supervisiones básicas donde pueden exigir a los talleres el certificado de Cámara de Comercio, y en caso de que no lo tengan pueden ordenar el cierre del establecimiento.

Precisamente amparados en las leyes de “pequeñas causas”, como se conocen a las normas que a pesar de ser violadas no dan cárcel a quienes las infringen, los que realizan este tipo de prácticas vencen el temor a las autoridades y la Policía pierde el interés de perseguir a este tipo de delincuentes. En las calles a plena luz del día y sin ningún tipo de pudor las personas ofrecen adulterar el taxímetro y dan garantía.

Son las 4:00 p.m. y es el último viernes del mes de abril. Sobre la calle hay motos y automóviles estacionados a pesar de la señal, que advierte que es prohibido parquear. En la acera un hombre joven con gorra



se jacta de ser uno de los más rápidos en instalar el dispositivo que permite aumentar la marcación de unidades en los taxímetros. “En 20 minutos se lo dejo listo”, dice mientras responde al taxista que ha facilitado su vehículo para esta investigación y así indagar de forma precisa los costos y el tiempo de instalación del “muñeco”.

“El problema con este tipo de prácticas es que quienes son sorprendidos cometiéndolas quedan en libertad en menos de 24 horas, mientras que los policías tienen que someterse al desgaste de realizar capturas y esperar varias horas junto a los

detenidos para presentarlos ante un juez y al final escuchar que no hay mérito para enviarlos a prisión”, dice un abogado que espera frente a los tribunales de Paloqueño mientras es testigo de la feria ilegal del taxímetro.

Pese a que esta situación es muy común, los usuarios afectados no la denuncian en la misma proporción en que ocurre. “A uno le da miedo hacer el reclamo”; “llamé a la empresa y me dijeron que iban a investigar y después no pasó nada”; “no hay donde quejarse”, son los argumentos que dan las personas entrevistadas para este reportaje que en alguna oportunidad fueron víctimas de un cobro no justificado y no encontraron una respuesta a su queja o sencillamente no la interpusieron por desconocimiento.

La primera instancia para las reclamaciones son las empresas de taxis. Estas deben realizar investigaciones internas y dar respuesta a los usuarios. Pero es normal que las víctimas deban recurrir a derechos de petición para acceder a la información sobre el taxi que los transportó. Entonces, el desgaste de las diligencias termina siendo un motivo para que se opte por el popular y colombiano “deje así”.

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN VEHÍCULO TAXI
SECRETO 879 DE DICIEMBRE 28 DE 2011

NOMBRES Y APELLIDOS: JORGE HERNANDO RAMOS BARRETO
N.º IDENTIFICACION: 9412834
VOY 177
N.º DE VOUCHER: 43574

BOGOTÁ D. C. ASTAXDORADO CALLE 19C NO 32 - 97 TEL 3353535

LISTADO DE VALORES POR UNIDADES

UNIDAD	VALOR	UNIDAD	VALOR	UNIDAD	VALOR	UNIDAD	VALOR
30	3.400	71	4.800	111	6.200	112	7.600
31	3.500	72	4.900	112	6.300	113	7.700
32	3.600	73	5.000	113	6.400	114	7.800
33	3.700	74	5.100	114	6.500	115	7.900
34	3.800	75	5.200	115	6.600	116	8.000
35	3.900	76	5.300	116	6.700	117	8.100
36	4.000	77	5.400	117	6.800	118	8.200
37	4.100	78	5.500	118	6.900	119	8.300
38	4.200	79	5.600	119	7.000	120	8.400
39	4.300	80	5.700	120	7.100	121	8.500
40	4.400	81	5.800	121	7.200	122	8.600
41	4.500	82	5.900	122	7.300	123	8.700
42	4.600	83	6.000	123	7.400	124	8.800
43	4.700	84	6.100	124	7.500	125	8.900

TARIFAS BÁSICAS

UNIDAD	VALOR
ARRANQUE O BANDERAZO	25 \$ 1.700
CARRERA MÍNIMA	50 \$ 3.400
RECARGO AL Y DEL AEROPUERTO Y PUENTE AÉREO	50 \$ 3.400
VALOR UNIDAD (100 METROS) Y (30 SEGUNDOS)	1 \$ 68
RECARGO NOCTURNO DOMINICAL Y FESTIVO	24 \$ 1.600
RECARGO SERVICIO PUERTA A PUERTA	9 \$ 600
VALOR POR HORAS HASTA	225 \$ 15.300
RECARGO DESDE EL TERMINAL DE TRANSPORTE	7 \$ 500

El 31 de diciembre de cada año se establece por decreto el aumento de las tarifas de taxis en Bogotá.

