

**Caracterización del Perfil Socioeconómico del Gremio de los Mototaxistas del
Municipio de San Martín de los Llanos.**

Caro Aguirre Lina Paola

Cotinchara Soto Leydi Johana

Director:

Pedro Julio Gómez Bilbao

Trabajo de Grado para Optar al Título de Economistas

Universidad de los Llanos

Facultad De Ciencias Económicas

Programa Economía

Villavicencio

2018

AUTORIDADES ACADÉMICAS

PABLO EMILIO CRUZ CASALLAS

Rector

DORIS CONSUELO PULIDO DE GONZÁLEZ

Vicerrectora Académica

JOSÉ MILTÓN PUERTO GAITÁN

Secretario General

RAFAEL OSPINA INFANTE

Decano de la Facultad de Ciencias Económicas

JAVIER DÍAZ CASTRO

Director Centro de Investigaciones

CARLOS LEONARDO RÍOS VIASUS

Director Escuela de Economía y Finanzas

ANTONIO JOSÉ CASTRO RIVEROS

Director Programa de Economía

Antonio José Castro Riveros
Director Programa de Economía

Pedro Julio Gómez Bilbao
Director de trabajo de grado

AGRADECIMIENTOS

Le agradecemos a Dios por habernos acompañado y guiado a lo largo de nuestra carrera, por ser nuestra fortaleza en los momentos de debilidad, también damos gracias a nuestros padres por apoyarnos en todo momento, por los valores que nos han inculcado, y por habernos dado la oportunidad de tener una educación en el transcurso de nuestras vidas.

Agradecemos a nuestro director de trabajo por brindarnos la oportunidad de recurrir a su conocimiento, por tenernos toda la paciencia para guiarnos durante el desarrollo de esta opción de grado y por habernos hecho sufrir en cada uno de sus comentarios que nos han servido para nuestro crecimiento personal y profesional.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1. Introducción.....	7
2. Planteamiento del problema.....	9
2.1.Pregunta de estudio.....	10
3. Justificación.....	11
4. Objetivos.....	13
4.1.Objetivo General.....	13
4.2.Objetivos Específicos.....	13
5. Tipo de Investigación.....	14
6. Marco de referencia.....	15
6.1.Marco Geográfico.....	15
6.2.Marco Legal.....	18
6.3.Marco Histórico.....	21
6.3.1Mototaxismo a nivel mundial.....	22
6.3.2Mototaxismo en Colombia.....	25
6.4.Marco Teórico.....	27
6.4.1El mototaxismo como oferta de transporte de público.....	28
6.5.Teorías económicas sobre el mercado de trabajo	29
6.5.1. Teoría de clásica.....	29
6.5.2. Modelo DMP o de búsqueda de empleo.....	30
6.5.3. Teoría del transporte público.....	30
6.5.4. Teoría de localización	32
6.6.Marco conceptual.....	33
7. Diseño metodológico.....	35
8.1. Recopilación de la información.....	36
8.1.1. Fuentes primarias de información.....	36
8.1.2. Fuentes secundarias de la información.....	36
8. Determinación de la Muestra.....	37
8.1.Población.....	37
8.2.Determinación de la muestra poblacional.....	38
9. Resultado del instrumento de medición del mototaxismo y su influencia socioeconómica en San Martín	39
9.1.Caracterización sociodemográfica.....	39
9.2.Caracterización socioeconómica.....	46
10. Perspectivas de solución	60
11. Conclusiones y recomendaciones.....	66
12. Referencias bibliográficas.....	69
13. Anexos.....	72
14. Artículo publicable.....	81

LISTADO DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Indicadores poblacionales N°, 2016.	16
Tabla 2. Malla vial.	17
Tabla 3. Parámetros utilizados.	37
Tabla 4. Determinación de la muestra.	38
Tabla 5. Distribución de la Población Mototaxistas, Según su género.	40
Tabla 6. Distribución de la Población Mototaxistas, según su origen.	41
Tabla 7. Distribución % de la Población Mototaxistas, por rango de edad.	42
Tabla 8. Distribución % de la Población Mototaxistas, según su estado civil.	42
Tabla 9. Distribución de la Población Mototaxistas, número de hijos.	44
Tabla 10. Distribución % de la Población Mototaxistas, según el tipo de seguridad social.	45
Tabla 11. Distribución de la Población Mototaxistas, según el tipo de vivienda.	46
Tabla 12. Distribución % de la Población Mototaxistas, según el nivel académico.	47
Tabla 13. Distribución de la Población Mototaxistas, según los años de experiencia y los sectores antes trabajados.	49
Tabla 14. Distribución de la Población Mototaxistas, según una nueva alternativa.	50
Tabla 15. Distribución % de la Población Mototaxistas, según propiedad de la moto.	51
Tabla 16. Distribución de la Población Mototaxistas, según implementos de seguridad.	53
Tabla 17. Distribución de la Población Mototaxistas, según documentación.	53
Tabla 18. Distribución de la Población Mototaxistas, según la tarifa mínima y el número de servicios al día.	54
Tabla 19. Distribución de la Población Mototaxistas, según accidente o en enfermedad y plan de emergencias.	59
Tabla 20. Distribución de la Población Mototaxistas, proyecto productivo.	60
Tabla 21. Distribución de la Población Mototaxistas, proyecto asociativo.	61

LISTADO DE FIGURAS

	Pág.
Mapa 1. Localización del Municipio de San Martín.	15
Mapa 2. Veredas de San Martín de los Llanos.	16
Gráfica 1. Distribución de la población Mototaxistas, según su género.	39
Gráfica 2. Distribución % de la población Mototaxistas, según su origen.	40
Gráfica 3. Distribución % de la población Mototaxistas, por rango de edad.	42
Gráfica 4. Distribución % de la Población Mototaxistas, según su estado civil.	43
Gráfica 5. Distribución de la Población Mototaxistas, según tenencia de hijos.	43
Gráfica 6. Distribución de la Población Mototaxistas, número de hijos.	43
Gráfica 7. Distribución de la Población Mototaxistas, según su estado civil, sin hijos.	44
Gráfica 8. Distribución de la Población Mototaxistas, según su estado civil, con hijos.	44
Gráfica 9. Distribución de la Población Mototaxistas, según su estado civil con tipo de seguridad social.	45
Gráfica 10. Distribución de la Población Mototaxistas, según su tipo de vivienda.	46
Gráfica 11. Distribución % de la Población Mototaxistas, según el nivel académico.	47
Gráfica 12. Distribución de la Población Mototaxistas, según nivel académico, rango de edad.	48
Gráfica 13. Distribución de la Población Mototaxistas, según los años de experiencia y los sectores antes trabajados.	49
Gráfico 14. Distribución de la Población Mototaxistas, según una nueva alternativa.	50
Gráfica 15. Distribución % de la Población Mototaxistas, según una nueva alternativa propiedad de la moto.	50
Gráfica 16. Distribución de la Población Mototaxistas, según jornada de trabajo.	51
Gráfica 17. Distribución de la Población Mototaxistas, prestando el servicio de mensajería.	52
Gráfica 18. Distribución de la Población Mototaxistas, según implementos de seguridad.	52
Gráfica 19. Distribución de la Población Mototaxistas, según documentación.	52
Gráfica 20. Distribución de la Población Mototaxistas, según la tarifa mínima y máxima.	54
Gráfica 21. Distribución de la Población Mototaxistas, según la tarifa mínima y el N° de servicios al día.	54
Gráfica 22. Distribución de la Población Mototaxistas, según mecanismo de contacto.	55
Gráfica 23. Distribución de la Población Mototaxistas, según zona de trabajo.	55
Gráfica 24. Distribución de la Población Mototaxistas, según gastos.	57
Gráfica 25. Distribución de la Población Mototaxistas, según la motivación a realizar esta actividad.	57
Gráfica 26. Distribución de la Población Mototaxistas, según años de estar prestando el servicio.	58

Gráfica 27. Distribución de la Población Mototaxistas, que hayan sufrido algo prestando el servicio.	58
Gráfica 28. Distribución de la Población Mototaxistas, según la tarifa mínima y el número de servicios al día.	59
Gráfica 29. Distribución de la Población Mototaxistas, proyecto productivo.	60
Gráfica 30. Distribución de la Población Mototaxistas, proyecto asociativo.	61
Gráfica 31. Distribución de la Población Mototaxistas, realizar una capacitación.	62
Gráfica 32. Distribución de la Población Mototaxistas, idea emprendedora.	63
Gráfica 33. Distribución de la Población Mototaxistas, áreas de interés.	64
Gráfica 34. Distribución de la Población Mototaxistas, áreas específicas.	64
Gráfica 35. Distribución de la Población Mototaxistas, según la motivación a realizar esta actividad.	65
Gráfica 36. Distribución de la Población Mototaxistas, según la intervención de las instituciones.	65

1. Introducción

En los últimos años el país ha venido enfrentando diferentes situaciones económicas, políticas y sociales; como los conflictos armados, altas tasas de desempleo, desplazamiento rural, reinsertados, entre otros. Lo cual han generado, un significativo porcentaje de desempleados de la población colombiana y la necesidad de buscar nuevas alternativas que le permitan sopesar las falencias que presenta el sistema económico de la región para suplir las necesidades de cada ciudadano.

El mototaxismo como medio de transporte tanto urbano como rural tiene sus inicios en Colombia en el departamento de Córdoba, a raíz de los problemas económicos y sociales debido a que esta ocupación se hace presente en mayor medida en ciudades o municipios con alto índice de personas desempleadas, con lo cual el mototaxismo se convierte en un modo de alternativa de empleo y subsistencia para aquellas personas que lo ejercen y que no encuentran cabida en el sector formal.

Es así, como se ha generado nuevas alternativas de trabajo ilegal como es el caso del mototaxismo en algunas ciudades y municipios del país como es el caso de San Martín de los Llanos. Actualmente en este municipio hay 172 prestadores de servicio de transporte público, integrados por mototaxistas, motocarros, taxis y motocargueros, en donde hay 120 mototaxistas que es el objeto de estudio de este trabajo, sin embargo, este número puede irse incrementado a medida que crece las cifras de desempleo y que éste les brinda una solución de movilidad a sus habitantes el cual les permite desplazarse a diferentes lugares a un mejor precio y a una mayor rapidez

Asimismo, el mototaxismo se ha convertido con el paso del tiempo en el principal medio de transporte público para la población e incluso ha llegado a construir la más importante actividad económica informal y así dicho servicio se convierte en una alternativa de empleo. No obstante, la mayoría de las personas eligen ingresar o permanecer en esta ocupación debido a la falta de oportunidades laborales (el llamado rebusque) o por la facilidad de obtener dinero a diario.

Finalmente, la estructura del presente artículo es las siguientes: la introducción es la primera sección. En la segunda sección se presenta un poco de historia acerca del mototaxismo en Colombia; en la tercera sección refleja la metodología; en la cuarta sección se revisaran algunas teorías económicas y por último, la quinta sección se presentan las conclusiones al fenómeno del mototaxismo en el municipio de San Martín de los Llanos.

2. Planteamiento del Problema

Según el Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC el municipio de San Martín ubicado geográficamente al Centro Occidente del Departamento de Meta, está localizado a los 03° 41' 40" de latitud norte y a los 73° 41' 37" de longitud oeste en donde el fenómeno del mototaxismo comenzó hace aproximadamente 18 años respondiendo a la necesidad, que tenían los habitantes de esta localidad de desplazamiento dentro del casco urbano como de las zonas rurales y así esta actividad se presenta como nueva alternativa de una fuente de ingresos para los prestadores de este servicio.

Este fenómeno se puede precisar como un servicio público alternativo de transporte y que es dado como un servicio ilegal, debido a que su naturaleza del servicio es movilizar a usuarios en una motocicleta no habilitada ni certificada ante el Ministerio de Transporte para prestar el servicio de transporte público que no cuentan con rutas definidas y que con frecuencias sus rutas están definidas por el usuario por lo tanto son infinitas, no cuentan con un horario y prestan el servicio a un costo inferior a las tarifas del servicio de transporte público legal.

El mototaxismo surge como respuesta a la necesidad de los usuarios de tener un medio de transporte eficiente y oportuno que complemente la escasez del transporte público organizado que existe en el municipio. Además como una oportunidad para las personas desempleadas, reinsertados, analfabetas y personas con bajos niveles de educación bajo la modalidad de “economía del rebusque”

Un factor que ha influido en el crecimiento del mototaxismo es el desempleo, ya que las personas que no tienen empleo u ocupación deben enfrentarse a situaciones difíciles

por no tener ingresos con los cuales sostenerse a sí mismos y a sus familias, es por esto que buscan alternativas de trabajos informales como es el caso del mototaxismo, los cuales se convierten en una salida “temporal” a la dura situación económica del momento, que genera en el largo plazo en el municipio una problemática social con las empresas de transporte ya legalizadas como lo es ASTRASAM “Asociación de transportadores de San Martín”, ya que el mototaxismo maneja tarifas más bajas, y más facilidad de acceder al servicio. Lo perjudicial es que no cuentan con los requisitos mínimos que deben tener para prestar este servicio y que además en Colombia la ley no establece que se pueda prestar el servicio de transporte público en una Moto de dos ruedas.

2.1.Pregunta de Estudio

¿Cómo la personas que trabajan en el mototaxismo puede tener alternativas para salir de esta actividad?

3. Justificación

En los últimos años el país ha venido enfrentando diferentes situaciones económicas, políticas y sociales; como los conflictos armados, altas tasas de desempleo, desplazamiento rural, reinsertados, entre otros. Lo cual han generado en la población colombiana, buscar nuevas alternativas de empleo que le permita sopesar las falencias que presenta el sistema económico de la región para suplir las necesidades de cada ciudadano.

Es así, como se ha generado nuevas alternativas de trabajo ilegal como es el caso del mototaxismo en algunas ciudades del país como es el caso de San Martín de los Llanos. Actualmente en este municipio hay 120 mototaxistas, cifra que puede ir incrementando a medida que crecen las cifras del desempleo y que éste les brinda una solución de movilidad a sus habitantes que les permite desplazarse a diferentes lugares a un mejor precio y a una mayor rapidez.

Adicionalmente, este fenómeno no cuenta con información o estadística formal acerca de sus ingresos anuales. Sin embargo, estos ingresos al no ser legales no pagan impuestos tales como el impuesto de rodaje vehicular, no cumplen con la adquisición del seguro obligatorio, entre otros. Estos ingresos generados por esta actividad ilegal no aportan beneficios económicos al estado lo cual no deja de incrementar el desarrollo del municipio, en cuanto al presupuesto asignado a la salud, al mantenimiento de la malla vial, a la educación y recreación, etc.

La presente opción de grado va enfocada al análisis socio económico del fenómeno del mototaxismo en San Martín de los Llanos para el planteamiento estratégico que permitan desarrollar e implementar emprendimiento en el municipio.

Esta opción de grado será entregada a la Gobernación del Meta con el fin de establecer las dinámicas de mercado laboral del municipio de San Martín, para identificar fuentes generadoras de empleo que permitan absorber población en edad de trabajo, especialmente la población dedicada al mototaxismo, haciendo entrega una ficha de caracterización del perfil socioeconómico del gremio de los mototaxistas del municipio de San Martín de los Llanos que sirva de instrumento para tomar medidas según la información que recoja.

4. Objetivos

4.1.Objetivo General

Caracterizar el perfil socioeconómico del gremio de los mototaxistas del municipio de San Martín de los llanos.

4.2.Objetivos Específicos

1. Identificar los actores dedicados al mototaxismo en San Martín.
2. Diseñar un instrumento de recolección de la información primaria de la población objeto de estudio.
3. Identificar emprendimientos potenciales por sectores económicos como alternativa al fenómeno del mototaxismo en San Martín.

5. Tipo de Investigación

El tipo de investigación que se realizó en este documento fue de tipo descriptivo, en el cual se busca resaltar aspectos característicos del gremio del mototaxismo en el municipio de San Martín de los Llanos tales como: sus orígenes, la situación actual de esta actividad, sus principales actores e influencia en la actividad económica de la región.

Asimismo, se tuvieron en cuenta algunas particularidades de las personas prestadoras del servicio y se pretendió mostrar el cambio social y el impacto que han tenido tanto en la economía como en los habitantes del municipio y en este trabajo de investigación dio perspectiva del por qué los mototaxistas deciden continuar prestando el servicio, es por esto que la finalidad de este documento es proponer emprendimientos, con base en las fortalezas de los actores dedicados a esta actividad.

