

**PREVALENCIA DEL TRANSPORTE INFORMAL (MOTOTAXISMO) COMO
RESPUESTA A LA INEFICACIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN
EL MUNICIPIO DE ISTMINA CHOCÓ**

NILSON YAIR MURILLO RENTERÍA

**UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL PEREIRA
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESPECIALIZACIÓN EN MOVILIDAD Y TRANSPORTE
PEREIRA
2019**

NOTA DE ACEPTACIÓN



Presidente del Jurado



Jurado

Jurado

Pereira, Marzo de 2019

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura No 1. Incumplimiento de las normas de Tránsito	12
Figura No 2. Vehículos mototaxis. Fuente	13
Figura No 3. Mototaxismo y vías.	15
Figura No 4.Demanda y oferta del mototaxismo	85
Figura No 5.Diferentes clases de mototaxis	88
Figura No 6. Infracciones a normas de seguridad	89
Figura No 7.Mototaxismo ilegal.	90
Figura No 8. Prevalencia del mototaxi	92

LISTA DE CUADROS

	Pág.
Cuadro No 1. Variables en la recolección de información	39
Cuadro No 2. Caracterización demográfica.	40
Cuadro No 3. Caracterización demográfica de usuarios.	51
Cuadro No 4. Tabulación y rango de valoración	70

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Gráfica No 1. Genero del encuestado	51
Gráfica No 2. Estado civil del encuestado	52
Gráfica No 3. Nivel educativo del encuestado	53
Gráfica No 4. Estrato Socio económico del encuestado	55
Gráfica No 5. Frecuencia de uso mototaxi	56
Gráfica No 6. Clase de transporte informal. Fuente	57
Gráfica No 7. Causas del mototaxismo	58
Gráfica No 8. Situación del transporte Público	59
Gráfica No 9. Estado de los mototaxis	60
Gráfica No 10. Cumplimiento de normas de seguridad	61
Gráfica No 11. Conocimiento sobre normatividad para el transporte público	62
Gráfica No 12. Ilegalidad del mototaxismo	63
Gráfica No 13. Regulación del transporte	64
Gráfica No 14. Factores a controlar	65
Gráfica No 15. Posibilidad de legalización de mototaxismo	66
Gráfica No 16. Causas mototaxismo	70
Gráfica No 17. Conocimiento de requerimientos legales	71
Gráfica No 18. Permisos para mototaxismo	72
Gráfica No 19. SOAT y Tecno mecánica	73
Gráfica No 20. Elementos de seguridad	74
Gráfica No 21. Cargra adecuada	75
Gráfica No 22. Estado del mototaxi	76
Gráfica No 23. Conducir en estado de alicoramiento	77
Gráfica No 24. Transporte de cargas peligrosas	78
Gráfica No 25. Kit de carretera	79
Gráfica No 26. Legalización del Mototaxismo	80

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo No 1: Formato Entrevista	99
Anexo No 2. Formato Encuesta a Usuarios de Mototaxis	101
Anexo No 3. Formato encuesta a propietarios o conductores de mototaxis	104
Anexo No 4. Registro fotográfico106

CONTENIDO

LISTA DE FIGURAS	3
LISTA DE CUADROS	4
LISTA DE GRÁFICAS	5
LISTA DE ANEXOS	6
INTRODUCCIÓN	10
1. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN	13
1.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	15
1.2. ANTECEDENTES	15
1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	15
2. JUSTIFICACIÓN	18
3. OBJETIVOS	20
3.1 OBJETIVO GENERAL.....	20
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	20
4. DELIMITACIÓN DEL PROYECTO.....	21
5. HIPÓTESIS	22
6. MARCO REFERENCIAL.....	23
6.1 MARCO TEÓRICO	23
6.2. ESTADO DEL ARTE.....	26
6.3 MARCO CONCEPTUAL.....	30
6.3.1. Mototaxi.....	30
6.3.2. Mototaxismo	31
6.3.3. Mototaxismo y accidentalidad	31
6.4 MARGO LEGAL Y NORMATIVO	32