Para el Sociólogo de la Universidad Santo Tomás Juan Carlos Arenas, pese a que existen las normas para sancionar a quienes adulteren taxímetros, el problema radica en que los ciudadanos infringen las normas cuando perciben que no hay un Estado fuerte que tenga la capacidad de castigar con fuerza. *“Es lo mismo que pasa con los padres condescendientes, si dejan hacer a los hijos lo que quieran, después es imposible corregirlos”*, dice.

Todos estos fraudes terminan afectando el bolsillo del ciudadano. La Secretaria de Movilidad de Bogotá fija las tarifas de los taxis cada año y estipula que por cada 100 metros avanzados se debe sumar una unidad, por cada 30 segundos de espera una unidad y todos los servicios deben iniciar en 25 unidades. La carrera mínima es de 50 unidades equivalentes, con los precios de 2012, a \$3.400.

En la tabla el paso de una unidad a otra llega a significar hasta \$100. De ahí que la alteración de los taxímetros termine afectando significativamente el precio final que deben pagar los usuarios.

La coordinación entre los organismos de control y la Policía apenas se puso en práctica con la entrada en vigencia del Registro Único de Transporte RUNT, que unificó en una base de datos la información del vehículo, conductor y empresas. Sin embargo, para el tema de taxímetros hasta el momento no existe nada más allá que la inspección que pueda hacer la Policía, que no cuenta con el personal suficiente para instalar puestos de control por toda la ciudad.

De manera intencional o por descuido en el mantenimiento, los taxímetros pueden tener problemas de calibración, es decir que miden de forma errónea la distancia recorrida. Este tipo

de anomalía puede detectarse a través de los equipos de inspección conocidos como pistas móviles. Sin embargo esta alteración es la menos usual de los mecanismos para defraudar a los pasajeros, debido precisamente a que las autoridades los detectan con mayor facilidad, por eso el llamado “muñeco” se convierte en el dispositivo más usado para alterar los valores de las carreras.

Por disposición del Código Nacional de Tránsito Terrestre ningún taxi puede prestar el servicio cuando no tenga el taxímetro instalado, no funcione correctamente o tengan rotos o vencidos los sellos que señalan calibración vencida o en estado de adulteración.

El Gobierno Distrital explica que por tratarse de una norma nacional y que incluye exigencias metrológicas, la Superintendencia de Industria y Comercio es la encargada de certificar los equipos y los laboratorios autorizados para la instalación de los taxímetros. No obstante, el margen de maniobra que tiene este ente supervisor se limita a inspecciones rápidas y al no contar con el personal adecuado en los lugares dedicados a la instalación de los taxímetros, no llega al mercado negro donde los “muñecos” adornan el vehículo.

La Policía de Tránsito de Bogotá explica que la mayor cantidad de quejas que reciben es por taxímetros y esto se debe a que el control de los entes es muy pobre.