6. Marco de Referencia

6.1. Marco Geográfico

La extensión del municipio según la ficha Municipal del Departamento Nacional de Planeación DNP, es de 6.454 Km². Así mismo, San Martín hace parte de la Subregión del Ariari estipulada según la Ordenanza 851 de 2014, la cual es compartida con los municipios de San Juan de Arama, El Castillo, Fuentedeoro, Puerto Lleras, Lejanías y Granada. Código municipal 50689 (DNP) y su extensión total: 6.454 Km². Cuenta con 17 barrios y 26 veredas reconocidas oficialmente.

Limites:

Norte: municipios de Guamal, Castilla La Nueva, San Carlos de Guaroa y Puerto López.

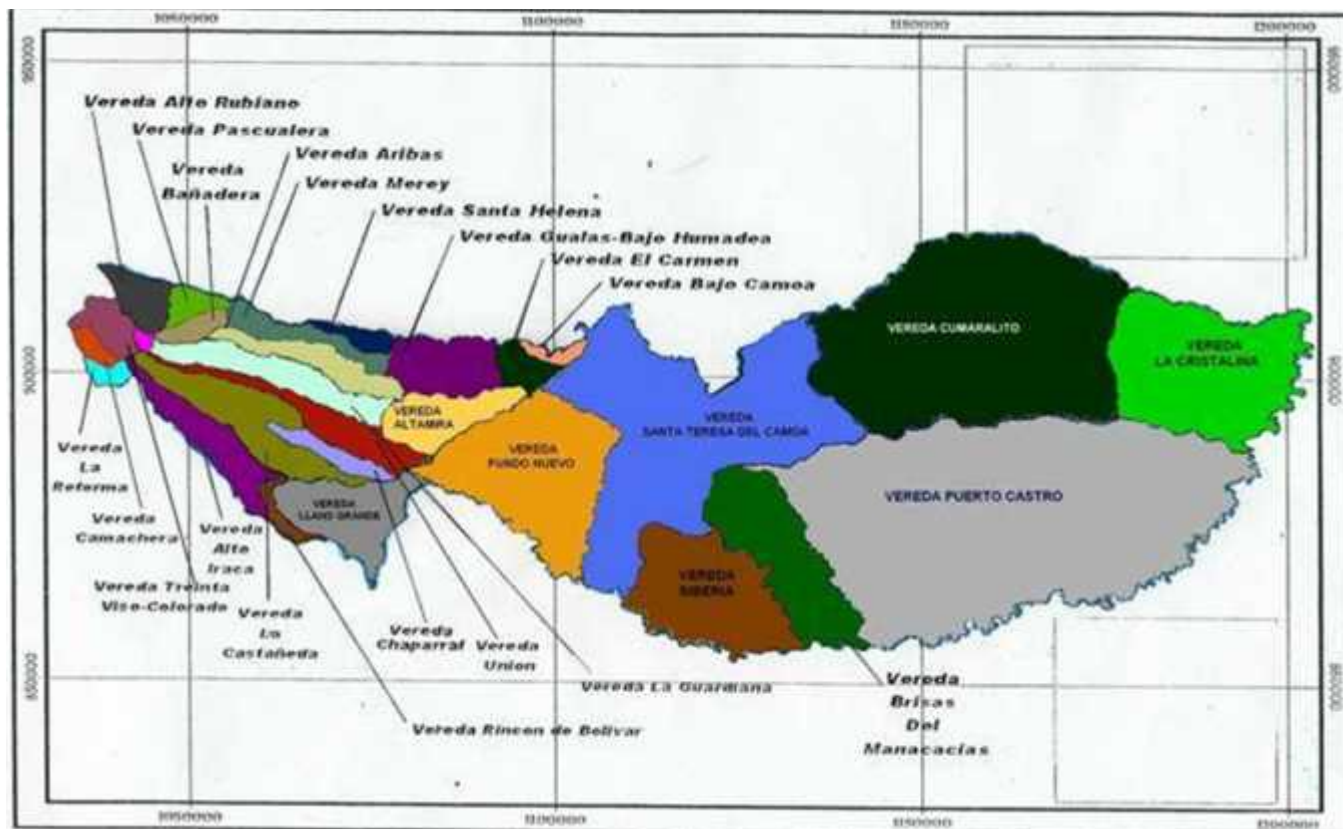
Occidente: Granada, El Castillo, El Dorado y Cubarral.

Sur: Fuentedeoro, Puerto Lleras y Mapiripán.

Oriente: Puerto Gaitán.



Mapa 1: Localización del Municipio de San Martín.
Descripción gráfica de ubicación del Municipio de San Martín de los Llanos a Nivel Nacional. Fuente: Alcaldía Municipal de San Martín



**Mapa 2: Mapa Veredas de San Martín de los Llanos.
Mapa de San Martín de los Llanos con división política
por veredas. Fuente: Alcaldía Municipal de San Martín**

Según el DANE para el 2016, San Martín tenía un total de población de 24.992 habitantes en donde el total de la población urbana es de 22.295 y de la zona rural 2.697 que representa el 2,56% a nivel Departamental.

Tabla. 1

Indicadores poblacionales No 1, 2016

Total Población por Municipio	24.992
Densidad Poblacional	3,87
Población Total Urbano	22.295
% Población Urbano Municipal	89,21
% Población Urbano Departamental	2,28
Población Total Rural	2.697
% Población Rural Municipal	10,79
% Población Rural Departamental	0,28
Total Población Masculina por Municipio	12.267
Total Población Femenina por Municipio	12.725
E SEX RATIO	96,40
Tasa de Masculinidad TMAS	49,08

Fuente: Proyección DANE 2005-2016 / Cálculos: SIID 2016

Según la secretaria de planeación municipal y obras públicas a partir del año 2013, los servicios públicos y domiciliarios, se encuentran con el cubrimiento de estos servicios en el municipio, pero debido al altos costos poca población accede a estos servicios como el internet y el gas domiciliario, la infraestructura vial de este municipio se encuentra en malas condiciones, en donde el 35,51% de sus vías se encuentran sin pavimentar y el 64,49% pavimentadas pero con materiales no de buena calidad, los cuales se han venido erosionando y generando grietas en las vías. Como lo demuestra la siguiente tabla:

Tabla 2.
Malla Vial

LUGAR	Municipio San Martin
Vías Pavimentadas (Km)	19,769.
% Vías Pavimentada Vs Departamento	2,35
Vías Sin Pavimentar (Km)	146,83
% Vías Sin Pavimentar Vs Departamento	8,19
Vías Tiempo Seco (Km)	727,89
% Vía Tiempo Seco Vs Departamento	12,07
Caminos (Km)	494,14
% Camino Vs Departamento	13,40
Total Vías Municipio (Km)	1388,63

Fuente: IGAC 2011/ Autor: SIID 2016

El municipio tiene un reconocimiento a nivel nacional como lo es “las cuadrillas” es un patrimonio cultural inmaterial de Colombia declarada desde el año 2009 por decreto N°2941. Sin embargo, lleva una tradición cultural de 282 años en sus habitantes de este municipio.

San Martín tenía una vocación ganadera y cuenta con una raza criolla de bovinos, esta actividad fue decayendo por múltiples factores como perdida de vocación de los

habitantes por otros sectores económicos que fueron el boom en esta región y otro factor importante que contaba a favor de la actividad ganadera es el complejo ganadero el cual se descuidó, debido al cierre de la planta de sacrificio porque no cumplía con las normas de sanidad y el sacrificio de este ganado se trasladó al municipio más cercano, Guamal.

Actualmente este municipio está siendo pionero en la producción de patilla, el cual está floreciendo como una nueva fuente de empleo y de ingresos en esta población.

6.2.Marco Legal

El Ministerio de Transporte no ha autorizado la prestación del servicio público en motocicletas por cuanto no ha sido reglamentado, por tanto no se puede prestar este servicio para lo cual el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2961 de septiembre 4 de 2006, por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

Constitución Política de Colombia

Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

Artículo 26. Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social.

Ante estos dos artículos de la Constitución de Colombia queda claro que las personas tienen un derecho al trabajo, pero este va limitado a que el oficio que realice la

persona estará vigilado por las instituciones de acuerdo a la actividad que ejerce. Es por esto que no se puede hacer cualquier trabajo.

Ante esto lo que se quiere es hacer uso de estos medios de transporte de uso particular y no de uso público, que sirve como alternativa en entornos de alto tráfico y que permite reducir el volumen de contaminación y ruido.

“Vamos a mirar otras opciones para el acceso a los sistemas de transporte masivo o estratégico, reglamentando la bicicleta o medios no motorizados, pero de ninguna manera autorizaremos el mototaxismo en el país”, en su entonces la Ministra de Transporte, Natalia Abello Vives aseguró: “De acuerdo con las cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, los motociclistas siguen siendo los actores más vulnerables en las vías (conductores y acompañantes), que en el año 2014 representaron el 45,5% de las víctimas fatales con 2.909 casos y el 51% de los lesionados con 22.684 casos; seguido, de los peatones con el 27,5% de los fallecidos y el 21,9% de los lesionados en accidentes de tránsito”

Ante las cifras mencionadas anteriormente queda evidente que el rodamiento de motos en las principales calles de una ciudad tiene una alta probabilidad de provocar o estar involucrado en un accidente de tránsito, por lo que en algunos casos los alcaldes han tomado medidas un poco extremas para los motociclistas que son la prohibición del parrillero provocando directamente una disminución del transporte informal que prestan estas motos, pero que estas medidas están mal vistas para personas que no tienen que ver con esta actividad.

Según el representante a la Cámara Telésforo Pedraza, la inclusión del bicitaxismo en el Plan Nacional de Desarrollo conlleva la invasión a la autonomía de los alcaldes.

“El mototaxismo es muy fuerte en Colombia, le compite por demanda al sistema y al quitarle demanda se sube el precio. Lo que estamos tratando de plantear es una reorganización, de tal manera que el mototaxi y el bicitaxi puedan servir como microalimentación”

En el último trimestre de 2012, en la mayoría de las ciudades colombianas, se debatía el aumento del bicitaxismo y la preocupación sobre su regulación, además su posible integración con el sistema de transporte como nuevo servicio que se ha expandido a nivel nacional que según los usuarios y los prestadores del servicio se benefician y así no habría conflictos entre las empresas de transporte legal.

Desde el año 2010, la Corte Constitucional había dejado claro que serían las entidades territoriales quienes decidirían si este medio era aplicable a sus municipios y que sería el Ministerio de Transporte el que especificaría cuáles son las exigencias técnicas y legales para este tipo de vehículos.

Según la Ley 336 de 1996, en donde se adopta el estatuto nacional de transporte, se encontró los siguientes artículos relevantes:

Artículo 5º-El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Artículo 9º-El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.

Artículo 31.- Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente.

Ante los artículos anteriormente mencionados se ve evidentemente que el servicio de transporte que presta los mototaxistas no cumple estos requisitos por ser un servicio ilegal o informal, adicionalmente a esto hay que tener en cuenta que las motocicletas están catalogadas en el marco de ley de uso particular y por ello no deben considerarse para transporte público, debido a que no cumple las condiciones requeridas. En ese sentido, la actividad del mototaxismo es considerada como ilegal.

6.3.Marco Histórico

En los últimos años, los medios de transporte han ido cobrando cada vez una mayor importancia en los países, regiones y ciudades, donde se ha convertido en una actividad básica desde el punto de vista económico y social. Una de las principales funciones del transporte es el desarrollo de las relaciones humanas y económicas de una sociedad moderna.

La geografía económica y la economía urbana, en donde las instituciones se han preocupado del estudio de los factores que determinan la distribución espacial de las actividades económicas. Las primeras teorías de la localización industrial tienen sus orígenes en el nacimiento mismo de las economías como disciplina, y ya Castrillón a mediados del siglo XVIII señaló que las economías de tiempo y transporte obligaban a los agentes económicos a situarse cerca de la tierra en que trabajan, explicando así el nacimiento y desarrollo de las ciudades.

Con el pasar del tiempo, se encuentran diferentes medios de transporte terrestres, lo cual ha facilitado enormemente el desarrollo no únicamente local sino mundial. Sin embargo, la infraestructura de transporte especialmente la red vial de Colombia y en particular la de los Llanos Orientales, en su mal estado se ha convertido en un obstáculo y no en una facilitadora del desarrollo.

Es así como los diferentes medios de transporte terrestre como lo es el mototaxismo han permitido dar respuesta a los usuarios que se encuentran descontentos de la prestación del transporte público y de sus respectivas tarifas. Sin embargo, este fenómeno se ha venido desplazando a lugares apartados que no cuentan con la infraestructura vial y que el Estado no tiene presencia, es por esto que es un fenómeno aceptado por una buena parte de la sociedad y que ha generado un conflicto por las empresas legales.

6.3.1. Mototaxismo a Nivel Mundial

El fenómeno del mototaxismo no solo se da en Colombia, en países subdesarrollados como en India y Perú, se encuentra el caso del motocarro que es utilizado

como medio de transporte alternativo y que también se encuentran en países como Francia y China.

El mototaxi nace en París en el año 1999 como un medio de transporte novedoso y efectivo, que responde a las necesidades que tenían las personas que se dirigían o salían de los dos aeropuertos de la ciudad, con la prestación de este servicio los usuarios se demoraban menos tiempo en llegar a su destino final a pesar de que la ciudad presentaba tráfico pesado en horas pico, este servicio presenta mayor rapidez. (Espinoza Gutiérrez, Rodríguez Higuera y Uribe Fernández. 2008)

En china se encuentra con una particularidad que se encuentran identificados con color azul junto la bicicleta que es el medio de transporte más popular en estas regiones, lo cual facilita a la población y autoridades identificar.

Sin embargo, el caso opuesto presentado en la ciudad de París, el impacto de la proliferación nuevas alternativas de sistemas de transporte de pasajeros en la India ha generado caos y desorden que han sido un factor fundamental en la baja calidad de vida de sus habitantes en la ciudad de Nueva Delhi.

En los años 90 el fenómeno de mototaxismo se extendió en América Latina como lo fue de forma importante en la ciudad de Lima y Callao, que contrajo aspectos negativos como: crecimiento desordenado de la ciudad, aumento del desempleo, liberalización del servicio de transporte que conllevó a la proliferación de la informalidad en el país. Es por esto que este fenómeno obtuvo una mayor acogida en zonas que presentaban bajos ingresos per cápita sumado a esto las condiciones geográficas beneficiaban la masificación de la

prestación de este servicio y no permitía que estas condiciones ingresaran nuevos medios de transportes legales.

Es importante aclarar que en Lima la prestación de transporte en motos se encuentra legalizado bajo categoría de “Transporte Público Alternativo de Pasajeros”. En su reglamento existen normas que rigen su funcionamiento para poder operar como: deben tener los vehículos en perfecto estado mecánico, contar con seguros e impuestos establecidos y contar con conductores capacitados e idóneos, y principalmente les permite prestar el servicio en zonas periféricas de la ciudad donde no existe una adecuada cobertura, con el cual cubre un 10% total de la población a la cual por falta de rutas de buses en zonas pobres de difícil acceso para vehículos pesados y grandes, es por esto que la preferencia que muchas personas deciden tomar el servicio de la moto ya que los puede recoger en la puerta de la casa y que cuentan con rutas indefinidas y su mayor ventaja se ve reflejada es en la parte económica por las tarifas menores que las de los buses de servicio público.

Caso contrario es presentado en la ciudad de París, en donde esta actividad funciona y no genera malestar social ni controversia con los demás competidores, gracias a la conciencia de los ciudadanos y que estos mototaxistas cuentan con un marco legal ya establecido por el gobierno. Adicional a esto se debe tener en cuenta que esta ciudad cuenta con un sistema de transporte terrestre adecuado y eficiente para sus habitantes; es por esto que el mototaxismo se dé esporádicamente para los habitantes en donde solo exigen que las motocicletas sean las más adecuadas y que no generen tanta contaminación ambiental.

6.3.2. Mototaxismo en Colombia

El fenómeno del mototaxismo en Colombia, según el modelo de la prestación de transporte público Ardila (2006), lo denota como un transporte de baja calidad, con una flota inflada y una tarifa muy alta inasequible para los más pobres quienes son lo que utilizan estos medios de transportes. Este modelo, los municipios otorgan permiso a las empresas de transporte público para operar rutas. Sin embargo, en este no se obliga a las empresas a ser propietarios de la flota de buses. Por el contrario, la legislación permite a las empresas afiliar buses que son propiedad de pequeños inversionistas, que son los verdaderos propietarios de los buses.