6.4.1. MARCO LEGAL CONSTITUCIONAL	34
6.4.2. MARCO NORMATIVO.....	35
6.4.3. MARCO CONTEXTUAL.	36
7. MARCO METODOLÓGICO.....	39
7.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	39
7.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....	39
7.3. TÉCNICAS PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	39
7.4. VARIABLES.....	40
7.5. INSTRUMENTOS PARA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.	40
7.5.1. Muestra poblacional	40
7.5.2. Instrumentos.....	41
7.5.2.1. Formato caracterización demográfica	41
7.5.2.2. Formato encuesta a usuarios de mototaxismo.....	42
7.5.2.3. Formato encuesta a propietarios y conductores de mototaxismo.....	45
7.5.2.4. Formato entrevista a autoridad municipal	46
8. RADIOGRAFÍA DEL MOTOTAXISMO EN COLOMBIA Y SU INCIDENCIA EN EL MUNICIPIO DE ISTMINA EN EL DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ	49
9. ASPECTOS DE LEGALIDAD FRENTE A LA NECESIDAD DE LA DEMANDA DEL MOTOTAXISMO COMO TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MUNICIPIO DE ISTMINA CHOCÓ.....	52
9.1. Caracterización demográfica de los usuarios del mototaxismo	52
9.2. Resultados encuesta a usuarios de mototaxismo	56
10. CONSECUENCIAS EN CUANTO A ACCIDENTABILIDAD Y SEGURIDAD VIAL POR EL USO DEL MOTOTAXISMO COMO SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE ISTMINA CHOCÓ.....	69
10.1. Objeto de la encuesta a mototaxistas	69

10.2. Tabulación de los resultados	70
10.3. Graficación y análisis de los resultados	71
10.4. Entrevistas a funcionarios Públicos	82
10.4.1. Objeto	82
10.4.2. Resultados de las entrevistas.....	82
11. PREVALENCIA DEL TRANSPORTE INFORMAL (MOTOTAXISMO) COMO RESPUESTA A LA INEFICACIA DEL SERVICIO PÚBLICO Y DE POCA GESTIÓN DE POLÍTICAS EN MOVILIDAD Y TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE ISTMINA CHOCÓ EN EL AÑO 2018.....	87
12. CONCLUSIONES	95
12. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	97
ANEXOS	100
Anexo No 1: FORMATO ENTREVISTA.....	100
Anexo No 2. FORMATO ENCUESTA A USUARIOS DE MOTOTAXIS	102
Anexo No 3. FORMATO ENCUESTA A PROPIETARIOS O CONDUCTORES DE MOTOTAXIS.....	105
Anexo No 4. REGISTRO FOTOGRÁFICO.....	107

INTRODUCCIÓN

Para caracterizar prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) como respuesta a la ineficacia del servicio público y de poca gestión de políticas en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó en el año 2018, se parte de la base según la cual, en Colombia el transporte de pasajeros en motocicletas, se originó hace alrededor de una década, entre los desempleados de las zonas marginales de los diferentes capitales y municipios del país y el municipio de Istmina en el departamento del Chocó, no es la excepción, pero este problema también se fundamenta en la ineficacia del transporte público y de la falta de control de las autoridades de movilidad y transporte.

Istmina es un municipio de Colombia ubicado en el departamento de Chocó, fundado en 1834 por Juan Nepomuceno Mosquera, inicialmente con el nombre de San Pablo, el cual fue cambiado en 1903 por su nombre actual. Su extensión es de 2480 km² y cuenta con una temperatura promedio de 25.9 °C. Se encuentra a 75 km de la capital del departamento, Quibdó, y a 79 m s. n. m. Istmina se encuentra localizado en 87% aproximadamente sobre la cuenca media del río San Juan, y el restante 13% sobre la cuenca del río Atrato.

Teóricamente el mototaxismo en Colombia, de acuerdo con Brieva Paternina, (2010) del Observatorio Socioeconómico de la Sabana, el mototaxismo como actividad económica se incorporó a la denominada “economía del rebusque, y se ha extendido a todo lo largo y ancho del país y particularmente en las ciudades de la Costa Atlántica, convirtiéndose en una respuesta al creciente desempleo y, a su vez, en un problema social. Para su control las autoridades han implementado una serie de alternativas de regulación como el sistema de pico y placa, las restricciones al porte de parrilleros o a la circulación a determinadas horas; sin embargo, hasta ahora estas medidas han resultado infructuosas.

Acorde con lo anterior, el desarrollo de la propuesta de investigación en movilidad y transporte pretendió como objetivo general, caracterizar la prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) como respuesta a la ineficacia del servicio público y de poca gestión de políticas

en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó en el año 2018, se justificó el desarrollo de la investigación en la gran importancia socio jurídica ya que tiene que ver con el análisis de la seguridad y movilidad de usuarios de un transporte que es catalogado como informal e ilegal, pero que a la vez presenta grandes repercusiones de índole socioeconómico para los prestadores de este servicio que devengan sus sustento diario y el de sus familias con este trabajo y además porque a la falta de un servicio de transporte público adecuado y eficiente, se muestra el mototaxismo como la única alternativa que tienen los habitantes del municipio de Istmina en el departamento del Chocó para moverse al interior del municipio y entre sus corregimientos y veredas, y es frente a esta demanda que los usuarios y mototaxistas piden que esta modalidad de transporte se legalizara