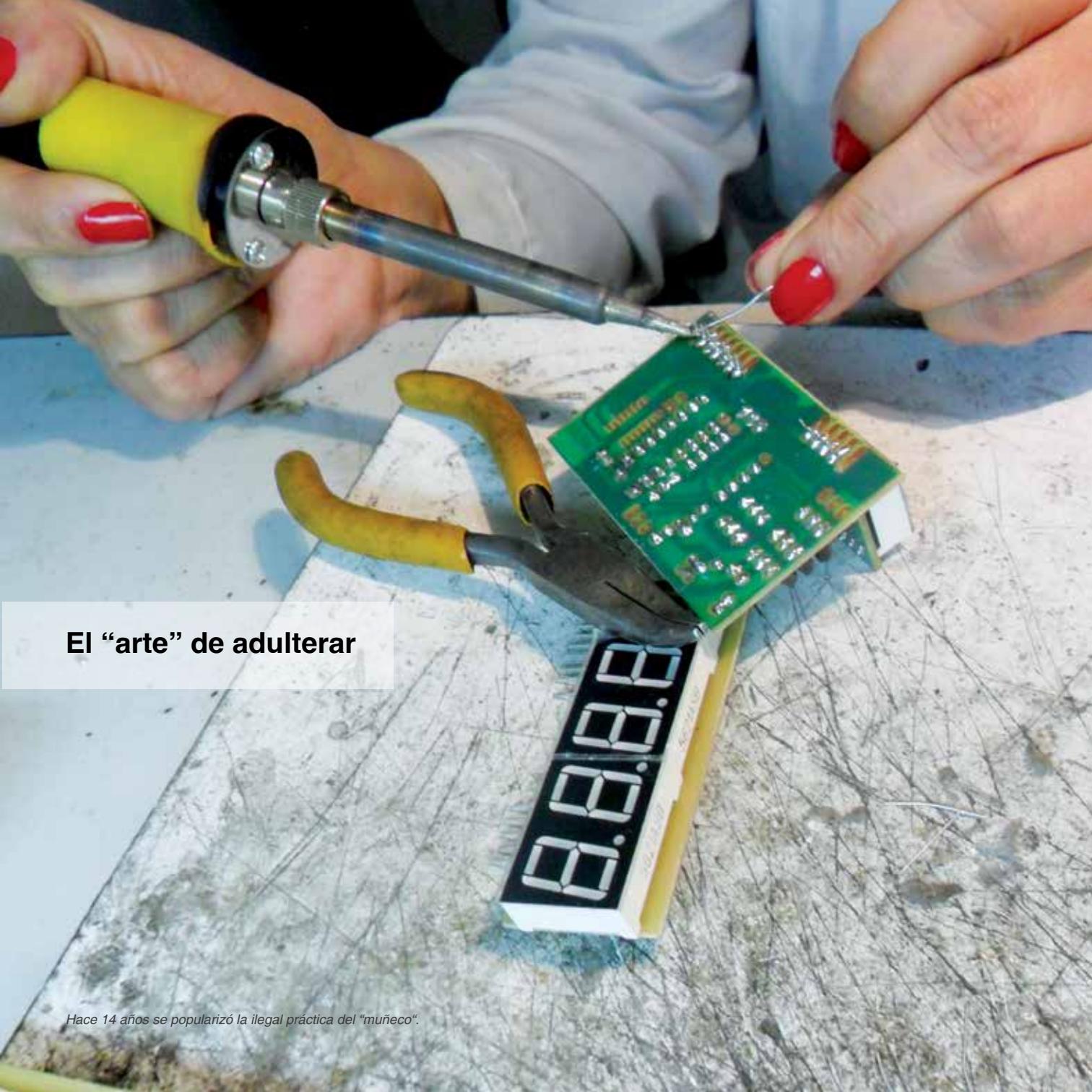
Para algunos usuarios y para las autoridades, las labores preventivas que evitan la circulación de vehículos con taxímetros manipulados son muy pocas. La responsabilidad de inspeccionar y controlar a talleres termina recayendo en entidades que no cuentan con el personal suficiente para atenderlas de manera adecuada.

En muchos casos los conductores retiran el

apoyacabeza de los asientos, y esto impide que la tabla de tarifas, que por ley deben portar todos los taxistas, esté en un lugar visible. El pasajero va a ciegas, situación que también fomenta el fraude.

Muchas veces la foto que aparece en la tabla no corresponde al conductor que va manejando. La situación empeora cuando “el hombre que va detrás del timón baja la silla del copiloto y por alguna extraña razón los seguros no funcionan o en casos excepcionales las puertas no abren”, dice Alejandro Arteaga, estudiante de Comunicación Social, mientras su rostro toma el mismo color de la puerta del taxi.

Esta práctica es corroborada por la Policía de Tránsito, que confirma que es muy común encontrar fallas en la tarjeta de unidades. Que esté vencida, oculta o no pertenezca al conductor, son las faltas más comunes y que en términos de sanciones significa un comparendo por 15 salarios mínimos diarios legales vigentes.



El “arte” de adulterar

Hace 14 años se popularizó la ilegal práctica del “muñeco”.

Cinco gotas de *thinner* sobre la superficie negra y unos cuantos segundos son suficientes para que la silicona empiece a disolverse. Un hombre con las manos negras por la grasa del trabajo levanta con la ayuda de una vieja espátula la pequeña esfera de acero y destapa ‘la cajita’. Minuciosamente desconecta tres cables, rojo, verde y azul para modificar su orden y lograr una sola conexión, que es el último paso para instalar el “muñeco”.

El llamado “muñeco” empezó cuando los taxímetros eran mecánicos. Si la persona presionaba tres veces el botón de encendido, el valor iniciaba multiplicado por tres. *“Lo que hacían algunos taxistas era bastante ingenioso para la época. Halaban una cuerditita que accionaba el botón las veces que ellos quisieran y así podían cobrar el valor del banderazo deseado”*, dice el metrista de 40 años, pelo hirsuto, ojos negros y ceño fruncido, que desde hace dos décadas trabaja como metrista en su taller al sur de Bogotá.