Es así, como las empresas de transporte público derivan sus ingresos de vender un cupo por cada bus que entra a prestar el servicio y de cobrar una cuota de rodamiento a su conductor. De esta manera los usuarios son los que llevan del bulto ya que con la tarifa inflada cubren la ineficiencia de la sobreoferta generados otros. Ante esto, un claro ejemplo de lo ante dicho es en Bogotá que tienen los precios más caro en transportes públicos y que sigue cada año aumentando sin presentar una mejora en la prestación del servicio. Es por esto por lo que muchos usuarios han dejado de usar el transporte colectivo y han optado por otros modos de como caminar, el bicitaxismo o el mototaxismo.

Ante tal situación, el mototaxismo encontró buena parte de mercado y aceptación para establecerse, ya que los usuarios que buscan satisfacer la necesidad de movilidad. Sin embargo, hay que examinar a continuación por qué miles de personas en Colombia buscaron el sustento en el mototaxismo: Brieva Paternina (2010), del Observatorio Socioeconómico de la Sabana, ve el mototaxismo como una actividad económica que se incorporó a la denominada “economía del rebusque” y como esta se ha extendido en todo el

país, particularmente presentando mayor concentración en las ciudades de la Costa Atlántica, convirtiéndose en respuesta al creciente desempleo y a su vez, en una problemática social que requieren mayor atención.

Para su control las autoridades han implementado una serie de alternativas de regulación, como el sistema de pico y placa en zonas de mayor concentración, restricciones al porte de parrilleros o la circulación a determinadas horas, sin embargo, estas medidas no han servido o han dan respuesta a la problemática que sigue tomando mayor aceptación por los usuarios.

En la ciudad de Montería el mototaxismo se ha convertido en una oportunidad de empleo estable para muchas personas que residen allí en donde ellos no pueden acceder a un empleo formal por falta de ser un bachiller o tener estudios profesionales, esta actividad es una forma fácil de conseguir dinero para sostener a sus familias. A pesar de esto, cabe anotar que debido a la difícil situación que tienen los egresados de una carrera universitaria no encuentran un trabajo se ven indirectamente a recurrir a estos trabajos informales para tener un sustento económico.

La literatura referente a la geografía del transporte muestra que la oferta de transporte ha tornado a la preocupación de los gobernantes, de igual manera el interés de los investigadores se encuentre a ejecutar estudios que arrojen información clara y suficiente sobre el impacto socioeconómico de la oferta y demanda a escalas territoriales. En donde, el principal objetivo es el de responder lo mejor posible a una demanda más compleja en su composición y en su evolución y su respectiva demanda de movilidad. (MOPU, 1984)

Por ultimo este fenómeno se está extendiendo cada vez más, debido a que siguen aumentando las cifras de desempleo en el país y que desde el gobierno nacional no oriente políticas claras para aquellas personas que no tienen las oportunidades o no cuentan con los requisitos para acceder a un empleo formal y que en este se les brinde las garantías necesarias para sostenerse a un largo plazo, provocando desplazamiento de mano de obra de unos sectores económicos específicos a integrarse al sector informal del mototaxismo que le genera ingresos e independencia laboral, como consecuencia trae este fenómeno conflicto sociales con empresas que prestan este servicio y que están legalmente constituidas para operar en un lugar determinado, mostrando así la debilidad de las instituciones estatales sin tener un control ya sean en los centros de las ciudades como en municipios periféricos como lo es en este caso San Martín de los Llanos.

6.4. Marco Teórico

Jacobs (1980) abordó el tema de los problemas de movilidad latentes en los países en vía de desarrollo, anticipando que la carencia de un orden coherente en los asentamientos urbanos generaría dificultades. Situación que ha buscado ser mitigada con la implementación de los planes de ordenamiento territorial.

Según Reichmann “el concepto de movilidad supera el puramente técnico de desplazamiento, ya que incluye las causalidades y las consecuencias ligadas al propio desplazamiento. Dicho de otra manera, el acto del desplazamiento no se separa artificialmente del resto del comportamiento, sino que se enlaza con las demás actividades determinadas por las motivaciones del individuo” Se considera por tanto que la razón última del desplazamiento es la decisión. De esta forma la geografía del transporte entra de lleno en el campo denominado por los enfoques behavioristas.

6.4.1. El Mototaxismo como Oferta de Transporte Público

Darwin Pérez, director del Programa de Economía de la Universidad de Cartagena y director del Observatorio del Trabajo Distrital, le explicó al periódico colombiano El Universal que el mototaxismo es la manifestación del modelo económico que tiene Cartagena, en el que su economía crece, pero no impacta la oferta de trabajo formal a los residentes. “Esto pasa porque los sectores que impulsan el desarrollo son intensivos en capital, es decir, son procesos productivos que demandan más maquinaria que mano de obra y la poca mano de obra que usan es muy calificada y desafortunadamente un alto porcentaje de la población desempleada no se ha capacitado y por tanto tiene baja productividad”, explicó Pérez en esa oportunidad.

La actividad del mototaxismo como alternativa de transporte público cuenta con la aceptación de una parte del sector de la sociedad, prueba de ello es el artículo que a continuación se referencia: Raya Bayona, (2010), afirma que los mototaxis son un nuevo transporte público y una solución para hacer frente a los grandes atascos que padecen las ciudades de mayor tamaño. El hecho de que las motocicletas sean un vehículo ligero, rápido y fácil de aparcar, favorece que el usuario pueda recorrer el trayecto en menor tiempo.

Otras ventajas que observa Bayona, frente al taxi tradicional son la menor emisión de gases contaminantes y la posibilidad de conocer la duración y el importe de la carrera con antelación, aunque carecen de maletero y todavía hay pocos vehículos y compañías dedicados a este fin.

6.5. Teorías Económicas sobre el Mercado de Trabajo

6.5.1. Teoría clásica

La economía clásica es una escuela de pensamiento económico cuyos principales representantes son Adam Smith, David Ricardo, Thomas Malthus y John Stuart Mill. Nació durante el siglo XIX.

Esta escuela buscaba explicar el crecimiento y el desarrollo económico, en donde la oferta predominaba sobre la demanda y que las empresas no tienen capacidad para fijar los precios de los productos.

En lo que concierne al desempleo ellos lo consideran como voluntario porque los precios y los salarios son flexibles. Si un trabajador que vende su fuerza de trabajo no encuentra empleo, un clásico razona que no le están ofreciendo el precio justo y por esto no trabaja. Si acepta cobrar menos, la actividad que va a realizar es diferente a un empleo que es el pago mínimo que acepta las dos partes del trabajo que es el demandante y el oferente.

Esta escuela supone que, en condiciones de competencia libre, no hay paro involuntario, debido a que todos los que quieran trabajar pueden hacerlo. Entre los asalariados esto hace que los tipos de salarios bajan por la presión del paro, hasta que todos los que quieran trabajar puedan encontrar trabajo. Esto es distinto del paro voluntario (cuando los obreros potenciales no aceptan salarios un poco inferiores a los normales) y del paro por fricción (cuando hay personas que dejan de trabajar temporalmente por imperfecciones en el mercado de trabajo).

Según en esta teoría económico respecto al mercado de trabajo encontramos afinidad respecto a las personas dedicadas al mototaxismo quienes afirman que en el

municipio se encuentra una empresa que les ofrece un empleo, pero para ellos las condiciones de salario y de trabajo son mínimas, por ende optan por hacer otra actividad que les genere la estabilidad necesaria que estas personas buscan.

6.5.2. Modelo DMP o de Búsqueda de Empleo

El modelo DMP (Diamond, Mortensen, Pissarides) en donde coincidían que en el mercado laboral hay asimetría en la información debido a que hay muchos empleos que permanecen vacantes porque los empresarios no encuentran a las personas idóneas que ocupen y hay muchas personas desempleadas porque no encuentran el empleo que está en concordancia con sus expectativas. Los autores de este modelo encuentran que el mercado laboral presenta fricciones al verse afectado por diferentes variables que impiden que las vacantes sean ocupadas y que los desempleados encuentren trabajo.

Estas variables cambian según diferentes factores como ciclos económicos, políticas gubernamentales de ayuda al desempleado y puestos con alta rotación de personal.

6.5.3. Teoría del Transporte Público

Según Todd Litman, “la congestión tiende a mantener el equilibrio; los volúmenes de tránsito aumentan hasta el punto de que los retrasos de la congestión desincentivan los viajes en hora punta. Si la capacidad de la vía aumenta, el viaje también aumenta hasta que la congestión límite de nuevo el crecimiento del tránsito. Estos viajes adicionales se les llaman tránsito generado o tráfico inducido.

Este incremento se debe a que, al reducir momentáneamente el tiempo de un viaje, esta nueva ruta resulta más atractiva para más automovilistas y, por lo tanto, se desincentiva

el uso del transporte colectivo. Además, muchos vehículos realizarán viajes más largos que antes para poder usar la nueva vía y los viajes cortos se realizarán más frecuentemente.

Ventajas frente a los medios tradicionales Las ventajas más valoradas por los usuarios respecto a los transportes públicos tradicionales son las siguientes:

Rapidez. Son más rápidas que otros medios y suponen para los usuarios mayor garantía de puntualidad.

Ahorro de tiempo y de dinero. Los clientes no se preocupan por las condiciones del tráfico y aprovechan mejor su tiempo, al evitar la congestión del tráfico.

Disminuye el coste económico que suponen los tan temidos trancones, las obras u otras circunstancias que impiden a un taxi tradicional continuar su marcha normal.

Conocimiento del coste aproximado en el momento de la reserva. Al no recoger a pasajeros en la calle, siempre tienen que desplazarse desde la base hasta el lugar acordado con el cliente. Por lo general, facturan por el trayecto que realizan desde el punto de recogida hasta el destino final. En el momento de efectuar la reserva, los clientes conocen el importe del viaje, ya que el tiempo de desplazamiento no influye sobre las tarifas.

Reducción en la emisión de CO₂. Con una menor duración de tiempo con el motor en marcha, se disminuye la emisión de gases contaminantes.

Rutas indefinidas: el usuario al momento de hacer uso del servicio sabe con certeza que lo van a llevar al lugar indicado, lo que le permite mayor confianza de este transporte sin necesidad de pararse o bajarse en un paradero ya definido.

6.5.4. Teoría de Localización

En general, las teorías de localización se estructuran a partir de la interpretación de las decisiones empresariales sobre el mejor lugar de localización de la planta en una economía de mercado, decisiones que buscan minimizar costes de operación, fundamentalmente costos de transporte de materias primas y/o del producto final, para maximizar beneficios.

La teoría se desarrolla suponiendo un espacio isotrópico (con las mismas características geográficas) y aislado, en el que el precio de los productos varía según aumenta la distancia al mercado. A pesar de que su teoría se desarrolló estudiando el sector agrario, su aplicación en el sector industrial también ha sido útil.

La Teoría de Christaller: También conocida como Teoría de los Lugares Centrales; se basa como las anteriores en un espacio isotrópico, en el que la localización empresarial (no solamente la industrial, sino también el sector terciario) se realizaría en el denominado lugar central, para abastecer a la mayor población posible, distribuida esta por todo el territorio entorno ese lugar central.

Se reconocen dos grupos de teorías; de un lado están aquellas que consideran que los consumidores se concentran en puntos discretos del espacio geográfico, al estilo de los trabajos de Von Thünen y Weber; y del otro las teorías que consideran que los consumidores están dispersos en áreas de mercado de diversos tamaños, como sucede en los modelos teóricos de Christaller, Lösch, Hotelling y la Nueva Geografía Económica.

6.6.Marco Conceptual

- J ASTRASAM: Asociación de transportadores de San Martín de Taxis y Camperos.
- J CUOTA DE RODAMIENTO: Es más que un alquiler mensual por el derecho a operar en las rutas de la empresa.
- J ECONOMÍA INFORMAL (DEL REBUSQUE): personas buscan empleos (en su mayoría informales) para sobrevivir.
- J EMRESARIO MOTOTAXISTA: Persona que genera sus ingresos por medio de la compra y alquiler de motos a terceros para ejercer la labor de mototaxismo.
- J MOTOCARRO: Vehículo o moto de tres ruedas, con motor y techo para transportar cargas ligeras o medianamente pesadas. Es aquel medio de transporte que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada para el traslado simultáneo bienes o carga del sector veredal al centro urbano de acopio dentro de la jurisdicción de un municipio.
- J MOTOTAXISMO: Transporte ilegal e informal de pasajeros en motocicletas
- J MOTOTAXISTA: persona que ejerce la actividad de transportar pasajeros utilizando como medio de transporte la motocicleta
- J MOTOTAXI: Motocicleta de dos ruedas que se usa como medio de transporte más popular en zonas periféricas en donde la infraestructura vial no es la adecuada y en donde no llega en transporte público colectivo y es utilizado por ser rápido y a un menor costo.

J) **TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO:** Transporte público o transporte en común es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador.

7. Diseño Metodológico

El tipo de investigación que se realizó en el proyecto de investigación es de tipo descriptivo, debido a que busca resaltar aspectos característicos del gremio del mototaxismo en el municipio de San Martín de los Llanos tales como: sus orígenes, la situación actual de esta actividad, sus principales actores e influencia en la actividad económica de la región.

La metodología que se empleará en esta investigación es de tipo mixta para diseñar el instrumento de medición del mototaxismo y realizar la caracterización socioeconómico del gremio del mototaxismo de San Martín a través de la recolección de información primaria y secundaria como instrumento se utilizarán las encuestas (mototaxistas) y entrevistas a grupos focales (expertos de transporte y comercio) con la cual se realizará la respectiva tabulación e interpretación de los datos cuantitativos y cualitativos con la información obtenida.

Por último, se realizó una metodología propositiva, ya que al finalizar el análisis de dicha información se pretende formular alternativas que permiten superar las condiciones de vida de estos habitantes, a fin de contribuir a la solución de la problemática existente, teniendo como finalidad proponer emprendimientos con base en fortalezas de actores dedicados a esta actividad.

7.1. Recopilación de la información

7.1.1. Fuente Primaria de la Información:

Para determinar cuáles fueron los métodos empleados y así obtener los datos que permitieron solucionar los objetivos propuestos en esta investigación, se utilizaron las encuestas presenciales, realizadas en dos sitios estratégicos del municipio en donde ellos ya tienen establecidos como paraderos que son: el sector Terminal-Centro, el cual fue más fácil abordarlos en el lugar donde estaban trabajando, mientras que el sector del barrio Pedro Daza fue más difícil abordarlos, porque se encontraban reacios a estos tipos de investigación y a las instituciones públicas, es por esto que en lugar de aplicar la técnica de encuesta se empleó la técnica de sesión personal no estructurada en donde las personas colaboraron con la información que se tenía en las encuestas, para que la muestra que se tuvo encuesta para la aplicación del instrumento tenga un sustento y sea representativa para el estudio de la investigación.

7.1.2. Fuente Secundaria de la Información

Las fuentes secundarias que se utilizaron fueron: libros, informes especializados, tesis relacionados con el tema, DANE, página oficial Alcaldía Municipal de San Martín de los Llanos, internet.

8. Determinación de la muestra

Para obtener una muestra representativa se hace necesario trabajar con un método estadístico de muestreo aleatorio simple para la población.

Los parámetros establecidos para hallar la muestra de la población fueron:

Tabla 3. Parámetros utilizados

Datos requeridos	Parámetros utilizados
Desviación	0,5
Error	0,05
Nivel de Confianza	95% (1,96)

Dado que no se tienen pruebas pilotos para determinar si el comportamiento de la muestra es homogéneo o heterogéneo se tuvo en cuenta una desviación del 0,5 y en cuanto al porcentaje de error se trabajó al 5%, que determina los posibles errores que se puedan obtener durante la aplicación de las encuestas y la tabulación de los datos.

8.1. Población

La población dedicada a prestar el servicio de transporte público en el municipio es de 120, la población objeto de estudio está definida por 50 mototaxistas que trabajan en el municipio de San Martín los cuales están divididos en dos sectores del municipio que son Terminal- centro y barrio Pedro Daza.

8.2. Determinación de la muestra Poblacional

Teniendo en cuenta la población definida anteriormente, los mototaxistas a encuestar fueron 44 los cuales se obtuvieron de los siguientes parámetros:

Tabla 4. Determinación de la muestra

Datos	Mototaxistas
Población (N)	50
Error (e)	0,05
Desviación (S)	0,5
Nivel de confianza	1,96
Muestra poblacional	44,24

$$n = \frac{z^2 * s^2}{e^2} = \frac{1,96^2 * 0,5^2}{0,05^2} = 384,16$$

$$n = \frac{n}{1 + \frac{n}{N}} = \frac{384,16}{1 + \frac{384,16}{50}} = 44,24 \text{ encuestas}$$

9. Resultados de la Caracterización Socioeconómica del Mototaxismo en San Martín de los Llanos

La población objeto de estudio es de 50 mototaxistas, en la determinación de la muestra se encuentra que se debe aplicar 44 encuestas de las cuales se realizaron 32 en su totalidad y las 12 encuestas faltantes, se debió realizar un segundo instrumento de sesión personal no estructurada, en donde se recolectó la información faltante para que la muestra sea representativa.