En el proceso de la investigación se pretendió radiografiar la situación del transporte público en el municipio de Istmina Chocó entre los años 2015 a 2018 para proponer soluciones o estrategias que conlleven al control o legalidad de esta actividad de transporte informal; de igual forma se buscó reconocer los aspectos de legalidad frente a la necesidad de la demanda del mototaxismo como prestación del servicio informal de transporte público en el municipio de Istmina Chocó y además se analizaron las consecuencias en cuanto a accidentabilidad y seguridad vial por el uso del mototaxismo como servicio público de transporte informal en el municipio de Istmina Chocó.

Metodológicamente el presente trabajo se desarrolló como tipo de investigación descriptiva, y aplicando el método cualitativo, es así que para lograr caracterizar la prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) como respuesta a la ineficacia del servicio público y de poca gestión de políticas en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó en el año 2018 se analizó documentación bibliográfica y normativa, de igual forma para realizar un comparativo de la normativa colombiana en cuanto al tema de la ilegalidad del transporte informal como el mototaxismo, se aplicaron encuestas a usuarios y moto taxistas y entrevistas semi estructuradas a funcionarios de la Alcaldía Municipal y de Tránsito y Transporte, así como también visitas de observación y registro fotográfico en el área objeto de la investigación para mostrar las principales falencias del transporte público y la gestión de autoridades municipales encargadas de la movilidad y la seguridad vial en el municipio de Istmina Chocó.

Al aplicarse los instrumentos de recolección de información antes mencionados, se obtuvo como resultado que la proliferación del mototaxismo en la región se debe a factores como el desempleo y la situación socioeconómica de los pobladores del Municipio, pero también a la ineficacia de las autoridades locales y nacionales para contrarrestar el problema, y ejercer un control adecuado al transporte informal que conlleve a su regulación, teniendo en cuenta, son las autoridades locales las llamadas a dictar las normas necesarias para restringir el uso de la motocicleta, pero también pueden tener competencia para crear medidas y acciones de acuerdo a estudios serios sobre las causas socio económicas que originan esta actividad que conlleven a una regulación legal para que dicha actividad pase de la informalidad a la legalidad mediante creación de empresas de transporte público que cumplan con la normatividad vigente en este sentido, con lo cual se crea una acción de generación económica y de empleo para los habitantes del municipio de Istmina en el departamento de Chocó. Como lo expresa el secretario de Obras Públicas Movilidad y Transporte de Istmina Chocó: *“Si se podrían tomar acciones para legalizar el servicio, siempre y cuando operen bajo el amparo de empresas legalmente constituidas, de modo que se garantice la integridad y la seguridad de todos los usuarios de las vías”*.

1. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN

En la actualidad el mototaxismo como modalidad de transporte informal de pasajeros, rápidamente se ha convertido en una seria competencia para el transporte público tradicional, debido entre otras cosas, a la prestación de un servicio “puerta a puerta” y al bajo costo, pero que a la vez trae consecuencias como accidentabilidad, inseguridad para los usuarios y predominio de la ilegalidad en la documentación de los prestadores del servicio.



Figura No 1. Incumplimiento de las normas de Tránsito. Fuente: Propia

Otro factor que aumenta la prevalencia del mototaxismo en los municipios del país, tiene que ver con los índices de desempleo, ya que el mototaxismo como actividad económica se ha incorporado a la denominada “economía del rebusque”, la cual se ha extendido a todo lo largo y ancho del país y particularmente en las ciudades de la Costa Atlántica y Pacífica, convirtiéndose en una respuesta al creciente desempleo y, a su vez, en un problema social.

Teniendo en cuenta que según la Ley 336 de 1996, las motocicletas están catalogadas dentro del marco de uso particular, por lo tanto éstas no se deben considerar para transporte público, en este sentido la actividad del mototaxismo es considerada como “ilegal”, y aunque las autoridades han

implementado una serie de alternativas de regulación para su control, como el sistema de pico y placa, y las restricciones al porte de parrilleros o a la circulación a determinadas horas; sin embargo, hasta ahora estas medidas han resultado infructuosas y más aún en un municipio como Istmina Choco en donde el transporte público a nivel interno es deficiente. Es por ello que en el transcurso de los últimos tres años el fenómeno del mototaxismo en el municipio de Istmina ha crecido a tasas significativas y con ello se han originado una serie de externalidades positivas y negativas alrededor de esta actividad.