Desde aquella época el “muñeco” se institucionalizó en el vocabulario de los conductores capitalinos. La historia de la ilegal práctica es tan curiosa e incluso tierna que más parece un cuento de niños.

Los taxímetros funcionaban al igual que un molino, con cada vuelta una unidad marcaba. “Colgar un “muñeco” en forma de burro en una de las aspas, fue la salvación para unos pocos que querían ganar más con menos carreras”, cuenta el hombre quien habla con la propiedad de 20 años de experiencia. Un toque repentino al burrito hacia girar el aparato tantas veces como para cobrar el doble por una carrera.

Mientras limpia sus manos con un dulce abrigo rojo, el metrista explica que el botón desde donde se aumenta la marcación del taxímetro se instala en el lugar que el conductor defina. Éste puede ser bajo el asiento, en el pito o donde desee.

“Un solo toque y los números corren más rápido” es la confesión del metrista que decidió no revelar su verdadero nombre, pero su taller se llama ‘El erizo’.

La tarea que a diario es realizada en ‘El erizo’ parece sencilla pero requiere cuida-



“ Colgar un “muñeco” en forma de burro en una de las aspas, fue la salvación para unos pocos que querían ganar más con menos carreras ”

Metrista

do, dedicación y experiencia. Los cables que llegan al pequeño dispositivo deben pasar por un sistema de programación en el que se modifica la velocidad con que normalmente corren las unidades del taxímetro. Por cada 100 metros recorridos o 30 segundos de espera el dispositivo debe avanzar una unidad. Con el “muñeco” todo cambia. Es el conductor quien tiene el control de la tarifa, pues cada vez que se oprime el botón, el taxímetro aumenta una unidad.

El costo por la instalación de estos dispositivos es variado, pero desde \$30.000, un conductor puede alterar su taxímetro y al cabo de un par de días, como resultado de los ilegales cobros, habrá librado el pago del dispositivo. En diferentes partes de la ciudad hay personas dedicadas a este negocio, como la que se encuentra en este viejo

taller de paredes grises que alguna vez fueron blancas, decorado con un poster del Divino Niño y un afiche de Natalia París, que bajo el lema “Cristal Oro es mejor y no cuesta más” hace alusión a una cerveza que ya desapareció.

Entre las paredes donde sobresale un calendario, cuyo único dato llamativo es recordarnos que el 96 fue un año bisiesto, hay colgado un extintor. Cuando se interroga al metrista de cabello puntudo sobre qué tan frecuentes son las visitas de las autoridades, éste sólo atina a tomar el extintor y mostrar la fecha de la última revisión hecha por bomberos, marca el año 2002. *“Desde eso no viene nadie a realizar alguna supervisión”*, sentencia a quien en honor a su taller también lo llaman ‘El erizo’.

Según la Cámara de Comercio, en Bogotá hay 21 compañías registradas y especializadas en instalaciones y revisiones de taxímetros. Sin embargo, en la guía telefónica figura un número mayor de empresas dedicadas a este servicio, lo que indica que un gran porcentaje no cumplen con los requisitos legales. El taller ‘El erizo’ no está ni en el directorio ni en los libros de la Cámara de Comercio de Bogotá.

Sólo
21
oficiales

Más de
70
talleres en el
directorío

Según fuentes consultadas en la misma Secretaría de Movilidad, en la ciudad hay alrededor de 70 talleres dedicados a ese servicio. Es decir sólo

hay registro del 30 por ciento de los que se dedican a esta labor.

Pese a esta cantidad de talleres que trabajan en reparación y calibración de taxímetros, no hay una autoridad que identifique cuáles de esos establecimientos estarían realizando adulteraciones. Los fabricantes aseguran que es labor de las autoridades verificar que los taxímetros operen como están diseñados, pero mientras en la discusión el tema se ha tratado en pocas oportunidades por parte del Distrito y el gremio, son los pasajeros quienes deben soportar los cobros exagerados e indebidos que generan los dispositivos.

Cuando un taxista es sorprendido con un taxímetro adulterado la responsabilidad es individual, la empresa queda exonerada de la situación, pues el vínculo entre ellas y los conductores consiste sólo en afiliar vehículos, de ahí que un mismo automóvil pueda trabajar con



más de una empresa.

No obstante se han detectado incidentes que sí involucran directamente a las empresas con los cobros abusivos a los usuarios.

Es lo que ocurrió en julio de 2012, cuando Marcos regresó a Bogotá tras pasar un puente festivo en Cali. Luego de es-



perar 10 minutos en la fila, llegó hasta la ventanilla de atención del Puente Aéreo donde a cada usuario, después de anunciar el destino al que se dirige, le dan un recibo con el valor que debe pagar.