9.1. Características Sociodemográficas

Género

El gráfico 1 indica que la actividad mototaxista en el Municipio de San Martín es ejercida principalmente por los hombres.



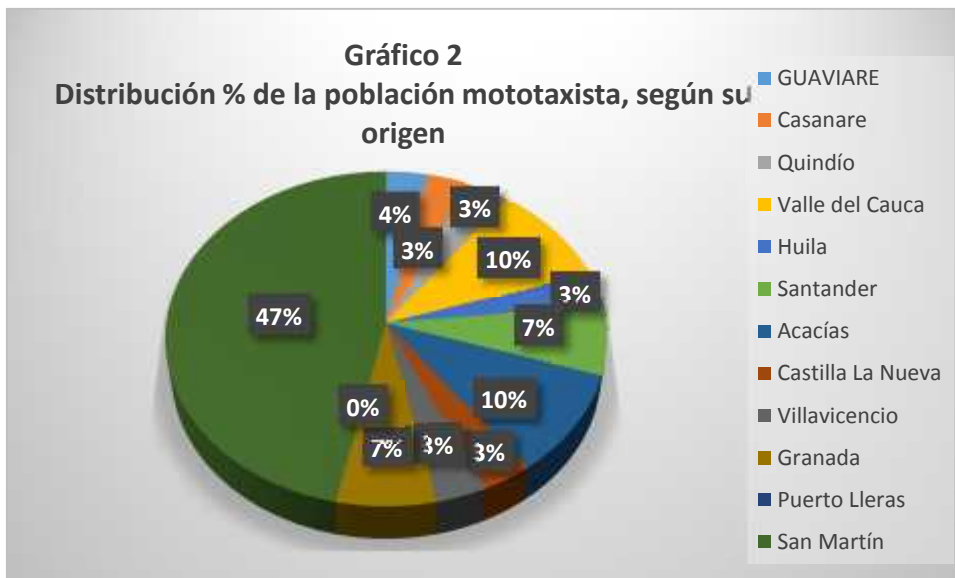
Tabla 5. Distribución de la población Mototaxista, según género.

Genero		%
Masculino	30	93,75%
Femenino	2	6,25%
TOTAL	32	100%

Fuente: Encuesta aplicada por los autores

Origen de los mototaxistas

Según la grafica 2, el 47% de los mototaxistas son de origen del mismo municipio y todos ellos residen en el mismo municipio; el resto provienen de municipios eledaños como Villavicencio, Acacías, Granada, Castilla la Nueva y en casos especiales de municipios apartados como Cartago, Retorno- tabla



Fuente: Encuesta aplicada por los autores

Tabla 6. Distribución de la población mototaxista, según su origen

	Guaviare	Casanare	Quindío	Valle del Cauca	Huila	Santander	Acacías	Castilla La Nueva	Villavicencio	Granada	Puerto Lleras	San Martín
Masculino	1	1	1	3	1	2	3	1	1	2	0	14
Femenino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1

De los mototaxistas encuestados, el 100% de la población objeto de estudio en la actualidad residen en San Martín, en donde los mototaxistas de residentes decidieron quedarse en este municipio por diversos factores como señalan, la falta de oportunidades que no ofrecen las grandes urbes y es por ende tienen que desplazarse a municipios pequeños en donde puedan ejercer alguna forma de empleo que no requiera experiencia y se gane dinero diario.

Edad

De acuerdo con la distribución de los mototaxistas por edades, el % de la población encuestada tiene edades entre los 18 y mayor de 60 años, registrándose la mayor agrupación en los rangos de edad de 31 a 40, 24 a 30 y 41 a 50 años, con participación dentro del total de mototaxistas de 33%, 20% y 17% respectivamente (gráfica3).



Tabla 7. Distribución de la población mototaxista, según su origen

	de 18 a 23	de 24 a 30	de 31 a 40	de 41 a 50	de 51 a 60	Mayor de 60
masculino	0	6	10	5	5	4
femenino	0	1	0	1	0	0

Estado civil

Tabla 8. Distribución % de la población mototaxista, según su estado civil

	Soltero/a	Casado/a	Unión libre	Separado	Total %
masculino	38%	3%	50%	3%	94%
Femenino	0%	0%	6%	0%	6%



Analizando a los mototaxistas por su estado civil, se logró determinar que aproximadamente el 56% del total de la muestra que representan a 18 personas, son personas que conviven en unión libre; el 38% son solteros en donde son 12 personas (tabla 4- gráfica 4).

En donde el 77% de los mototaxistas objeto de estudio indicaron tener hijos (gráfica 5). De estos el 40% de los mototaxistas tienen un rango de 1 a 4 de hijos (tabla 5) con un total de 20 hijos (gráfica 6).

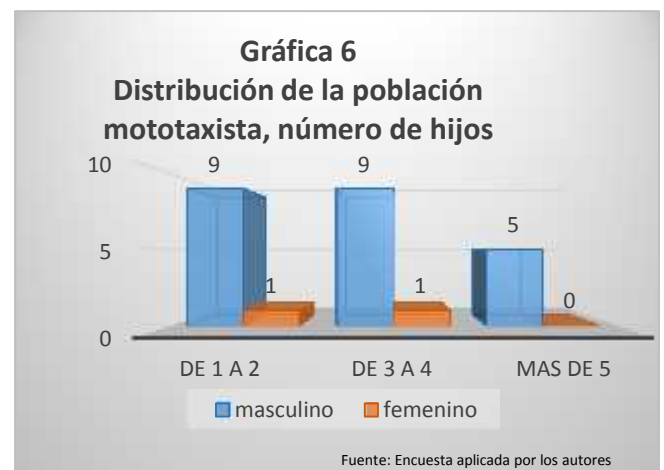


Tabla 9. Distribución % de la población mototaxista, según el rango del N° de hijos

	de 1 a 2	de 3 a 4	más de 5
Masculino	36%	36%	20%
Femenino	4%	4%	0%



Según la gráfica 7, se ve reflejado que los mototaxistas solteros no tienen hijos que

representa un 86% y un 14% son

lo que están en unión libre.

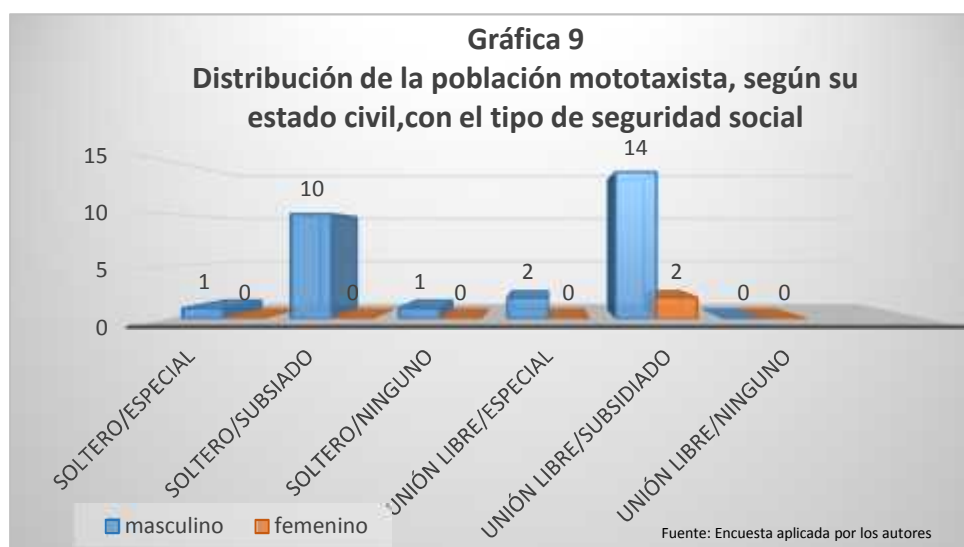


Ante el gráfico 8, representa la distribución en % de la población con hijos según su estado civil, en donde la unión libre representa 65% de la población con hijos seguido por los solteros con un 26%.

Seguridad social

Tabla 10. Distribución % de la población mototaxista, según el tipo de seguridad social

	Soltero/a	Casado/a	Unión libre	Separado	Especial	Subsidiado	Ninguno
Masculino	12	1	16	1	3 = 10%	26 = 81%	1 = 3%
Femenino	0	0	2	0	0	2 = 6%	0



Al cruzar la información sobre el estado civil de los mototaxistas encuestados con el tipo de seguridad social, se tienen en cuenta sólo dos estados civiles que cuentan con mayor preponderancia respecto a la muestra que son solteros y unión libre en donde los solteros cuentan con un mayor número de personas con el régimen subsidiado igual que con el estado civil de unión libre con 10 y 14 personas respectivamente (gráfica 9).

9.2. Caracterización socioeconómica

VIVIENDA

De acuerdo con los resultados de la investigación, se encontró que 25% de la población encuestada posee vivienda propia, el 59% vive en arriendo y un 13% habita en vivienda de tipo familiar- gráfica 10-. Adjunto a lo anterior se determinó que un 85% de los mototaxistas corresponden al estrato I. En especial, un número muy importante de mototaxistas residen en barrios muy deprimidos y de invasión como es el caso de Alparaiso los cuales no cuentan con ninguna estratificación ni servicios públicos.



Tabla 11. Distribución de la población Mototaxista, según el tipo de vivienda.

Arrendada	Crédito	Familiar	Prestada	Propia
19	0	4	1	8

EDUCACIÓN

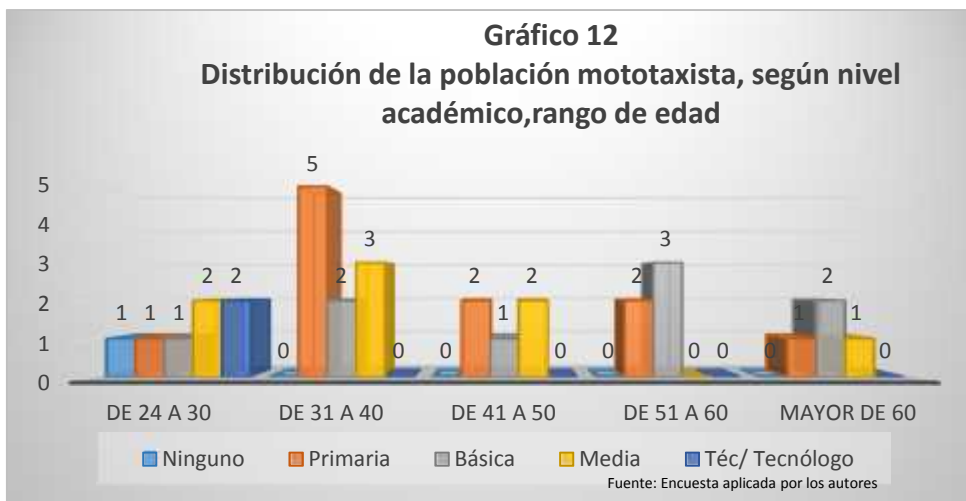
La educación resulta ser primordial para estas personas, para tenerlas en cuenta como una variable para el desarrollo del individuo. En este sentido resultó pertinente analizar el nivel de educación de las personas dedicadas al mototaxismo.

Se encontró que el 25% de los mototaxistas terminó sus estudios de bachiller, el 34% estudiaron solo la primaria, el 28% estudió hasta la básica y el otro porcentaje del objeto de estudio se encuentra en la población que no estudió con un 6%, en donde un 3% realizó una capacitación.

Tabla 12: Distribución % de la población mototaxista, según nivel académico

	Ninguno	Primaria	Básica	Media	Téc/ Tecnólogo	Capacitaciones
Masculino	6%	31%	28%	22%	6%	3%
Femenino	0%	3%	0%	3%	0%	0%
TOTAL	6%	34%	28%	25%	6%	3%





En el gráfico 12, se ve reflejado que la población que si estudió algún nivel académico se encuentra en el rango de edad de 31 a 40 años con 10 personas, seguida por el rango de edad de 24 a 30 años con 6 personas.

ACTIVIDAD LABORAL

El 97% de la población de la muestra señaló que su principal labor es la actividad del mototaxismo; un 3% realiza otra labor secundaria diferente al mototaxismo.

Resulta pertinente señalar el tipo de actividad que la población objeto de estudio realizaba antes de dedicarse a la labor de prestar el servicio del mototaxismo, con el objeto de tener referentes, para las alternativas de solución, los perfiles laborales de esta población.

Acorde a lo que sucede en el Municipio de San Martín, en lo referente al mercado laboral, como se presenta en la gráfica 13 y la tabla 13 Distribución de la población mototaxista, según los años de experiencia y sectores en donde ha trabajado antes de dedicarse al mototaxismo, el 44,4% de la población se dedicaba al sector agropecuario, respecto a otras actividades económicas, se encontró que el 18,5% trabajaban en el sector de transporte, seguido por el sector de la construcción con un 11,1%.

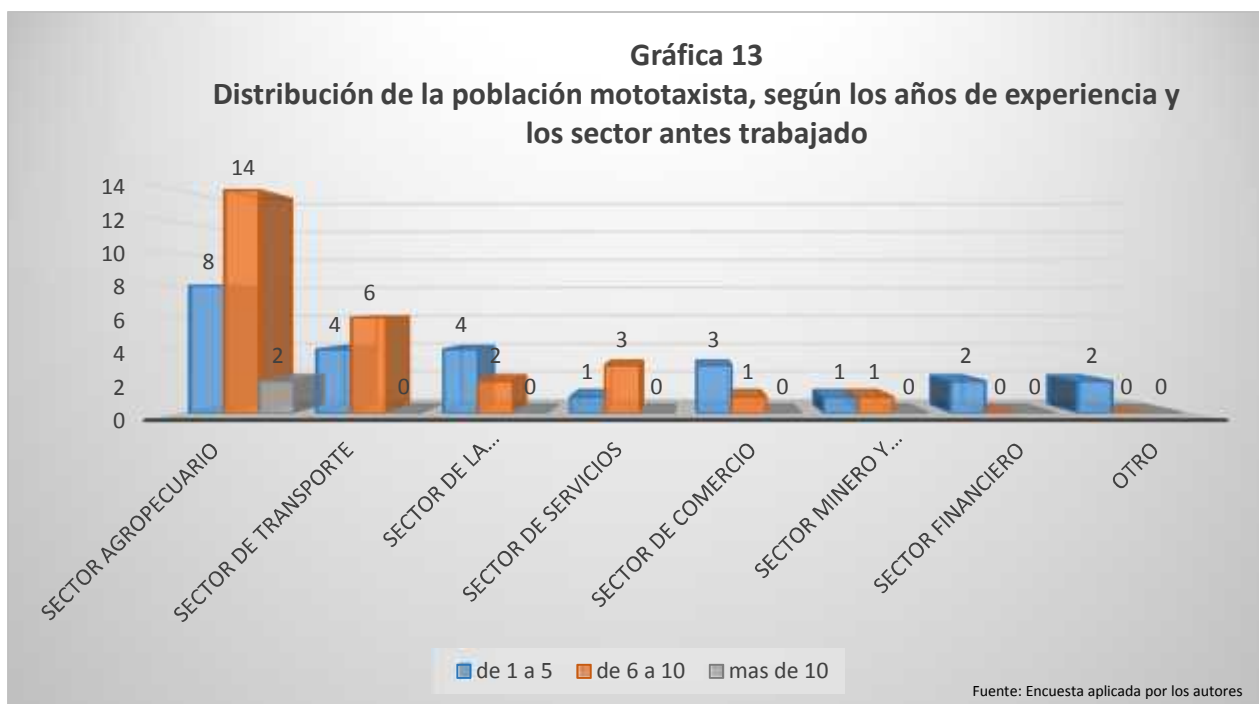


Tabla 13: Distribución de la población mototaxista, según los años de experiencia, sector antes trabajado

	Sector agropecuario	Sector de transporte	Sector de la construcción	Sector de servicios	Sector de comercio	Sector minero y energético	Sector financiero	Otro	
de 1 a 5 Años	14,8%	7,4%	7,4%	1,9%	5,6%	1,9%	3,7%	3,7%	
de 6 a 10 Años	25,9%	11,1%	3,7%	5,6%	1,9%	1,9%	0%	0%	
más de 10 Años	3,7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
TOTAL	44,4%	18,5%	11,1%	7,4%	7,4%	3,7%	3,7%	3,7%	100%

El 67% de la población encuestada indicó que no desea cambiarse ni consideran otra alternativa -gráfica 14-, debido a que esta actividad es generadora de ingresos para el sustento diario de sus familias y que no le exigen nada como empleado bajo las órdenes de un empleador.