De acuerdo con cifras oficiales de la Secretaría de Transporte y Tránsito Departamental del Chocó, aproximadamente 200 personas prestan el servicio de mototaxis en el municipio de Istmina. Lo visible es que cada día son más las personas que directa o indirectamente derivan su sustento de esta actividad; por ello ya es común observar en los barrios, negocios familiares donde se expenden comidas corrientes, lubricantes, accesorios para motocicletas y se acondicionan lavaderos y monta llantas para estos vehículos.



Figura No 2. Vehículos mototaxis. Fuente: Registro fotográfico propio.

Sumado a lo anterior, debe mencionarse en cuanto a accidentalidad y seguridad vial en la movilidad la proliferación del mototaxismo ha incrementado los índices de accidentalidad. De acuerdo con la información de la Secretaría de Tránsito Departamental del Chocó, *“entre los años 2015 y 2018 el número de accidentes de motociclistas pasó de 674 a 1224, lo que representa un crecimiento del 81,6%. En 2015 estos accidentes dejaron como resultado 23*

muertos y 427 lesionados en el departamento”. El mayor número de accidentes se presentó en zonas residenciales. Otro efecto negativo de la actividad corresponde al riesgo de inseguridad que corren los usuarios del mototaxismo como son las mujeres y los menores de edad que utilizan el servicio, debido al poco control que se ejerce sobre los mototaxistas y a que no se tiene un registro de antecedentes de estos conductores y por otro lado existe otro factor como es de las diversas enfermedades profesionales a las que se exponen los mototaxistas.

De acuerdo con las consideraciones antes planteadas, el desarrollo del presente trabajo de revisión bibliográfica, normativa y documental pretende dar respuesta al interrogante siguiente:

1.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

¿Es la prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) la respuesta a la ineficacia del servicio público y de poca gestión de políticas en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó?

1.2. ANTECEDENTES

1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Al considerar los factores que ocasionan en la prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) aparte de la ineficiencia del servicio de transporte público y de la poca gestión de políticas en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó, también se le suma la falta de empleo en este municipio y en el departamento en general, ya que esta se considera como la causa principal que dio origen al mototaxismo: para el período 2015 a 2018:

En el departamento del Chocó, la creación de empleo creció a una tasa (1,2%) menor a la de la población en edad de trabajar (2,3%), generando una incapacidad estructural de la economía departamental para absorber flujos crecientes de mano

de obra que se han visto alimentados, además, por fenómenos como el desplazamiento forzado de la población (Espinoza, 2005).

Sumado a lo anterior, y dentro de las causas del origen del mototaxismo no se encuentra la ausencia de capital, dado que personas estuvieron y están dispuestas a invertir en la compra de motocicletas y contratar a operarios o prestarles a otros para que adquieran la moto e incursionen en la actividad del servicio de transporte informal. Este aspecto está relacionado con el poco desarrollo empresarial y económico del municipio de Istmina en el departamento del Chocó y sobre todo la ausencia de empresas competitivas que generen mejores oportunidades de empleos con salarios reales acordes con las necesidades de la población e impulsen el desarrollo económico del municipio.

De igual forma, en el departamento del Chocó son pocas las empresas industriales existentes y para el caso especial del municipio de Istmina, algunas entidades gubernamentales y plantas manufactureras generadoras de empleo en el sector de alimentos y manufacturas se han cerrado.



Figura No 3. Mototaxismo y vías. Fuente: Registro Fotográfico propio.

De acuerdo con lo anterior, se permite indicar que ciertamente el mototaxismo como actividad laboral constituye un trabajo informal, pero también se constituye como una actividad de la cual se logra el sustento diario, por ello, la mayoría de la población desea cambiar el mototaxismo como actividad laboral. Pese a lo anterior cada día son más las familias que dependen de esta actividad, ya sea porque alguno de sus miembros se dedica al mototaxismo o porque la generación de ingresos depende de actividades ligadas al mototaxismo. Así han surgido negocios alrededor del fenómeno: como es el caso de los pequeños restaurantes de tipo familiar donde los principales clientes son los mototaxis, los lavaderos acondicionados exclusivamente para motocicletas, las ventas de lubricantes y accesorios para motos entre otros que generan empleo y activan la economía en el municipio de Istmina Chocó.