“A Cedritos”, le anunció el joven a la mujer detrás de la ventanilla, que acababa de preguntarle hacia dónde se dirigía. La vieja máquina impre-

sora emitió el recibo, Marcos lo leyó y vio que la carrera le costaría \$28.000. Pensó que era algo exagerado pero confiaba en la tarifa que le estaba dando la empresa que presta el servicio. No sabía con exactitud a cuánto ascendían los recargos que debía pagar por tomar el taxi en una terminal aérea y asumió que el alto precio incluía dichos sobrecostos.

Mientras subía sus maletas al taxi Mazda 323, el conductor preguntó si Marcos pidió el recibo. Con un movimiento de cabeza, el joven respondió afirmativamente, mientras recordaba que de ida al Aeropuerto, el pasado viernes había pagado \$23.000 por la carrera desde su casa.

Luego de varias quejas de los usuarios, a través de medios de comunicación, redes sociales y ante la misma Superintendencia de Industria y Comercio, esta entidad realizó inspecciones sorpresa sobre los puestos de cobro ubicados en las terminales aéreas de Bogotá. Tanto en el Puente Aéreo como en el Aeropuerto Internacional EIDorado la queja era la misma, cobros exagerados.

La función de estas taquillas o puntos de servicio de taxis, es darle seguridad al pasajero de que el vehículo que toma es confiable y que mediante una cotización previa, el conductor no pueda cobrar una cantidad superior a la que se le emite al usuario en el papel. Este mecanismo

se creó para que los visitantes a la Capital no fueran víctimas de las llamadas ‘vueltas’ que anteriormente le daban los taxistas a los extranjeros y turistas nacionales con el fin de alargar el recorrido y cobrar más de lo que correspondía.

Pero la figura que tenía el interés de evitar abusos en los cobros terminó causando más daño a los usuarios. La inspección hecha con equipos especializados por parte de la Superintendencia de Industria y la Secretaria de Movilidad, reveló que estas máquinas estaban generando unos valores irregulares a los usuarios, y como consecuencia las personas terminaban pagando más de lo que debían.

La indagación evidenció que desde el muelle internacional, los puestos de atención o ventanillas informaron un precio superior. Desde el muelle nacional el sobrecosto fue del 25% y desde El Puente Aéreo fue del 28%.

Esta situación corroborada días después de que Marcos tomara el taxi a casa, explica el porqué no le cuadraban las cuentas, y porqué pagó más por el trayecto de ida a casa que por el recorrido hacia El Puente Aéreo.

Las irregularidades se encontraron en las ventanillas prestadoras del servicio de taxi que administran las empresas Taxi Imperial SAS, en el Aeropuerto EIDorado muelle nacional e internacional. Y Copertax y Telecuper, que operan en el Puente Aéreo. Las compañías son investigadas por violación a los derechos del consumidor.

Contrario a lo que sucede con los taxistas que adulteran los taxímetros, donde la responsabilidad y las sanciones son sólo para el conductor, en este caso las empresas son las investigadas y tienen que asumir las consecuencias y las sanciones que se derivan.

“En este caso estamos hablando que las sanciones a las empresas por realizar cobros indebidos en las carreras desde el aeropuerto de Bogotá pueden ser hasta de 2.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes, es decir que quien cometa este tipo de violación debe pagar hasta \$1.133 millones” explica Alejandro Giraldo, Superintendente Delegado.

El nuevo Estatuto del Consumidor da el derecho a los usuarios de que en caso de abusos, puedan reclamar o solicitar una compensación por parte de quien presta el servicio. Esta norma también aplica para los taxis, pero cuando un conductor adultera su taxímetro para cobrar más de lo debido el caso se complejiza. Si bien el afectado puede reclamar ante la Superintendencia de Industria y Comercio, debe comprobar que efectivamente hubo un fraude, esto complica el éxito del reclamo, ya que eso requeriría la presentación del recorrido exacto que se hizo y un comprobante del cobro realizado.

“Sin recibo, sin factura es como si el servicio no se hubiera prestado. Pelear por un cobro ilegal es juzgar un carro fantasma”, sentencia Carolina Montoya, una usuaria de taxi.

La situación es reconocida por las autoridades y por la Superintendencia de Industria y Comercio, por eso señalan que en el caso del Aeropuerto EIDorado y el Puente Aéreo hubo control efectivo a través de las inspecciones, ya que las quejas de los usuarios estaban respaldadas por los recibos que dan las empresas en las ventanillas. Se pudo establecer el recorrido, la hora y el día y se encontró las irregularidades.