Tabla 14: Distribución de la población mototaxista, según una nueva alternativa

	No	Sí
Masculino	20	10
Femenino	2	0

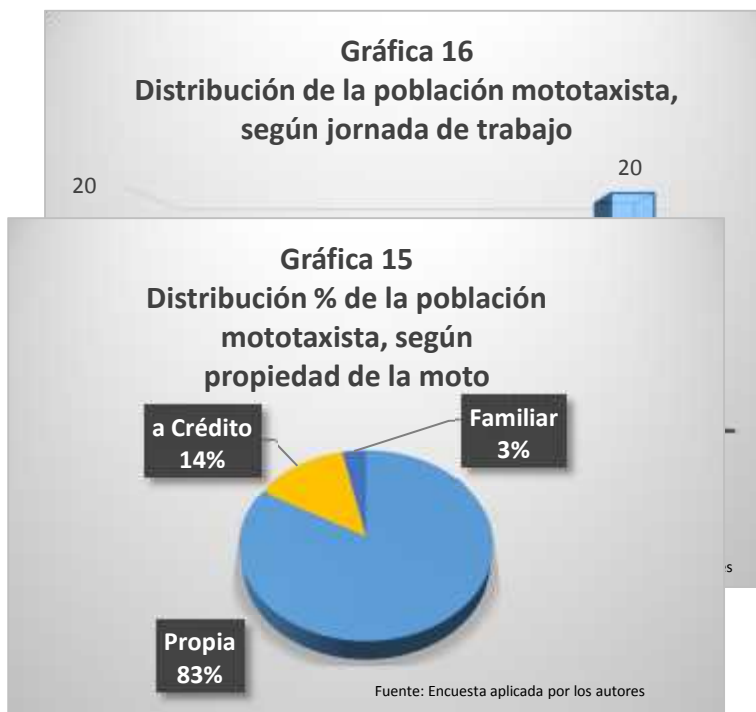
PROPIEDAD EL MEDIO DEL TRANSPORTE

El 83% de las personas dedicadas al mototaxismo son propietarias de la motocicleta- grafica15. De estas, el 14% la tienen a crédito y 3% es de tipo familiar.

Tabla 15: Distribución de la población mototaxista, según propiedad de la moto

Propia	Alquilada	Prestada	a Crédito	Familiar
25	0	0	4	1
2	0	0	0	0

HORARIO DE TRABAJO



Durante las 24 horas del día se ofrece el servicio de mototaxis en San Martín durante todos los días de la semana. Los resultados del estudio muestran que aproximadamente un 67% de la población encuestada trabaja en la jornada todo el día, el 33% trabaja en la mañana y el 33% en la tarde y noche excepto los que laboran en el día trabajan en la tarde y los que trabajan en la tarde ejercen la jornada de noche.



Según la gráfica 17, los mototaxistas no solo prestan el servicio de transporte público, sino que también prestan el servicio de mensajería y paquetería si los clientes lo solicitan con un 33%, 10 mototaxistas de la población objeto de estudio han prestado este servicio adicional a la población de San Martín.

Los resultados anteriores permiten concluir que en la medida en que más personas tengan sustento directo con la actividad mototaxista, su dedicación horaria al servicio se extiende.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD Y

PAPELES

No	Sí	NR
3	24	3
0	2	0

Tabla 16:

Distribución de la

población mototaxista, según documentación

No	Sí	NR	SI/NR
3	26	1	14
0	2	0	

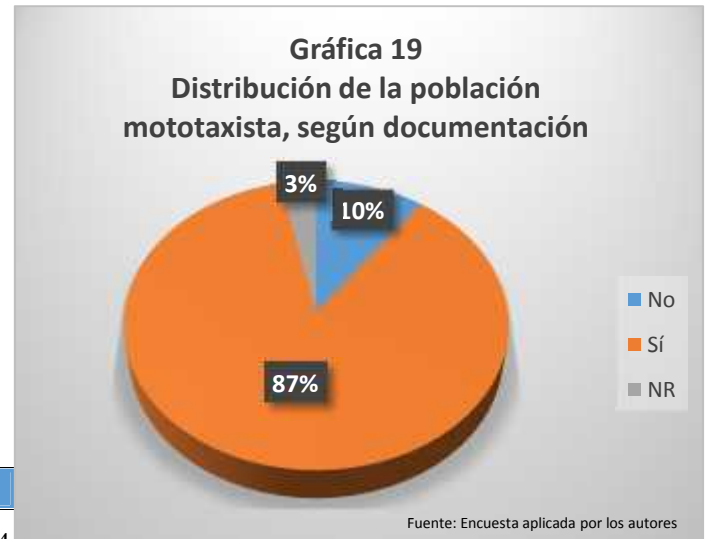


Tabla 17: Distribución de la población mototaxista, según implementos de seguridad



Según la gráfica 19, la población objeto de estudio respondieron que tenían los papeles al día haciendo mención solo del SOAT, tecno mecánica y tarjeta de propiedad, en donde los que respondieron que sí y al preguntarle cuales documentos tienen no respondían y así mismo con los elementos de seguridad en donde

respondían que sí y hacían mención al casco y chaleco, pero al momento de prestar el servicio se evidencio que no hacían usos de tal elementos – gráfica 18-.



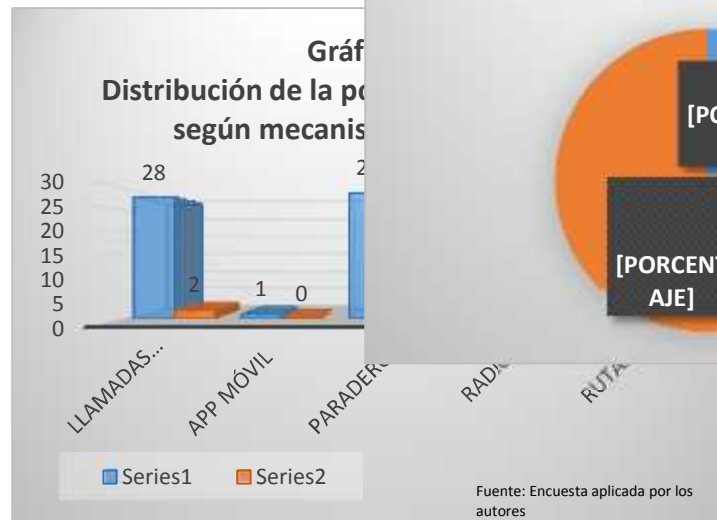
INGRESOS

La tabla 9, muestra que el 50,1% de la población de estudio realizan en promedio de 5 a 10 servicios diarios según sus tarifas mínimas de \$1.000 y \$2.000, siendo esta la tarifa mínima más alta que cobran los encuestados con un 43,8%. Con esto el ingreso mínimo de un mototaxista estaría entre \$20.000 a \$30.000 diarios; sin embargo, hay que tener en cuenta que ellos informaban que en diferentes ocasiones contaban con suerte y realizaban recorridos largos por fuera del municipio y se ganaban en una tarifa máxima de \$50.000.

Tabla 18: Distribución de la población mototaxista, según la tarifa mínima y el número de servicios al día.

	de 5 a 10	de 11 a 15	de 16 a 20	más de 20	TOTAL
1.000	6,3%	3,1%	0%	6,3%	5
2.000	43,8%	21,9%	15,6%	3,19%	27
TOTAL	50,1%	25%	15,6%	9,21%	

**MECANISMOS Y ZONAS
PARA PRESTAR EL SERVICIO**



Según la gráfica 22 se evidencia que hacen uso del celular para prestar el servicio a los clientes y las zonas de paradero ya establecidas según el bando que se encuentra, debido



a que en el municipio se encuentran ya dos zonas establecidas por estas personas que es el centro-terminal y el barrio Pedro Daza en donde ya se conocen entre ellos y se respetan su zona.



En donde un 83% de la población encuestada presta el servicio en zonas urbanas y rurales; pero, no todos los mototaxistas realizan el servicio en ambas zonas, un 14% prestan el servicio solo en la parte urbana del municipio porque dicen que en cuando salen en zonas rurales pueden sufrir un robo y por eso no se arriesgan a prestar el servicio por esos lados-



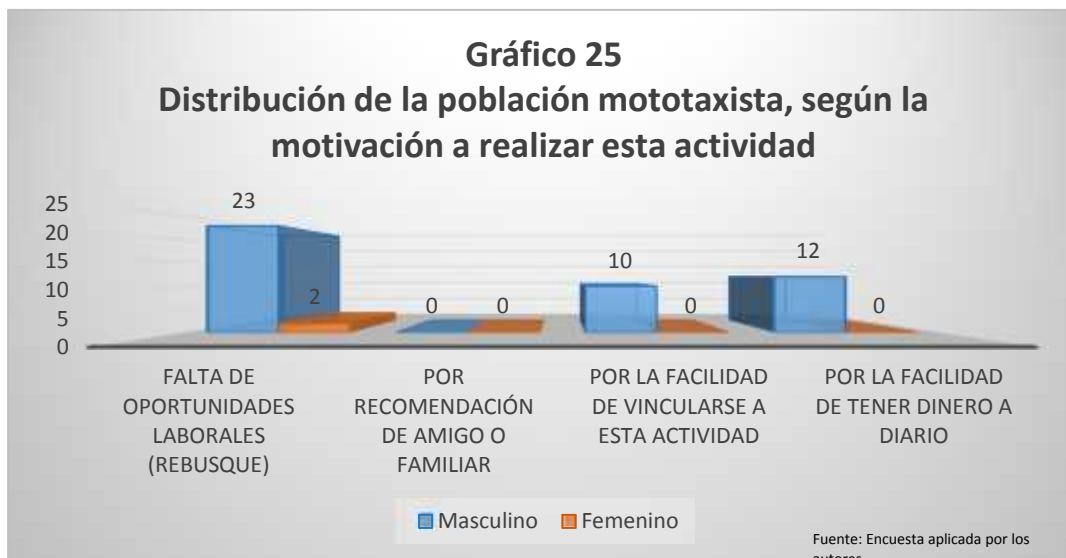
Gráfica 23.

GASTOS

Respecto a lo anterior, respecto a sus ingresos diarios hay que descontarle los gastos que incurre para prestar este servicio en donde según la gráfica 24 muestra en que factores incurre en gastos; siendo lo primordial en estas personas la alimentación de sus familias o de quienes dependen de sus ingresos y el mantenimiento de su medio de trabajo con un 34% respectivamente, y un 9% de esta población destina una parte para recreación, siendo esta por la población de un rango de edad de 24 a 30 años.



Ahora bien, ante los resultados deslumbrados anteriormente, se considera que la mayoría de los mototaxistas encuestados trabajan entre 10-12 horas diurnas, se llega a la conclusión que el mototaxismo como actividad laboral se debe considera como un trabajo precario que se desarrolla como una tarea de rebusque de los grupos vulnerables y marginales del Municipio de San Martín, como lo demuestra la gráfica 25.



C

on
lo
ant
erio
r,
en

donde estas personas se dedicaron al mototaxismo fue por la falta de oportunidades, en la gráfica 26, demuestra el tiempo de estar prestando este servicio siendo una actividad reciente para 13 personas siendo un 43% de la población que lleva entre 1 a 5 años de estar realizando esta actividad, seguido de 15 personas dedicadas al mototaxismo de 6 a 10 años con un 50% y los más antiguos son 3 personas con un 7% de estar más de 10 años prestando este servicio.



ACCIDENTES

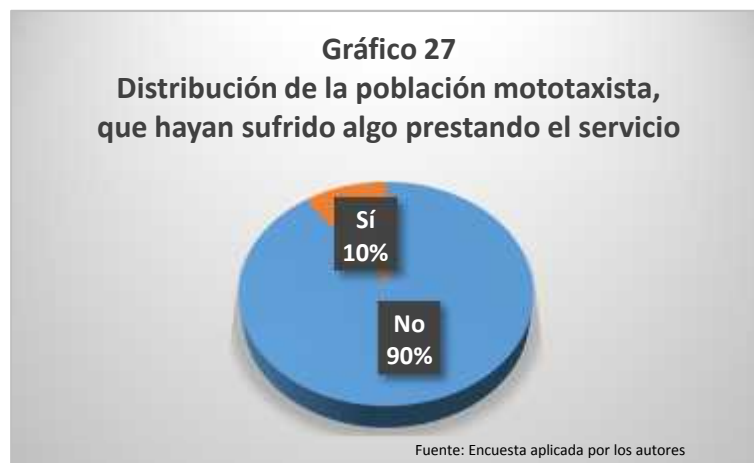
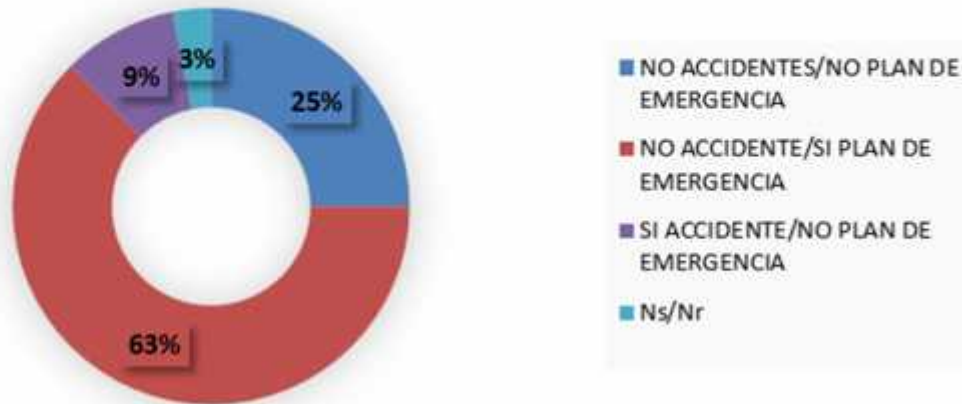


Tabla 19: Distribución de la población mototaxista, según accidente o enfermedad, plan de emergencia.

NO ACCIDENTES/NO PLAN DE EMERGENCIA	NO ACCIDENTE/SI PLAN DE EMERGENCIA	SI ACCIDENTE/NO PLAN DE EMERGENCIA	SI ACCIDENTE/NO PLAN DE EMERGENCIA
25,0%	56,3%	0,0%	9,4%
0,0%	6,3%	0,0%	0,0%

Gráfica 28

Distribución de la población mototaxista, según accidente o enfermedad, plan de emergencia



Fuente: Encuesta aplicada por los autores

Según la gráfica 28 el 90% de los mototaxistas no han sufrido accidentes, en el cual los que no se ha accidentado cuentan con un plan de emergencia si le llegase a pasar algo a él o al usuario con un 56%- tabla 10-, entre las respuestas más comunes encontramos en primer lugar llamar al hospital, seguido por prestar los primeros auxilios

10. Perspectivas de Solución

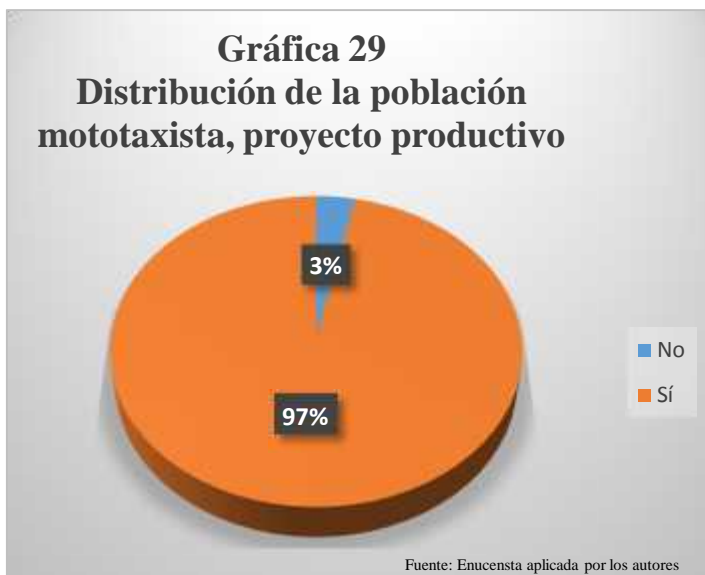


Tabla 20. Distribución de la población mototaxista, proyecto productivo.

No	Sí	SÍ/CUALQUIERA	SÍ/NR
1	29	10	11
0	2		

De acuerdo con la gráfica 29, la población objeto de estudio en donde se le plantearon preguntas que den perspectivas propositivas como alternativas de solución en donde se preguntaba si les gustaba hacer parte de un proyecto productivo en donde un 97% respondiendo sí, donde cabe mencionar que los que respondieron sí fueron 31 personas encuestadas, pero al momento de preguntar en cual o en qué tipo, 10 respondieron que en cualquiera y 11 no respondieron, de las 31 personas que respondieron sí. Esto nos deslumbra un panorama en donde ellos mismo contaban que las instituciones municipales no les interesa este gremio y que solo buscan es perjudicarlos y por esto que no ven como pueden ayudar o en que se puedan reubicar.