2. JUSTIFICACIÓN

Desarrollar la propuesta de investigación en movilidad y transporte sobre caracterizar la prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) como respuesta a la ineficacia del servicio público y de poca gestión de políticas en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó en el año 2018, es de gran importancia ya que tiene que ver con el análisis de la seguridad y movilidad de usuarios de un transporte que es catalogado como informal e ilegal, pero que a la vez presenta grandes repercusiones de índole socioeconómico para los prestadores de este servicio que devengan sus sustento diario y el de sus familias con este trabajo y además porque a la falta de un servicio de transporte público adecuado y eficiente, se muestra el mototaxismo como la única alternativa que tienen los habitantes del municipio de Istmina en el departamento del Chocó para movilizarse al interior del municipio y entre sus corregimientos y veredas, y es frente a esta demanda que los usuarios y mototaxistas piden que esta modalidad de transporte se a legalizada

Por otro ladoes importante reconocer que cada vez hay más motos rodando por las vías del país. Es así que último boletín del Registro Único Nacional de Tránsito señala que *“el 67 por ciento de las matrículas hechas hasta el 21 de septiembre de este año corresponden a motocicletas, lo que equivale a más de la mitad de los vehículos registrados en el año de 2017”*. (RUNT 2017)

Este dato es relevante cuando se tiene en cuenta que las motos están siendo utilizadas para el transporte público informal, oficio también llamado mototaxismo. A pesar de que no hay cifras oficiales que permitan saber con exactitud cuántas personas se dedican a esta actividad, en distintas regiones del país coinciden en que cada vez son más los colombianos que utilizan o prestan este servicio. Sin embargo, el Ministerio de Transporte considera que el servicio público que se presta en vehículo de dos ruedas en línea es ilegal y se argumenta que la principal razón por la que el Gobierno no considera la posibilidad de autorizar el mototaxismo tiene que ver con proteger la seguridad de los pasajeros.

Otra razón de peso para el desarrollo de la presente investigación radica en la necesidad de aportar alternativas de solución al problema del mototaxismo como transporte informal, ya que el Ministerio de Transporte dice que no puede legalizar este servicio porque las motocicletas son de uso particular y no están diseñadas ni tienen los elementos apropiados para garantizar la seguridad de pasajeros. Lo cual tiene su fundamento en la siguiente aclaración:

“Las cifras de muertes de usuarios de motocicletas en accidentes de tránsito parecen dar razón al Gobierno para no formalizar este servicio. El año pasado, y por primera vez desde que tiene registro Medicina Legal, los conductores y pasajeros de estos vehículos representaron más de la mitad de las muertes en accidentes de transporte. Además, son los que más presentan evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”. (Mintransporte 2017 en semanarural.com)

Sumado a lo anterior, debe entenderse la prevalencia y aumento del servicio informal del mototaxismo desde sus causas socioeconómicas, ya que el mototaxismo se ha convertido en una opción de trabajo para quienes no encuentran empleo. Otra de las principales causas de este fenómeno es la falta de cobertura del servicio de transporte en municipios como Istmina en el departamento del Chocó en sus zonas rurales y el mal estado de las vías terciarias. Por lo que es importante también reconocer los aspectos socioeconómicos del origen y el crecimiento del mototaxismo en este municipio del Chocó.

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Caracterizar la prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) como respuesta a la ineficacia del servicio público y de poca gestión de políticas en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó en el año 2018.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Radiografiar la situación del transporte público en el municipio de Istmina Choco entre los años 2015 a 2018 para proponer soluciones o estrategias que conlleven al control o legalidad de esta actividad de transporte informal.

Reconocer los aspectos de legalidad frente a la necesidad de la demanda del mototaxismo como prestación del servicio informal de transporte público en el municipio de Istmina Chocó.

Analizar las consecuencias en cuanto a accidentabilidad y seguridad vial por el uso del mototaxismo como servicio público de transporte informal en el municipio de Istmina Chocó en los años 2015 a 2018

4. DELIMITACIÓN DEL PROYECTO

Como se ha mencionado el área de influencia del presente proyecto de investigación buscó caracterizar la prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) como respuesta a la ineficacia del servicio público y de poca gestión de políticas en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó en el año 2018.

Istmina es un municipio de Colombia ubicado en el departamento de Chocó, fundado en 1834 por Juan Nepomuceno Mosquera, inicialmente con el nombre de San Pablo, el cual fue cambiado en 1903 por su nombre actual. Su extensión es de 2480 km² y cuenta con una temperatura promedio de 25.9 °C. Se encuentra a 75 km de la capital del departamento, Quibdó, y a 79 m s. n. m. Istmina se encuentra localizado en 87% aproximadamente sobre la cuenca media del río San Juan, y el restante 13% sobre la cuenca del río Atrato.