La razón por la que los conductores de taxis no entregan factura es que este servicio por ser considerado de naturaleza pública, está exento de



La sanción para las empresas que prestan el servicio en las terminales aéreas incluye el cierre temporal hasta por 180 días, según la Superintendencia.

IVA, por lo que a nivel tributario los conductores no tienen más obligación que la de declarar renta si sus ingresos así lo obligan.

A diferencia de lo que puede ocurrir en otros sectores del comercio como los restaurantes, donde un abuso en cobros regulados como el de las propinas queda plasmado en la factura, en el caso de los taxis no hay un soporte para el usuario.

No obstante, los taxistas estarían en la obligación de emitir recibos o comprobantes que incluyan la información de quien presta el servicio, como nit o cédula. Además el usuario puede pedir que quede por escrito los detalles y las características del servicio.

Las autoridades coinciden en señalar que realizar un control efectivo a los taxímetros adulterados es imposible si no hay ayuda de las empresas prestadoras del servicio, pues ellas son las que canalizan las quejas de los usuarios y gracias a esa información pueden solicitar inspecciones de la Policía a los vehículos señalados por los pasajeros afectados.

“Hay un contacto directo y permanente con las empresas. Hay casos en que nos llaman y nos dicen que tienen muchas quejas de determinado taxi pero que lo han revisado y no encuentran nada. En ese caso hacemos la revisión”, asegura el Intendente Ricardo Agudelo de la Policía de Tránsito de Bogotá. Además agrega que pese a este apoyo que puede prestar la Institución también se requieren más herramientas para estimular las denuncias de los usuarios.



Un vistazo desde la barrera

TARIFA DE SERVICIO TAXI			
Distancia (km)	Tarifa Base	Tarifa por km	Tarifa por minuto
0-1	2.000	400	100
1-2	2.400	400	100
2-3	2.800	400	100
3-4	3.200	400	100
4-5	3.600	400	100
5-6	4.000	400	100
6-7	4.400	400	100
7-8	4.800	400	100
8-9	5.200	400	100
9-10	5.600	400	100
10-11	6.000	400	100
11-12	6.400	400	100
12-13	6.800	400	100
13-14	7.200	400	100
14-15	7.600	400	100
15-16	8.000	400	100
16-17	8.400	400	100
17-18	8.800	400	100
18-19	9.200	400	100
19-20	9.600	400	100
20-21	10.000	400	100
21-22	10.400	400	100
22-23	10.800	400	100
23-24	11.200	400	100
24-25	11.600	400	100
25-26	12.000	400	100
26-27	12.400	400	100
27-28	12.800	400	100
28-29	13.200	400	100
29-30	13.600	400	100
30-31	14.000	400	100
31-32	14.400	400	100
32-33	14.800	400	100
33-34	15.200	400	100
34-35	15.600	400	100
35-36	16.000	400	100
36-37	16.400	400	100
37-38	16.800	400	100
38-39	17.200	400	100
39-40	17.600	400	100
40-41	18.000	400	100
41-42	18.400	400	100
42-43	18.800	400	100
43-44	19.200	400	100
44-45	19.600	400	100
45-46	20.000	400	100
46-47	20.400	400	100
47-48	20.800	400	100
48-49	21.200	400	100
49-50	21.600	400	100
50-51	22.000	400	100
51-52	22.400	400	100
52-53	22.800	400	100
53-54	23.200	400	100
54-55	23.600	400	100
55-56	24.000	400	100
56-57	24.400	400	100
57-58	24.800	400	100
58-59	25.200	400	100
59-60	25.600	400	100
60-61	26.000	400	100
61-62	26.400	400	100
62-63	26.800	400	100
63-64	27.200	400	100
64-65	27.600	400	100
65-66	28.000	400	100
66-67	28.400	400	100
67-68	28.800	400	100
68-69	29.200	400	100
69-70	29.600	400	100
70-71	30.000	400	100
71-72	30.400	400	100
72-73	30.800	400	100
73-74	31.200	400	100
74-75	31.600	400	100
75-76	32.000	400	100
76-77	32.400	400	100
77-78	32.800	400	100
78-79	33.200	400	100
79-80	33.600	400	100
80-81	34.000	400	100
81-82	34.400	400	100
82-83	34.800	400	100
83-84	35.200	400	100
84-85	35.600	400	100
85-86	36.000	400	100
86-87	36.400	400	100
87-88	36.800	400	100
88-89	37.200	400	100
89-90	37.600	400	100
90-91	38.000	400	100
91-92	38.400	400	100
92-93	38.800	400	100
93-94	39.200	400	100
94-95	39.600	400	100
95-96	40.000	400	100
96-97	40.400	400	100
97-98	40.800	400	100
98-99	41.200	400	100
99-100	41.600	400	100

Para justificar las unidades de más del taxímetro, algunos conductores también modifican la tabla de tarifas.