Tabla 21. Distribución de la población mototaxista, proyecto asociativo.

No	Sí	NR	SÍ CUALQUIERA	SI/NR
4	20	6	10	4
0	2			

Respecto a la pregunta que se le planteó a los mototaxistas, ¿le gustaría hacer parte de un proyecto asociativo? En donde 22 de las 32 personas encuestadas respondieron que sí con un 67%, pero no saben en qué respondiendo 10 personas en cualquier proyecto y 4 no responden en qué tipo de proyecto. Cabe denotar que en esta parte una parte significativa no respondió a tal pregunta representando un 20% de la muestra-gráfica 30-.



La población objeto de estudio está dispuesta a realizar una capacitación con un 87% -gráfica 31-en donde se encuentran diferentes campos, como agricultura, ganadería, servicio al cliente y guías turísticas, esto es dado por la inclinación económica con la que cuenta la región.

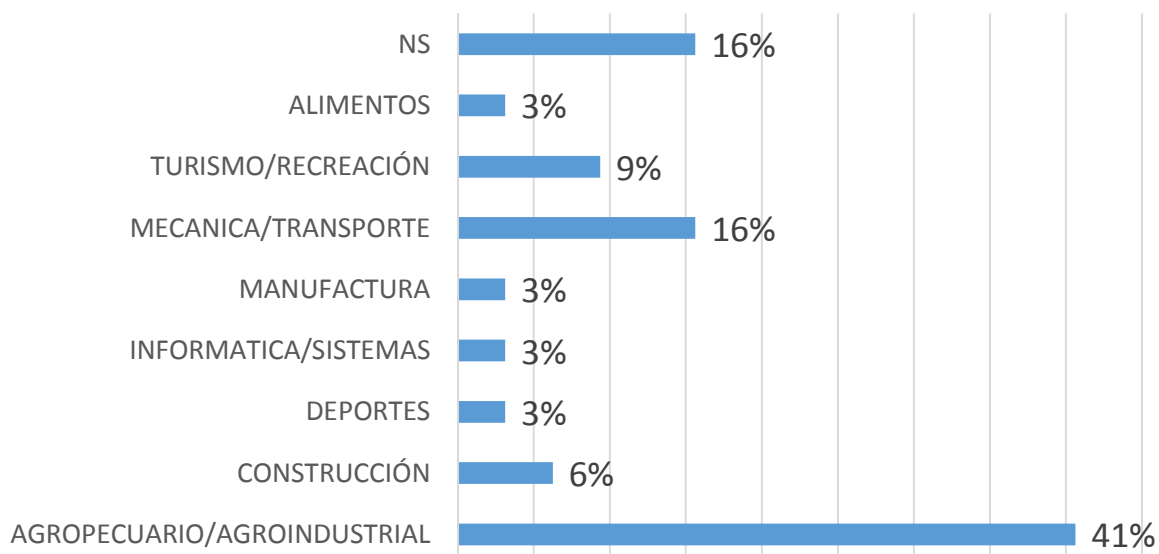
Un reto con el que cuentan las instituciones son las de primero capacitar a la población a terminar los estudios básicos, porque la región cuenta con una institución que los puede capacitar como lo es el SENA, pero no pueden ingresar todos los mototaxistas porque no ha terminado los estudios para acceder a estas mismas.



¿Qué ideas emprendedoras tiene en mente? Fue una de las preguntas que direccionaran las posibles soluciones, en donde en esta pregunta un 60% de la población contestó que sí tenían, lo cual es muy significativo porque esto indicaría en que proyectos pueden ayudar las instituciones con recursos y sirvan como solución a esta problemática.

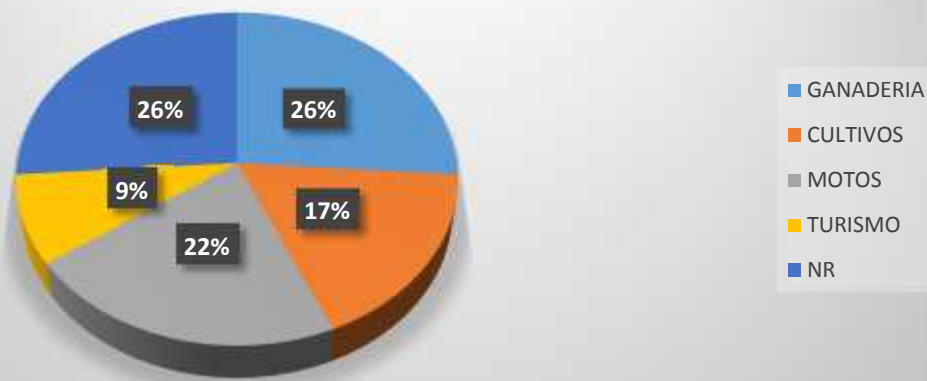
Entre los proyectos significativos son la ganadería, taller de motos como proyecto asociativo con los mototaxistas y un lavadero. Entre los otros se encuentra se independiente, tener su propio local.

Gráfica 33
Distribución de la población mototaxista, áreas de interés

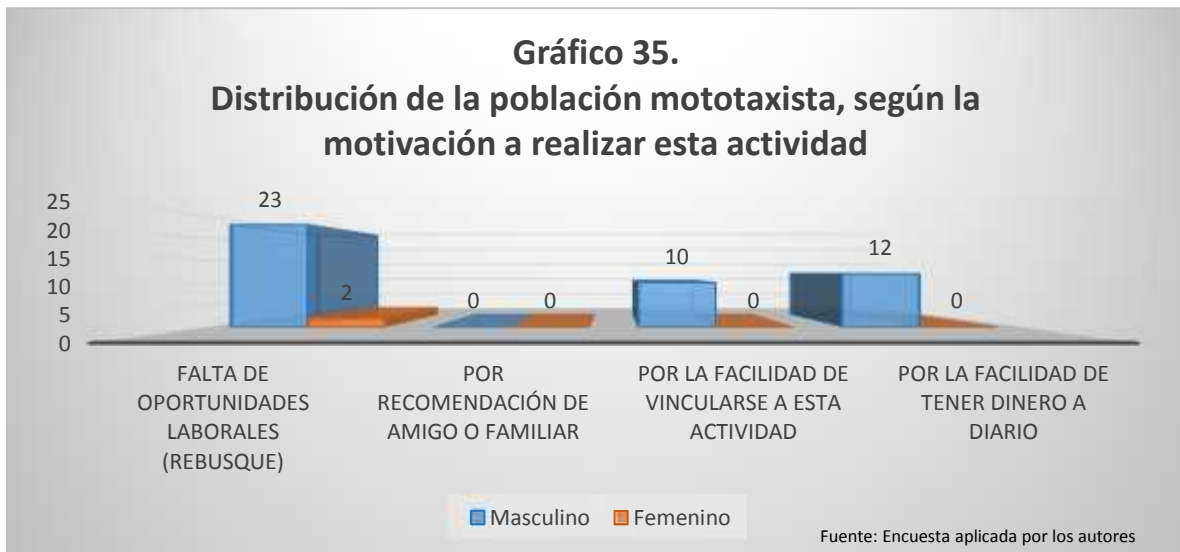


Fuente: Encuesta aplicada por los autores

Gráfica 34
Distribución de la población mototaxista, áreas específicas



Fuente: Encuesta aplicada por los autores



Con lo anterior, se reafirma lo antes investigado en donde la población objeto de estudio quieren hacer parte de un proyecto productivo e idea emprendedora, en donde las principales áreas de interés para es agropecuaria, mecánica – gráfica 33-. Entre las principales áreas de interés se encuentra la ganadería, cultivos y taller de motos -gráfica 34-

11. Conclusiones y Recomendaciones

Como se planteó a lo largo de este documento, el mototaxismo es un fenómeno con un impacto tanto nivel económico como nivel social. En el nivel económico afecta las finanzas donde prestan el servicio, dado que los ingresos que estos adquieren no llegan a la contabilidad del municipio, pero si hacen uso de recursos públicos como mejoramiento de malla vial, no contribuyen en el pago de impuestos de rodamientos. A nivel social las personas que ejercen esta actividad a pesar de los diferentes riesgos que puedan tener en la salud y los riesgos en accidentes de tránsito que puedan llegar a tener tanto como ellos prestando el servicio como el usuario.

Otro factor que se evidencio en el trabajo de investigación fue la falta de pocas oportunidades de empleo formal lo cual ha generado un incremento en este fenómeno social y económico, ya que esta ocupación se hace presente en mayor medida en municipios con altos índices de personas desempleadas y que a su vez se convierten un modo de subsistencia en las personas que lo ejercen, como lo refleja la gráfica 35.

Ante lo anterior, refleja que no ha habido la suficiente intervención por parte de las instituciones tanto municipales como nacionales. Mientras unos pocos se han interesado en esta problemática dando posibles soluciones con incentivos económico los resultados no han sido los esperados, sino que este fenómeno seguirá creciendo como hasta ahora se ha evidenciado.

Entre una de las principales preguntas que se le realizó a la población objeto de estudio la forma en que las instituciones Departamental y municipal deben intervenir este fenómeno en donde un 86% del total de la muestra respondieron que debían intervenir de

forma conciliadora, en donde no se vean perjudicado ninguno de los mototaxistas buscándole nuevas alternativas y no provocando enfrentamientos y discordia entre las dos partes.

De igual modo, el documento realizado cumplió a cabalidad cada uno de los objetivos planteados,, que eran la identificación de los actores dedicados al mototaxismo los cuales fueron ubicados en dos sectores estratégicos del municipio que son sus principales paraderos que fueron el Terminal-centro y el barrio Pedro Daza, un segundo objetivo era realizar un instrumento de recolección de la información primaria de la población objeto de estudio que fue el diseño de la encuesta y adicional a este se recurrió a un segundo instrumento que fue la sesión personal para obtener una muestra significativa y por ultimo era la identificación de emprendimientos potenciales por sectores económicos como alternativa al fenómeno del mototaxismo.

Una de las recomendaciones que se sugiere es tener en cuenta los diferentes perfiles de la población objeto de estudio y buscar generar oportunidades de empleo, aquellas empresas que vinculen laboralmente y que apoyen proyectos productivos que beneficien a este gremio, generarle un incentivo de exenciones de impuestos o beneficios corporativos.

Así mismo la mayoría de las personas encuestadas están dispuestas a seguir capacitándose para conseguir un mejor empleo y mejorar la calidad de vida, para ello se debe desarrollarse Alianzas Público-Privada (APP), FINDETER, FINAGRO, SENA con programas como Jóvenes Rurales Emprendedores, Fondo Emprender, DPS, empleo emergencia,ruta de ingreso y empresarismo, MIN COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO con lo programs de desarrollo de las Mipymes, emprendimiento y turismo, la AGENCIA DE DESARROLLO RURAL, programas de desarrollo rural y el distrito de

riego y finalmente la AGENCIA PRESIDENCIAL PARA LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE COLOMBIA con su programa de Cooperación Internacional,

Con el fin de contribuir a la disminución de la tasa de la informalidad de la población objeto de estudio, fomentando el trabajo rural, la creación de empresa, articulando alianzas que buscan espacios en las instituciones involucradas en la formación para el empleo, la calidad y el enganche laboral generando estudios y propuestas que permitan el desarrollo de sus capacidades, según las condiciones y factores con las que cuentan el municipio como lo es la vocación ganadera, turística entre otras.

Finalmente el reto que tiene la administración municipal, es capacitar a la población a que termine su bachiller académico, mediante convenio Sena y aprovechando las instalaciones del municipio, para que así los prestadores del servicio de mototaxi se capaciten, fortalezcan la potenciales encontradas y busquen nuevas alternativas de fomento empresarial tal y como lo desean y la generación de programas de fortalecimiento empresarial, fomento a la creatividad juvenil para el emprendimiento y la innovación con énfasis en generación de productos y servicios con alto valor agregado.

12. Referencias Bibliográficas

Ardila, A. (2006). El Mototaxismo: causas y posibles soluciones. Recuperado de <http://www.voltairenet.org/article143679.html>. Red Voltaire.

Constitución Política de Colombia. (4, julio, 1991). Actual carta magna de la República de Colombia. Bogotá D.C.: editorial unión Ltda., 2007. p. 15.

Brieva Paternina, J. (2010). El mototaxismo en Sincelejo: Un análisis socioeconómico. http://www.pnud.org.co/img_upload/9056f18133669868e1cc381983d50fa/primerapagina.pdf.

Espinosa Guitierrez, C., Rodriguez Higuera, C. P., & Uribe Fernandez, M. C. (2008). El impacto socioeconómico del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de montería (tesis de especialista de estrategias de gerencia. Chia, Cundinamarca: Universidad de la sabana.

Perfil Productivo del Municipio de San Martín de los Llanos – Meta. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. ISBN: 978-958-8863-97-9. Pag:3.

López, C. d. (2011). Pobreza, desempleo y exclusión, génesis del mototaxismo. UN Medios.

Jacobs, libro “Muerte y vida de las grandes ciudades” (1961). Recuperado de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/05/04/jane-jacobs-y-la-humanizacion-de-la-ciudad/>

Raya Bayona, L. (2010). Mototaxis: el nuevo transporte público. Recuperado de http://www.consumer.es/web/es/motor/educacion_y_seguridad_vial/2010/11/04/196876.php

Saénez, N. (2011). Política y sociedad: Mototaxismo en Colombia. UN Medios.

Diario Oficial No. 42.948 del 28 de diciembre de 1996. LEY 336 DE 1996. De <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>

Ficha municipal del municipio de San Martín; recolección de datos por la Oficina de Sistemas de Información, Análisis y Estadística, adscrita al Departamento Administrativo de Planeación departamental.

Perfil Productivo del Municipio de San Martín de los Llanos – Meta. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. ISBN: 978-958-8863-97-9.

Mintransporte no legalizará el mototaxismo de
https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/mintransporte_no_legalizara_el_mototaxismo

Saldarriaga Castrillon, A. (2011). Modelación de la elección del motocarro como medio de transporte público en zonas rurales aplicación al municipio de Girardota (tesis de magister en infraestructura y sistemas de transporte). 2011: Universidad nacional de Colombia.

Ministerio de transporte. (s.f.). Código nacional de tránsito terrestre. Recuperado el 10 de octubre de 2017, de
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=33415>

Ministerio de transporte y proyecto de ley, proyecto de ley mediante el cual se regula el sector público de transporte de motocarro, tricimóvil y se establecen otras disposiciones. 2007.

Consejo de Transporte de Lima y Callao. Los mototaxis en el área metropolitana de Lima y Callao. <http://www.ctlc-st.gob.pe/index/MOTOTAXIS/Mototaxis%20-%20doc%20final.pdf>

Pedro A, Diamond del instituto tecnológico de Massachusetts de Cambridge, Dale T. Mortensen de la universidad Northwestern y el británico Christopher.A.Pissarides de la escuela de Londres de economía y ciencias políticas. Explicación del modelo económico que explica el desempleo y las ineficiencias del mercado.

Reichmann, 1993. Tendencias actuales de la geografía de transporte. Recuperado de <https://papiro.unizar.es/ojs/index.php/geographicalia/article/view/1908/1722>

Taylor, 1983

Todd Litman is founder and executive director of the Victoria Transport Policy Institute, an independent research organization dedicated to developing innovative solutions to transport problems.

13. Anexos

BRIEF

1. Antecedentes.

El fenómeno del mototaxismo en Colombia, según el modelo de la prestación de transporte público Ardila (2006), lo denota como un transporte de baja calidad, con una flota inflada y una tarifa muy alta inasequible para los más pobres quienes son lo que utilizan estos medios de transportes. Este modelo, los municipios otorgan permiso a las empresas de transporte público para operar rutas. Sin embargo, en este no se obliga a las empresas a ser propietarios de la flota de buses. Por el contrario, la legislación permite a las empresas afiliar buses que son propiedad de pequeños inversionistas, que son los verdaderos propietarios de los buses.

Es así, como las empresas de transporte público derivan sus ingresos de vender un cupo por cada bus que entra a prestar el servicio y de cobrar una cuota de rodamiento a su conductor. De esta manera los usuarios son los que llevan del bulto ya que con la tarifa inflada cubren la ineficiencia de la sobreoferta generados otros. Ante esto, un claro ejemplo de lo ante dicho es en Bogotá que tienen los precios más caro en transportes públicos y que sigue cada año aumentando sin presentar una mejora en la prestación del servicio. Es por esto por lo que muchos usuarios han dejado de usar el transporte colectivo y han optado por otros modos de como caminar, el bicitaxismo o el mototaxismo.