5. HIPÓTESIS

Considerando el alto índice de mototaxistas (95.6%) y la prevalencia de este servicio de transporte público informal que considera a ésta como la actividad principal generadora de sus ingresos, no es procedente que por decreto se llegue a prohibir este sistema de transporte individual de pasajeros en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó, puesto que si bien su magnitud puede reducirse en el corto plazo, en el mediano y largo plazo la actividad es altamente susceptible que se convierta en una situación reincidente, debido a la escasa demanda de oportunidades laborales y a las inadecuadas competencias laborales de los mototaxistas, sumado a la ineficacia de un servicio público de transporte formal legalizado y a la falta de control o inexistencia de este por parte de las autoridades de tránsito y transporte y de las autoridades municipales, lo que puede llegar a generar otro tipo de problemática social entre los actores implicados, por lo tanto, lo que debe hacer por parte de las autoridades locales y nacionales es ejercer un control y regulación adecuada que conlleve a formalizar el mototaxismo en la región mediante asociaciones de transportadores que se organicen como una empresa legalmente constituida y que las autoridades encargadas realicen el control adecuado en cuanto a gestión, documentación y revisión técnica y de seguridad para los usuarios del servicio de mototaxis y sus prestadores.

6. MARCO REFERENCIAL

6.1 MARCO TEÓRICO

Al intentar radiografiar la prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) como respuesta a la ineficacia del servicio público y de poca gestión de políticas en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó en el año 2018, primero que todo debe hacerse un recorrido teórico sobre los antecedentes del mototaxismo a nivel mundial, para lo cual debe mencionarse que en Europa las mototaxis empezaron a rodar hace unos 10 años. La ciudad de Londres fue la primera capital europea en disponer de este servicio. Pero el país donde, sin duda, ha triunfado este servicio es Francia. Las mototaxis llegaron hace ya más de 7 años y desde entonces no ha parado de crecer tanto en número de mototaxis, como en usuarios y clientes. Hoy en día, más de 400 mototaxis prestan servicio en la ciudad de París (Puello L 2010 pág. 23).

El tipo de clientela en Europa es distinto al de otras regiones donde existe el servicio de mototaxi: sobre todo ejecutivos, hombres y mujeres de negocios que desean optimizar sus tiempos de desplazamientos. Las mototaxis europeas son motos grandes y lujosas, normalmente con gran capacidad de carga. Los pilotos entregan a sus clientes el equipamiento necesario para que se suban a la moto: casco, chaqueta, guantes.

En España, este servicio inicio en otoño de 2009 en Madrid, basándose en el modelo francés la empresa Moto-City, fue la pionera en el lanzamiento de este servicio con un gran éxito entre el público. En abril de 2011, la empresa Moto-Wings Moto-Taxi Madrid empezó a ofrecer su servicio dirigido a ejecutivos y directivos de empresas, siendo la primera empresa de moto-taxi de España en utilizar motocicletas de gran cilindrada. Otras ciudades españolas como Barcelona, Valencia y Murcia se han sumado a esta iniciativa, donde los clientes pueden utilizar las mototaxis para desplazarse de forma ágil y rápida (Puello L 2010 pág. 23).

El mototaxi es sumamente popular como transporte público en gran parte del sureste asiático, en países con mucha población, como Filipinas, Indonesia, Malasia, China y en la India, con una

tendencia actual a ser usados como vehículos particulares. Muchas fuentes señalan a Tailandia como el país donde se empiezan a fabricar las primeras unidades, en el año 1959, con una gran acogida en dicho país su popularidad provoca a inicios de la década de 1970 la expansión de su uso en Asia, fruto de la exportación de unidades; aunque en la actualidad, los principales fabricantes se ubican en la India (Citado por Castillo, Galarza y Palomino 2015. Pág. 13). Tienen diferentes denominaciones: “auto-rickshaws” en la India y Sri Lanka, “phat-aphats” en Delhi, “baby taxis” en Bangladesh, “tuck-tuks” en Tailandia, “toritos” en Centroamérica, y “Mototaxis o motorratones” en Perú, Colombia y parte de Sudamérica.

Ahora bien, entendiéndose la prestación del servicio público de mototaxi como una modalidad de transporte y trabajo informal, es preciso conocer el concepto teórico de esta definición, teniéndose que el trabajo informal se define como un conjunto de unidades dedicadas a la producción de bienes o la prestación de servicios con la finalidad primordial de crear empleos y generar ingresos para las personas que participan en esta actividad. Estas unidades funcionan típicamente en pequeña escala, con una organización rudimentaria, en la que hay muy poca o ninguna distinción entre el trabajo y el capital como factores de producción. Las relaciones de empleo – en los casos en que exista – se basan más bien en el empleo ocasional, el parentesco o las relaciones personales y sociales y no en acuerdos contractuales que supongan garantías formales (Centro interamericano para el desarrollo del conocimiento en la formación profesional 2010).