Según cálculos de la Secretaría de Movilidad en Bogotá trabajan en promedio 100 mil conductores de taxi. Para muchos esta cifra es excesiva y por eso cada vez el trabajo en este servicio es más duro. *“Ahora a todo mundo le dio por dedicarse a esto y así es muy difícil para uno. Además las complicaciones del tráfico hicieron que el número de carreras se redujera”*, afirma Luis Alfredo Soto, un taxista de 43 años que está en el oficio desde hace 15.

Cuando termina el turno de 12 horas la mayoría de los conductores debe entregar el vehículo tanqueado, lavado y \$80.000 al dueño. *“Sólo un taxi debe producir lo suficiente para tres familias: la de los dos conductores y la del patrón. Eso no alcanza”*, agrega el experimentado conductor.

Cada día es una aventura. No solo por las decenas de nuevas caras que deben transportar y los sitios desconocidos que pueden transitar, sino por la odisea que es conseguir el dinero. *“Muchas veces las 12 horas de trabajo sólo deja el dinero para el dueño. Otros días la ganancia no supera los \$30.000”*, dice con resignación el taxista.

A esto se suma que la mayoría de taxistas son personas que trabajan como independientes por lo que los aportes a salud deben hacerlos por su cuenta. Situación que en muchos casos lleva a la informalidad del oficio, pues viven sólo del día a día y no cuentan con ningún tipo de seguridad social.

Asimismo los conductores hacen un permanente reclamo hacía las empresas y el Distrito. Según ellos la tabla de precios que fijan cada año no responde a la realidad y no va en proporción a los aumentos en los precios de la gasolina.

“El distrito no es realista”, expresa un grupo de taxistas que esperan por pasajeros a las afueras

de la Terminal Terrestre, al tiempo que beben tinto de una vieja cafetera roja, en la que Rosa ha preparado el café que vende a \$400 por taza.

La ausencia de tarifas que representen mejor remuneración es la principal excusa que dan los taxistas para adular los mecanismos de cobro con diferentes mecanismos.

Pero no todos están de acuerdo con la ilegalidad. Juan Carlos Agudelo lleva 30 años conduciendo taxi. Sólo realiza carreras desde la Terminal porque afirma que son las más seguras. En promedio hace 15 recorridos al día, mientras empuja su carro en neutro en la fila, evitando prenderlo y ahorrar así gasolina, afirma que desde sus inicios en el oficio ha escuchado compañeros quejarse porque la plata no alcanza.

“Eso siempre ha sido así, pero eso no justifica nada. Todos tenemos necesidades pero cobrar más de lo que corresponde es sencillamente robar”, dice el veterano taxista sobre quien el paso del tiempo ha dejado señales en la piel y en el pelo, que ahora luce blanco y escaso.

Uldarico Peña es empresario de taxis y líder del gremio. Desde que se hicieron públicas las de-

nuncias como las del ex concejal Javier Lastra, Peña ha sostenido que no es cierto que la mitad de los taxis en Bogotá tengan adulterado el taxímetro. “No digo que de pronto

no hayan algunos taxímetros descalibrados en la ciudad, pero de ahí a decir que la mitad de los taxis acuden

Escalafón denuncias en @DenuncieAlTaxista

- Cobro ilegal 26%
 - Negar el servicio 23%
 - Taxímetro adulterado 21%**
 - Mala conducción 14%
 - Agresión 10%
 - Sospecha de paseo millonario 1,3%
 - Robo 1,3%
 - Otros 0,6%
 - Paseo millonario 0,5%
- TOTAL DENUNCIAS 3.634**

“a esto hay mucho tre-cho”, dice el empresario.

Otro conductor, José Orlando González, afirma que no vale la pena instalar un “muñeco”, “es más el riesgo que el beneficio. Ganarse \$3.000 no es nada y si la policía lo sorprende termina perdiendo más de lo que ganó con ese aparato”.

El problema es complejo y abarca no sólo las pérdidas económicas de los pasajeros, sino que también debe enfrentar la difícil situación que según los

conductores de taxi deben sobrepasar. Por esta razón y ante la falta de respuestas por parte de las autoridades, las redes sociales se convirtieron en un medio eficaz para protestar y denunciar las irregularidades que viven a diario los usuarios de taxis en Bogotá.