Ante tal situación, el mototaxismo encontró buena parte de mercado y aceptación para establecerse, ya que los usuarios que buscan satisfacer la necesidad de movilidad. Sin

embargo, hay que examinar a continuación por qué miles de personas en Colombia buscaron el sustento en el mototaxismo:

Brieva Paternina (2010), del Observatorio Socioeconómico de la Sabana, ve el mototaxismo como una actividad económica se incorporó a la denominada “economía del rebusque” y como esta se ha extendido en todo el país, particularmente presentando mayor concentración en las ciudades de la Costa Atlántica, convirtiéndose en respuesta al creciente desempleo y a su vez, en una problemática social que requieren mayor atención.

Para su control las autoridades han implementado una serie de alternativas de regulación, como el sistema de pico y placa en zonas de mayor concentración, restricciones al porte de parrilleros o la circulación a determinadas horas, sin embargo, estas medidas no han servido o han dan respuesta a la problemática que sigue tomando mayor aceptación por los usuarios.

El coordinador del programa de Investigación de Transporte y Movilidad de la Universidad Nacional de Colombia, Néstor Saénz, mencionó los resultados de un estudio de su grupo de investigación realizado en Barrancabermeja que analizó la percepción de los usuarios del mototaxismo y las razones por las cuales se utiliza este modo de transporte. En donde palabras textuales de Sáenz (2011) “se pide una solución al gobierno para que sea permitido un número determinado de estos transportadores que podrían ejercer en medios más seguros, como moto de tres llantas para generar empleo”.

Otro estudio referente a este fenómeno realizado por el Observatorio del Caribe, en donde una de las causas que han llevado a la proliferación de este fenómeno es el incremento de personas que viven en condiciones de indigencia y con una baja calidad de

vida que les dificulta acceder a un buen trabajo estable, que no logran tener una base de ingresos mínimos para el sostenimiento de la familia, por ende, ven como alternativa recurrir a trabajos informales como lo es el mototaxismo.

En la ciudad de Montería el mototaxismo se ha convertido en una oportunidad de empleo estable para muchas personas que residen allí en donde ellos no pueden acceder a un empleo formal por falta de ser un bachiller o tener estudios profesionales, esta actividad es una forma fácil de conseguir dinero para sostener a sus familias. A pesar de esto, cabe anotar que debido a la difícil situación que tienen los egresados de una carrera universitaria no encuentran un trabajo se ven indirectamente a recurrir a estos trabajos informales para tener un sustento económico.

La literatura referente a la geografía del transporte muestra que la oferta de transporte ha tornado a la preocupación de los gobernantes, de igual manera el interés de los investigadores se encuentre a ejecutar estudios que arrojen información clara y suficiente sobre el impacto socioeconómico de la oferta y demanda a escalas territoriales. En donde, el principal objetivo es el de responder lo mejor posible a una demanda más compleja en su composición y en su evolución y su respectiva demanda de movilidad. (MOPU,1984)

Por ultimo este fenómeno se está extendiendo cada vez más, debido a que siguen aumentando las cifras de desempleo en el país y que desde el gobierno nacional no oriente políticas claras para aquellas personas que no tienen las oportunidades o no cuentan con los requisitos para acceder a un empleo formal y que en este se les brinde las garantías necesarias para sostenerse a un largo plazo, provocando desplazamiento de mano de obra de unos sectores económicos específicos a integrarse al sector informal del mototaxismo que

le genera ingresos e independencia laboral, como consecuencia trae este fenómeno conflicto sociales con empresas que prestan este servicio y que están legalmente constituidas para operar en un lugar determinado, mostrando así la debilidad de las instituciones estatales sin tener un control ya sean en los centros de las ciudades como en municipios periféricos como lo es en este caso San Martín de los Llanos.

2. Proposito del estudio.

El proposito del presente trabajo es realizar una aproximación al impacto socioeconómico que generan los mototaxistas, a través de una caracterización de tipo descriptivo donde se busca resaltar aspectos tales como origen, situación actual y sus principales actores e influencia en dicha actividad económica, en el cual se visibilice la realidad de los mototaxistas en el municipio objeto de estudio.

¿Cómo las personas que trabajan en el mototaxismo pueden tener alternativas para salir de esta actividad?

3. Definicion de objetivos (generales y especificos).

) Objetivo General:

Caracterizar el perfil socioeconómico del gremio de los mototaxistas del municipio de San Martín de los llanos.

Objetivos Especificos:

) Identificar los actores dedicados al mototaxismo en San Martín.

-) Diseñar un instrumento de recolección de información primaria de la población dedicada al mototaxismo en San Martín.
-) Identificar emprendimientos potenciales por sectores económicos como alternativa al fenómeno del mototaxismo en San Martín.

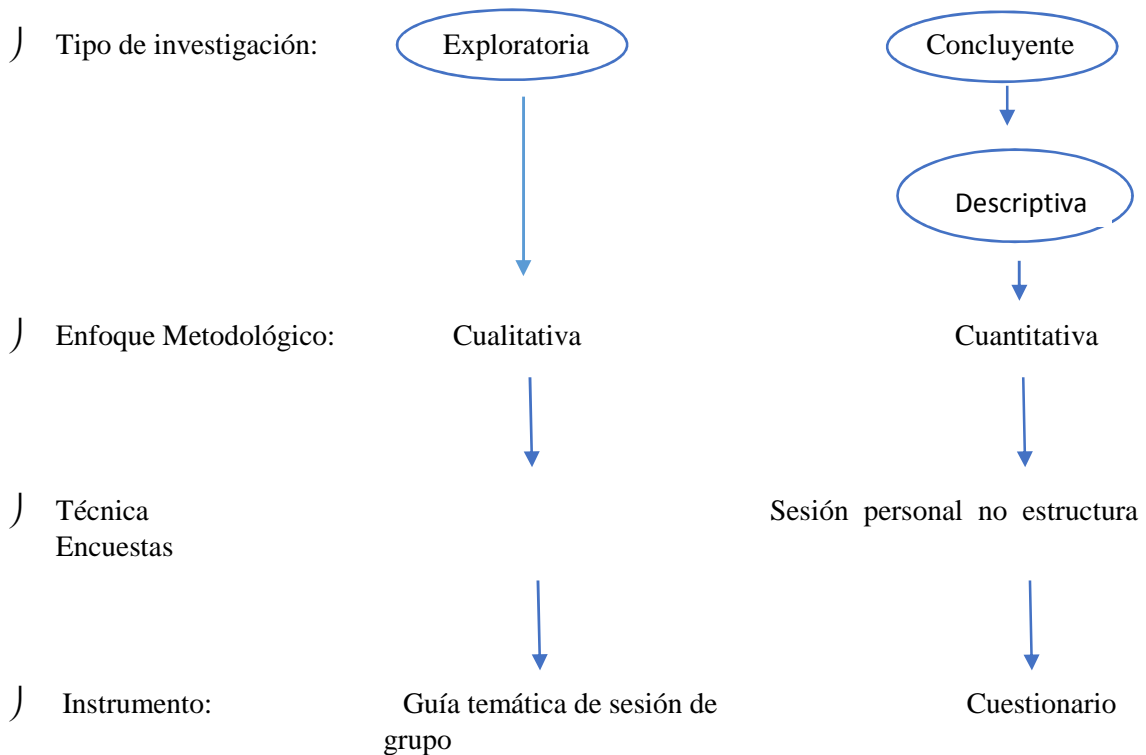
4. Definición del grupo de objetivos.

-) **Género:** Masculino y Femenino.
-) **Edades:** De 18 en adelante.
-) **Nivel socioeconómico:** Todos (1, 2 y 3).
-) **Municipio:** San Martín de los Llanos.
-) **Condición:** Prestadores del servicio de transporte público

5. Acciones de marketing.

Se podrá diseñar estrategias que permitan mejorar las condiciones que se les ofrece a los usuario del mototaxismo y así mejorar la calidad, estilo de vida y ampliar la cuota de mercado.

6. Propuesta de enfoque metodológico y su técnica.







Red Ormet
Red de Observatorios Regionales del Mercado de Trabajo
Observatorio del Mercado de Trabajo del Departamento del Meta

ESTUDIO Y ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DEL MERCADO DE TRABAJO DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DEL META, CON PROYECCIÓN AL GREMIO DE LOS PRESTADORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS (STPP)

Objetivo

Estudiar las dinámicas del mercado de trabajo del municipio, para identificar potenciales fuentes generadoras de empleo que permitan absorber población en edad de trabajo, especialmente la población dedicada al STPP



Metodología

El análisis que se empleará en el estudio propuesto es la observación directa de las variables, igualmente de los indicadores propuestos de la captura de información de las personas dedicadas a la prestación del STPP

Se empleará la técnica de Grupo Focal y Entrevista dirigida mediante un libreta de toma de información.



Productos según el avance del proyecto

- Un documento con la caracterización del perfil socioeconómico del gremio de los prestadores de STPP
- Un documento con el análisis de las fuentes generadoras de empleo por actividades económicas, que permitan empatar con las necesidades de la población en edad de trabajar y dedicada al STPP
- Un plan de acción que establezca una organización autónoma que integre a la población dedicada al STPP



CUAVILANDIA - UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS - CALDAS EMBW





14. Artículo Publicable

CARACTERIZACIÓN DEL PERFIL SOCIOECONÓMICO DEL GREMIO DE LOS MOTOTAXISTAS DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN DE LOS LLANOS.

CHARACTERIZATION OF THE SOCIO-ECONOMIC PROFILE OF THE MOTOTAXISM DRIVERS IN THE MUNICIPALITY OF SAN MARTÍN DE LOS LLANOS.

Leydi Johana Cotinchara Soto¹

Lina Paola Caro Aguirre²

RESUMEN

El presente artículo trata sobre el mototaxismo como un medio de transporte tanto urbano como rural, que se encuentra presente en algunas ciudades y municipios de Colombia y, en particular en el municipio de San Martín de los Llanos. Esta actividad es considerada un medio de transporte público informal, según está estipulado en la Ley 336 de 1996 “Las motocicletas están catalogadas en el marco de uso particular y por ello no deben considerarse para transporte público, en este sentido la actividad del mototaxismo es considerada como ilegal”, el cual se ha transformado en un fenómeno tanto económico como social, ya que esta ocupación se hace presente en mayor medida en ciudades o municipios con alto índice de personas desempleadas y que a su vez se convierte en un modo de subsistencia para aquellas personas que lo ejercen. Por esta razón, el objetivo de este artículo es realizar una aproximación al impacto socioeconómico que generan los mototaxistas, a través de una caracterización de tipo descriptivo donde se busca resaltar

¹ Estudiante del Programa de Economía.

² Estudiante del Programa de Economía.

aspectos tales como origen, situación actual y sus principales actores e influencia en dicha actividad económica, en el cual se visibilice la realidad de los mototaxistas en el municipio objeto de estudio.

Palabras claves: mototaxismo, transporte informal, impacto.

ABSTRACT

The present article deals with the mototaxism like a means of transport so much urban as rural, that is present in some cities and municipalities of de Colombia and, in particular, in the municipality of the San Martín de los Llanos. This activity is considered an informal means of transport, as stipulated in Law 336 of 1996 “ Motorcycles are cataloged within the framework of private use and therefore should not be considered for public transport, in this sense the activity of the mototaxism is considered illegal”, which has become both an economic and social phenomenon, since this occupation is present to a greater extent in cities or municipalities with a high rate of unemployed and which in turn becomes a means of subsistence for those who exercise it. For this reason, the objective of this article is to make an approximation to the socioeconomic impact generated by mototaxism, through a descriptive characterization that seeks to highlight aspects such as the origin, the current situation and its main actors and influence on said economy activity, in which makes visible the reality of mototaxism drivers in the municipality under study.

Keyword: Mototaxism, informal public transportation, impact.

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años el país ha venido enfrentando diferentes situaciones económicas, políticas y sociales; como los conflictos armados, altas tasas de desempleo, desplazamiento rural, reinsertados, entre otros. Lo cual han generado, un significativo porcentaje de desempleados de la población colombiana y la necesidad de buscar nuevas alternativas que le permitan sopesar las falencias que presenta el sistema económico de la región para suplir las necesidades de cada ciudadano.

El mototaxismo como medio de transporte tanto urbano como rural tiene sus inicios en Colombia en el departamento de Córdoba, a raíz de los problemas económicos y sociales debido a que esta ocupación se hace presente en mayor medida en ciudades o municipios con alto índice de personas desempleadas, con lo cual el mototaxismo se convierte en un modo de alternativa de empleo y subsistencia para aquellas personas que lo ejercen y que no encuentran cabida en el sector formal.

Es así, como se ha generado nuevas alternativas de trabajo ilegal como es el caso del mototaxismo en algunas ciudades y municipios del país como es el caso de San Martín de los Llanos. Actualmente en este municipio hay 120 prestadores de servicio de transporte público, integrados por mototaxistas, motocarros, taxis y motocargueros, en donde hay 50 mototaxistas que es el objeto de estudio de este trabajo, sin embargo, este número puede irse incrementado a medida que crece las cifras de desempleo y que éste les brinda una solución de movilidad a sus habitantes el cual les permite desplazarse a diferentes lugares a un mejor precio y a una mayor rapidez

Asimismo, el mototaxismo se ha convertido con el paso del tiempo en el principal medio de transporte público para la población e incluso ha llegado a construir la más importante actividad económica informal y así dicho servicio se convierte en una alternativa de empleo. No obstante, la mayoría de las personas eligen ingresar o permanecer en esta ocupación debido a la falta de oportunidades laborales (el llamado rebusque) o por la facilidad de obtener dinero a diario.

Finalmente, la estructura del presente artículo es las siguientes: la introducción es la primera sección. En la segunda sección se presenta un poco de historia acerca del mototaxismo en Colombia; en la tercera sección refleja la metodología; en la cuarta sección se revisaran algunas teorías económicas y por último, la quinta sección se presentan las conclusiones al fenómeno del mototaxismo en el municipio de San Martín de los Llanos.

2. MOTOTAXISMO EN COLOMBIA

El fenómeno del mototaxismo en Colombia, según el modelo de la prestación de transporte público Ardila (2006), lo denota como un transporte de baja calidad, con una flota inflada y una tarifa muy alta inasequible para los más pobres quienes son lo que utilizan estos medios de transportes. Este modelo, los municipios otorgan permiso a las empresas de transporte público para operar rutas. Sin embargo, en este no se obliga a las empresas a ser propietarios de la flota de buses. Por el contrario, la legislación permite a las empresas afiliar buses que son propiedad de pequeños inversionistas, que son los verdaderos propietarios de los buses.

Es así, como las empresas de transporte público derivan sus ingresos de vender un cupo por cada bus que entra a prestar el servicio y de cobrar una cuota de rodamiento a su conductor. De esta manera los usuarios son los que llevan del bulto ya que con la tarifa inflada cubren la ineficiencia de la sobreoferta generados otros. Ante esto, un claro ejemplo de lo ante dicho es en Bogotá que tienen los precios más caro en transportes públicos y que sigue cada año aumentando sin presentar una mejora en la prestación del servicio. Es por esto por lo que muchos usuarios han dejado de usar el transporte colectivo y han optado por otros modos de como caminar, el bicitaxismo o el mototaxismo.

Ante tal situación, el mototaxismo encontró buena parte de mercado y aceptación para establecerse, ya que los usuarios que buscan satisfacer la necesidad de movilidad. Sin embargo, hay que examinar a continuación por qué miles de personas en Colombia buscaron el sustento en el mototaxismo:

Brieva Paternina (2010), del Observatorio Socioeconómico de la Sabana, ve el mototaxismo como una actividad económica se incorporó a la denominada “economía del rebusque” y como esta se ha extendido en todo el país, particularmente presentando mayor concentración en las ciudades de la Costa Atlántica, convirtiéndose en respuesta al creciente desempleo y a su vez, en una problemática social que requieren mayor atención.

Para su control las autoridades han implementado una serie de alternativas de regulación, como el sistema de pico y placa en zonas de mayor concentración, restricciones al porte de parrilleros o la circulación a determinadas horas, sin embargo, estas medidas no han servido o han dan respuesta a la problemática que sigue tomando mayor aceptación por los usuarios.

El coordinador del programa de Investigación de Transporte y Movilidad de la Universidad Nacional de Colombia, Néstor Saénz, mencionó los resultados de un estudio de su grupo de investigación realizado en Barrancabermeja que analizó la percepción de los usuarios del mototaxismo y las razones por las cuales se utiliza este modo de transporte. En donde palabras textuales de Sáenz (2011) “se pide una solución al gobierno para que sea permitido un número determinado de estos transportadores que podrían ejercer en medios más seguros, como moto de tres llantas para generar empleo”.