Existen varias definiciones de trabajo informal, según el grado de amplitud que se le dé al término, hasta incluir a diversas formas del trabajo atípico o flexible en situaciones precarias. Tradicionalmente, la OIT y la Oficina de Actividades para los Trabajadores (ACTRAV) se han centrado en el enfoque de la sobrevivencia, que identifica las actividades económicas realizadas para el mercado con características de baja productividad, en el sentido de que tienen escasa o nula capacidad de acumulación y derivan en bajos ingresos. Así definida, la situación de informalidad se vincula con el escaso uso de tecnología avanzada, la simpleza de la organización productiva, y la utilización de mano de obra no calificada (OIT 2010).

La informalidad es el resultado de la baja productividad de las actividades, que pueden hacerse económicamente inviables si se tuviera que cumplir con las condiciones que el Estado fija para las actividades formales. En esta definición, las actividades informales surgen por la incapacidad de generación de empleo productivo a ritmo suficiente. Las barreras de acceso a la legalidad son un fenómeno relevante; pero también son factores determinantes las características estructurales relacionadas con la disponibilidad de fuerza de trabajo, la organización de la producción y del trabajo, y la composición de los mercados, aunque en definitiva tiendan a asociarse, además, con un cierto grado de operación al margen de la regulación.

Por su parte en lo que respecta al mototaxismo en Colombia Según Brieva Paternina, (2010) del Observatorio Socioeconómico de la Sabana, el mototaxismo como actividad económica se incorporó a la denominada “economía del rebusque, y se ha extendido a todo lo largo y ancho del país y particularmente en las ciudades de la Costa Atlántica, convirtiéndose en una respuesta al creciente desempleo y, a su vez, en un problema social.

Para su control las autoridades han implementado una serie de alternativas de regulación como el sistema de pico y placa, las restricciones al porte de parrilleros o a la circulación a determinadas horas; sin embargo, hasta ahora estas medidas han resultado infructuosas. (Brieva. 2010)

En cuanto al mototaxismo como oferta de transporte público, debe mencionarse que esta práctica como alternativa de transporte público cuenta con simpatizantes en algún 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. Además, en algunas ciudades como Madrid, se les permite aparcar en las aceras o disponen de aparcamientos especiales. Prosigue el autor de este artículo, que también muchas calles cuentan con lagunas para motos en los semáforos, de manera que se colocan delante de los coches y pueden salir las primeras cuando el semáforo cambia a verde como sucede en ciudad de México otras ciudades de Europa y Asia. 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.

Teniendo en cuenta el anterior consolidado teórico, se pretende como resultado de la investigación propuesta en este proyecto, plantear alternativas que permitan orientar de una manera más concreta y eficiente las acciones emprendidas por las entidades de sector público y privado, para lograr un mayor desarrollo del modo de transporte público formal con el fin de mejorar su eficiencia respecto a la aplicación de los estándares de legalidad y seguridad y las normas vigentes para el transporte que permitan a las personas que se ven obligadas a usar el servicio de mototaxismo a tener acceso a medios de transporte legales, formales y controlados por la autoridad competente con el fin de que tengan seguridad y garantías a la hora de moverse por las vías internas y veredales del municipio del Istmina en el departamento del Chocó.

6.2. ESTADO DEL ARTE

Con el fin de analizar las consecuencias en cuanto a accidentabilidad y seguridad vial por el uso del Mototaxismo como servicio público de transporte informal en el municipio de Istmina Chocó en los años 2015 a 2018, se realizó un sondeo sobre las principales investigaciones y publicaciones realizadas sobre este tema en los últimos años, acudiendo a los repositorios virtuales de las universidades y a consulta de publicaciones, trabajos de grado y artículos que se ocupan del fenómeno del mototaxismo como modalidad de transporte informal en Colombia con el fin de identificar conceptos importantes, las causas de su prevalencia, la caracterización de este tipo de transporte, accidentabilidad y la posibilidad de su legalización.

Se encontró el artículo “**Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas en Cartagena**” con autoría de Castillo Ávila Irma, Yolanda Galarza Herrero y Betty, Palomino Gómez Hibeth (2013) publicado en la revista Salud Uninorte de Barranquilla, el trabajo presentó como objetivo general el de Determinar las condiciones de trabajo y salud de los moto-taxistas de la ciudad de

Cartagena. Para ello se empleó como metodología un estudio descriptivo, con una muestra de 423 mototaxistas de la ciudad, elegidos por muestreo aleatorio por conglomerados. Para la recolección de información se utilizó una encuesta sociodemográfica, los resultados del estudio demostraron que el mototaxismo, es el tipo de trabajo informal más común en la ciudad de Cartagena, pero que al practicarse de manera ilegal e informal, muchos de estos no cuentan con la documentación de las motocicletas, ni seguro obligatorio para accidentes de tránsito, además el estado de las motocicletas no es el óptimo para prestar este servicio, poniendo en riesgo la vida e integridad física de los usuarios y de los mismos conductores.