Dos personas que en alguna oportunidad padecieron los cobros exagerados y fueron víctimas de prácticas delictivas en el servicio público como el llamado “paseo millonario” crearon el sitio web www.denunciealtaxista.com y la cuenta en twitter @denunciealtaxista.

Estos sitios tienen como finalidad crear una base de datos que se surta a través de las denuncias que hacen los usuarios sobre las experiencias que han tenido. Así otras personas pueden consultar esa información y no caer en la trampa.

“Recibimos denuncias de la comunidad desde nuestra página web y también desde twitter, que es nuestra principal fuente de denuncias. La gente puede consultar nuestra base de datos también desde twitter y obtiene respuesta en segundos, antes de subir al taxi”, dice uno de sus creadores.

La base de datos está alimentada con toda la información posible que los usuarios afectados puedan otorgar con relación al taxi que tomaron: placa, número de móvil y nombre del conductor.

Las denuncias del sitio web están divididas en nueve categorías: taxímetro adulterado, cobro ilegal, mala conducción, negación del servicio, robo, agresión, paseo millonario, otros y sospecha de paseo millonario.

La cuenta en twitter tiene más de 15.600 seguidores y a diario recibe entre 400 y 1.000 consultas por placa con el hashtag #taxiseguro. La intención de sus creadores es llegar a tener información y reportes, positivos y negativos de todos los taxis de Bogotá.



En los últimos 3 años el incremento anual de la carrera mínima fue de \$100.

“En este momento contamos con 5.930 reportes en un año de funcionamiento, todos con placa y categorizados. De esos, 3.634 (61.28%) son denuncias y 2.296 (38.71%) son reportes de buenos taxistas. En promedio recibimos 40 denuncias y 20 reportes de buenos taxistas al día”, dice uno de los administradores del sitio web.

Las cifras que se llevan por denuncias en redes sociales también confirman que en Bogotá hay un número importante de taxis con el taxímetro adulterado. El primer motivo de reporte, equivalente al 26% del total, se refieren a cobros ilegales por parte de los conductores; el segundo, es negar el servicio con un 23%, el tercero es taxímetro adulterado, que corresponde al 21% de las denuncias que comparten los usuarios del servicio público de taxi en Bogotá.

“La policía sería la que debería de tener un sistema como el que tienen algunas páginas web o cuentas en redes sociales que administra la gente del común, pero igual es un mecanismo que ayuda a tener algún tipo de información antes de tomar un taxi en la calle”, dice Alejandra Suárez, usuaria de taxi.

La propuesta de la Policía es que las quejas también se presenten a la Secretaría de Movilidad. La iniciativa tiene como fin que se pueda hacer un estricto monitoreo por parte de un ente público. Se pueda hacer seguimiento a los vehículos infractores y así endurecer castigos.

Si bien es difícil establecer si el 50% de los taxis en Bogotá, como dice el ex concejal Lastra, manipulan los taxímetros, no se puede desconocer que un importante número de vehículos recurren a este tipo de prácticas. Y pese a que el líder gremial Uldarico Peña denuncia que la mayoría de los señalamientos de abusos en los cobros son

calumnias, los datos de la Policía de Tránsito de Bogotá revelan que en promedio cada año cerca de 4 mil taxis son sancionados por esta razón.

No obstante son pocos los usuarios que han sido testigos de las multas impuestas por taxímetros adulterados, lo que genera falta de confianza en las autoridades y empresas que prestan el servicio. En los casos de Laura, Álvaro y Marcos la sensación fue la misma, en palabras de ellos *“el usuario siempre pierde”* o como se diría de manera más folclórica y popular: *“¡uy, Echeverry, como que nos tumbaron!”*.

TAXI

**FUENTES
CONSULTADAS**



Policía de Tránsito de Bogotá

Secretaría de Movilidad de Bogotá

Superintendencia de Industria y Comercio

Cámara de Comercio de Bogotá

Empresas de taxis: Taxis Libres, Telecuper, Taxi Imperial S.A.S y Copertax

Redes sociales: @DenuncieAITaxista y www.denunciealtaxista.com

Metristas de Bogotá

Javier Lastra: Ex concejal de Bogotá

Uldarico Peña: representante del gremio de taxistas

Juan Carlos Arenas: Sociólogo

Conductores de taxi

Habitantes de Bogotá, usuarios del servicio de taxi



Por
Luisa Fernanda Ballén Pachón