Otro estudio referente a este fenómeno realizado por el Observatorio del Caribe, en donde una de las causas que han llevado a la proliferación de este fenómeno es el incremento de personas que viven en condiciones de indigencia y con una baja calidad de vida que les dificulta acceder a un buen trabajo estable, que no logran tener una base de ingresos mínimos para el sostenimiento de la familia, por ende, ven como alternativa recurrir a trabajos informales como lo es el mototaxismo.

En la ciudad de Montería el mototaxismo se ha convertido en una oportunidad de empleo estable para muchas personas que residen allí en donde ellos no pueden acceder a un empleo formal por falta de ser un bachiller o tener estudios profesionales, esta actividad es una forma fácil de conseguir dinero para sostener a sus familias. A pesar de esto, cabe anotar que debido a la difícil situación que tienen los egresados de una carrera universitaria no encuentran un trabajo se ven indirectamente a recurrir a estos trabajos informales para tener un sustento económico.

La literatura referente a la geografía del transporte muestra que la oferta de transporte ha tornado a la preocupación de los gobernantes, de igual manera el interés de los investigadores se encuentre a ejecutar estudios que arrojen información clara y suficiente sobre el impacto socioeconómico de la oferta y demanda a escalas territoriales. En donde, el principal objetivo es el de responder lo mejor posible a una demanda más compleja en su composición y en su evolución y su respectiva demanda de movilidad. (MOPU,1984)

Por ultimo este fenómeno se está extendiendo cada vez más, debido a que siguen aumentando las cifras de desempleo en el país y que desde el gobierno nacional no oriente políticas claras para aquellas personas que no tienen las oportunidades o no cuentan con los requisitos para acceder a un empleo formal y que en este se les brinde las garantías necesarias para sostenerse a un largo plazo, provocando desplazamiento de mano de obra de unos sectores económicos específicos a integrarse al sector informal del mototaxismo que le genera ingresos e independencia laboral, como consecuencia trae este fenómeno conflicto sociales con empresas que prestan este servicio y que están legalmente

constituidas para operar en un lugar determinado, mostrando así la debilidad de las instituciones estatales sin tener un control ya sean en los centros de las ciudades como en municipios periféricos como lo es en este caso San Martín de los Llanos.

3. METODOLOGÍA

El tipo de investigación que se realizó en el proyecto de investigación es de tipo descriptivo, debido a que busca resaltar aspectos característicos del gremio del mototaxismo en el municipio de San Martín de los Llanos tales como: sus orígenes, la situación actual de esta actividad, sus principales actores e influencia en la actividad económica de la región.

La metodología que se empleará en esta investigación es de tipo mixta para diseñar el instrumento de medición del mototaxismo y realizar la caracterización socioeconómico del gremio del mototaxismo de San Martín a través de la recolección de información primaria y secundaria como instrumento se utilizarán las encuestas (mototaxistas) y entrevistas a grupos focales (expertos de transporte y comercio) con la cual se realizará la respectiva tabulación e interpretación de los datos cuantitativos y cualitativos con la información obtenida.

Por último, se va a realizar una metodología propositiva, ya que al finalizar el análisis de dicha información se pretende formular alternativas que permiten superar las condiciones de vida de estos habitantes, a fin de contribuir a la solución de la problemática existente, teniendo como finalidad proponer emprendimientos con base en fortalezas de actores dedicados a esta actividad.

3.1. Recopilación de la información

3.1.1. Fuente Primaria de la Información:

Para determinar cuáles fueron los métodos empleados y así obtener los datos que permitieron solucionar los objetivos propuestos en esta investigación, se utilizaron las encuestas presenciales, realizadas en dos sitios estratégicos del municipio en donde ellos ya tienen establecidos como paraderos que son: el sector Terminal-Centro, el cual fue más fácil abordarlos en el lugar donde estaban trabajando, mientras que el sector del barrio Pedro Daza fue más difícil abordarlos, porque se encontraban reacios a estos tipos de investigación y a las instituciones públicas, es por esto que en lugar de aplicar la técnica de encuesta se empleó la técnica de sesión personal no estructurada en donde las personas colaboraron con la información que se tenía en las encuestas, para que la muestra que se tuvo encuesta para la aplicación del instrumento tenga un sustento y sea representativa para el estudio de la investigación.

3.1.2. Fuente Secundaria de la Información

Las fuentes secundarias que se utilizaron fueron: libros, informes especializados, tesis relacionados con el tema, DANE, página oficial Alcaldía Municipal de San Martín de los Llanos, internet.

4. TEORÍAS ECONÓMICAS

➤ Teoría Clásica

La economía clásica es una escuela de pensamiento económico cuyos principales representantes son Adam Smith, David Ricardo, Thomas Malthus y John Stuart Mill. Nació durante el siglo XIX.

Esta escuela buscaba explicar el crecimiento y el desarrollo económico, en donde la oferta predominaba sobre la demanda y que las empresas no tienen capacidad para fijar los precios de los productos.

En lo que concierne al desempleo ellos lo consideran como voluntario porque los precios y los salarios son flexibles. Si un trabajador que vende su fuerza de trabajo no encuentra empleo, un clásico razona que no le están ofreciendo el precio justo y por esto no trabaja. Si acepta cobrar menos, la actividad que va a realizar es diferente a un empleo que es el pago mínimo que acepta las dos partes del trabajo que es el demandante y el oferente.

Esta escuela supone que, en condiciones de competencia libre, no hay paro involuntario, debido a que todos los que quieran trabajar pueden hacerlo. Entre los asalariados esto hace que los tipos de salarios bajan por la presión del paro, hasta que todos los que quieran trabajar puedan encontrar trabajo. Esto es distinto del paro voluntario (cuando los obreros potenciales no aceptan salarios un poco inferiores a los normales) y del paro por fricción (cuando hay personas que dejan de trabajar temporalmente por imperfecciones en el mercado de trabajo).

Según en esta teoría económico respecto al mercado de trabajo encontramos afinidad respecto a las personas dedicadas al mototaxismo quienes afirman que en el

municipio se encuentra una empresa que les ofrece un empleo, pero para ellos las condiciones de salario y de trabajo son mínimas por ende, optan por hacer otra actividad que les genere la estabilidad necesaria que estas personas buscan.

Teoría de Transporte Público

Según Todd Litman, “la congestión tiende a mantener el equilibrio; los volúmenes de tránsito aumentan hasta el punto de que los retrasos de la congestión desincentivan los viajes en hora punta. Si la capacidad de la vía aumenta, el viaje también aumenta hasta que la congestión límite de nuevo el crecimiento del tránsito. Estos viajes adicionales se les llaman tránsito generado o tráfico inducido.

Este incremento se debe a que, al reducir momentáneamente el tiempo de un viaje, esta nueva ruta resulta más atractiva para más automovilistas y, por lo tanto, se desincentiva el uso del transporte colectivo. Además, muchos vehículos realizarán viajes más largos que antes para poder usar la nueva vía y los viajes cortos se realizarán más frecuentemente.

Ventajas frente a los medios tradicionales Las ventajas más valoradas por los usuarios respecto a los transportes públicos tradicionales son las siguientes:

Rapidez. Son más rápidas que otros medios y suponen para los usuarios mayor garantía de puntualidad.

Ahorro de tiempo y de dinero. Los clientes no se preocupan por las condiciones del tráfico y aprovechan mejor su tiempo, al evitar la congestión del tráfico.

Disminuye el coste económico que suponen los tan temidos trancones, las obras u otras circunstancias que impiden a un taxi tradicional continuar su marcha normal.

Conocimiento del coste aproximado en el momento de la reserva. Al no recoger a pasajeros en la calle, siempre tienen que desplazarse desde la base hasta el lugar acordado con el cliente. Por lo general, facturan por el trayecto que realizan desde el punto de recogida hasta el destino final. En el momento de efectuar la reserva, los clientes conocen el importe del viaje, ya que el tiempo de desplazamiento no influye sobre las tarifas.

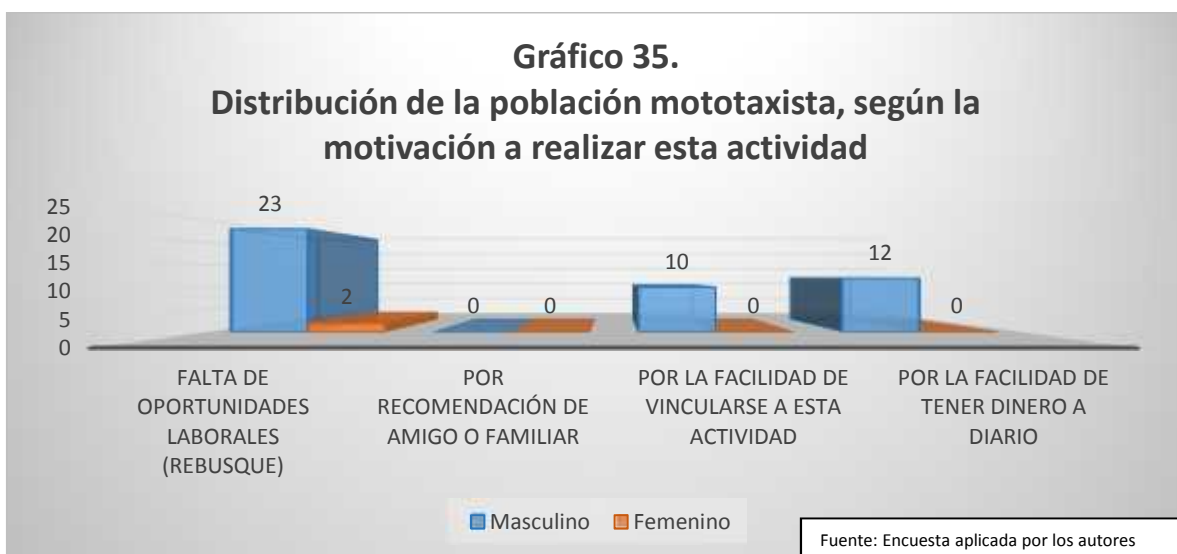
Reducción en la emisión de CO₂. Con una menor duración de tiempo con el motor en marcha, se disminuye la emisión de gases contaminantes.

Rutas indefinidas: el usuario al momento de hacer uso del servicio sabe con certeza que lo van a llevar al lugar indicado, lo que le permite mayor confianza de este transporte sin necesidad de pararse o bajarse en un paradero ya definido.

5. CONCLUSIONES

Como se planteó a lo largo de este documento, el mototaxismo es un fenómeno con un impacto tanto nivel económico como nivel social. En el nivel económico afecta las finanzas donde prestan el servicio, dado que los ingresos que estos adquieren no llegan a la contabilidad del municipio, pero si hacen uso de recursos públicos como mejoramiento de malla vial, no contribuyen en el pago de impuestos de rodamientos. A nivel social las personas que ejercen esta actividad a pesar de los diferentes riesgos que puedan tener en la salud y los riesgos en accidentes de tránsito que puedan llegar a tener tanto como ellos prestando el servicio como el usuario.

Otro factor que se evidencio en el trabajo de investigación fue el aumento de las pocas oportunidades de empleo forma han generado un incremento en este fenómeno social y económico, ya que esta ocupación se hace presente en mayor medida en municipios con altos índices de personas desempleadas y que a su vez se convierten un modo de subsistencia en las personas que lo ejercen, como lo refleja la gráfica 35.



Ante lo anterior, refleja que no ha habido la suficiente intervención por parte de las instituciones tanto municipales como nacionales. Mientras unos pocos se han interesado en esta problemática dando posibles soluciones con incentivos económico los resultados no han sido los esperados, sino que este fenómeno seguirá creciendo como hasta ahora se ha evidenciado.



Según la gráfica 36, se preguntó a la población objeto de estudio la forma en que las instituciones Departamental y municipal deben intervenir este fenómeno en donde un 86% del total de la muestra respondieron que debían intervenir de forma conciliadora, en donde no se vean perjudicado ninguno de los mototaxistas buscándole nuevas alternativas y no provocando enfrentamientos y discordia entre las dos partes.

De igual modo, el documento realizado cumplió a cabalidad cada uno de los objetivos planteados,, que eran la identificación de los actores dedicados al mototaxismo los cuales fueron ubicados en dos sectores estratégicos del municipio que son sus principales paraderos que fueron el Terminal-centro y el barrio Pedro Daza, un segundo objetivo era realizar un instrumento de recolección de la información primaria de la población objeto de estudio que fue el diseño de la encuesta y adicional a este se recurrió a

un segundo instrumento que fue la sesión personal para obtener una muestra significativa y por ultimo era la identificación de emprendimientos potenciales por sectores económicos como alternativa al fenómeno del mototaxismo.

Una de las recomendaciones que se sugiere es tener en cuenta los diferentes perfiles de la población objeto de estudio y buscar generar oportunidades de empleo, aquellas empresas que vinculen laboralmente y que apoyen proyectos productivos que beneficien a este gremio, generarle un incentivo de exenciones de impuestos o beneficios corporativos.

Asi mismo la mayoría de las personas encuestadas están dispuestas a seguir capacitándose para conseguir un mejor empleo y mejorar la calidad de vida, para ello se debe desarrollarse Alianzas Publico-Privada (APP) generando estudios y propuestas que permitan el desarrollo de sus capacidades, según las condiciones y factores con las que cuentan el municipio como lo es la vocación ganadera, turística entre otras.

BIBLIOGRAFÍA


Ardila, A. (2006). El Mototaxismo: causas y posibles soluciones. Recuperado de <http://www.voltairenet.org/article143679.html>. Red Voltaire.

Brieva Paternina, J. (2010). El mototaxismo en Sincelejo: Un análisis socioeconómico. http://www.pnud.org.co/img_upload/9056f18133669868e1cc381983d50fa/primerapagina.pdf.

López, C. d. (2011). Pobreza, desempleo y exclusión, génesis del mototaxismo. UN Medios.

Saénez, N. (2011). Política y sociedad: Mototaxismo en Colombia. UN Medios. Diario Oficial No. 42.948 del 28 de diciembre de 1996. LEY 336 DE 1996. De <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=346>

Todd Litman is founder and executive director of the Victoria Transport Policy Institute, an independent research organization dedicated to developing innovative solutions to transport problems

	UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	CÓDIGO: FO-DOC-97	
		VERSIÓN: 02	PÁGINA: 101 de 102
	PROCESO DOCENCIA	FECHA: 02/09/2016	
	FORMATO AUTORIZACION DE DERECHOS	VIGENCIA: 2016	

FACULTAD CIENCIAS ECONÓMICAS

AUTORIZACIÓN

Nosotras, Lina Paola Caro Aguirre y Leydi Johana Cotinchara Soto mayores de edad, vecino de Villavicencio, identificadas con Cédula de Ciudadanía No. 1.120.504.545 de San Martín y 1.121.928.799 de Villavicencio respectivamente, actuando en nombre propio en calidad de autores del trabajo de grado denominado **CARACTERIZACIÓN DEL PERFIL SOCIOECONÓMICO DEL GREMIO DE LOS MOTOTAXISTAS DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN DE LOS LLANOS, META**, hacemos entrega del ejemplar y de sus anexos de ser el caso, en formato digital o electrónico (CD-ROM) y autorizo a la **UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS**, para que en los términos establecidos en la Ley 23 de 1982, Ley 44 de 1993, Decisión Andina 351 de 1993, Decreto 460 de 1995 y demás normas generales sobre la materia, con la finalidad de que se utilice y use en todas sus formas, realice la reproducción, comunicación pública, edición y distribución, en formato impreso y digital, o formato conocido o por conocer de manera total y parcial de mi trabajo de grado o tesis.

EL AUTOR – ESTUDIANTE, Como autor, manifiesto que el trabajo de grado o tesis objeto de la presente autorización, es original y se realizó sin violar o usurpar derechos de autor de terceros; por tanto, la obra es de mi exclusiva autoría y poseo la titularidad sobre la misma; en caso de presentarse cualquier reclamación o acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en cuestión, como autor, asumiré toda la responsabilidad, y saldré en defensa de los derechos aquí autorizados, para todos los efectos la Universidad actúa como un tercero de buena fe.

Para constancia, se firma el presente documento en dos (2) ejemplares del mismo valor y tenor en Villavicencio - Meta, a los 09 días del mes de Abril de dos mil dieciocho (2018).

EL AUTOR – ESTUDIANTE

Firma

Nombre:

C.C. No.

de

Firma

Nombre:

C.C. No.

de