De igual forma se encontraron los resultados de la investigación **“El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico”**, estudio realizado por la Corporación Universitaria del Caribe, CECAR (2016) – Observatorio Socioeconómico de la Sabana-, cofinanciado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. El documento presenta un análisis sobre el mercado de las motos a nivel local y nacional; de igual forma refleja los resultados de las variables sociodemográficas y socioeconómicas de la población mototaxista. Más adelante se analizan los aspectos institucionales y de cultura ciudadana relacionados con la actividad mototaxista; así como también comprende el estudio de elementos conexos con la salud de los mototaxistas. Por último, se presentan las conclusiones y perspectivas de solución al fenómeno del mototaxismo en la ciudad sujeta al estudio.

Por su parte en la publicación **“Mototaxismo, entre el riesgo y la necesidad”**, publicado en Diario Del Sur/Hsbnoticias.Com. (2014), se logró encontrar que si bien algunos de los consultados aseguran que el mototaxismo es actualmente una opción sana de empleo para miles de personas en las ciudades, otros aseguran que la imprudencia de algunos conductores pone en riesgo a los usuarios, por lo cual la legalización de este servicio pone en riesgo la integridad tanto del moto taxista como de su pasajero.

De igual forma en contraposición a lo anterior, puede decirse de acuerdo a este documento que es factible la posibilidad de que se legalice el mototaxismo. Ya que “es un servicio veloz en comparación al que prestan los buses, que en su mayoría, como están creadas las rutas y sobre todo con tantas calles en reparación, terminan dando muchas vueltas y con ello ninguno de los

usuarios puede realmente llegar a tiempo a su destino”. Además su legalización sería benéfica para las miles de personas que trabajan de esta manera.

Por su parte Ardila Arturo (2016) en el artículo publicado **“El mototaxismo: causas y posibles soluciones”** del Grupo de Estudios de Transporte, Universidad de los Andes, afirma que el mototaxismo es un problema social porque de esta actividad informal de transporte público cientos de miles de personas derivan su sustento diario. Al mismo tiempo, el mototaxismo moviliza en todo el país a millones de pasajeros cada día, a un precio inferior al de su principal competidor, el transporte público colectivo y del taxi.

Sin controlar, el mototaxismo puede generar mucho “empleo” pero acaba con el transporte colectivo y aumenta significativamente la contaminación ambiental en las ciudades colombianas. Por ello, la solución al problema es compleja y va más allá de prohibir este servicio por medio de un decreto nacional, como lo hizo el presidente Uribe al expedir el decreto 2961 de 2006.

En la publicación, **“El mototaxismo en Palmira: ¿solución de transporte y de desempleo o problemática social?”** trabajo de investigación desarrollada por Julio Cesar Montoya R, Silvio A. Delgado U, Martha Lucía Fuertes D (2015) cuyo objeto de estudio corresponde al fenómeno del “mototaxismo” en la ciudad de Palmira, plantea la disyuntiva social entre si esta práctica es solo una modalidad de transporte alternativa, o si es una problemática social de connotaciones ilegales. La escogencia de este tópico obedece a la problemática asociada a esta práctica y sus múltiples consecuencias en esta municipalidad.

El documento, proyecta una indagación desde diferentes ópticas y en forma secuencial. En efecto, la primera parte concierne al génesis del tópico tratado, es decir, cómo surgió esta práctica en Palmira, en qué barrios se inició, qué servicios prestan, cuánto cobraban inicialmente, etc.

La segunda parte, sitúa el tema en el impacto de esta práctica en Palmira, qué alcance tuvo, cuáles fueron los beneficiados, los afectados, las consecuencias, las reacciones de los grupos de interés, entre otras. La parte final de la investigación, involucra el análisis de casos específicos de

las entidades implicadas en el tema, los resultados y discusión de las posiciones de los mototaxistas, de la gente del común, y de las autoridades locales.

De otro lado, en el estudio titulado **“transporte público en Cartagena: ¿qué factores determinan las preferencias de los usuarios?”** con autoría de González, Arrieta, & Cartagena, (2005), elaborado por la Universidad Tecnológica de Bolívar. Se realizaron encuestas a los usuarios y aplicando modelos probabilísticos de elección, se concluyeron tres factores importantes que determinan la decisión de los usuarios sobre cuál medio de transporte a usar para desplazarse hacia su lugar de destino. Los factores determinantes que concluyeron este estudio son: tarifa y rapidez del transporte. Es necesario que para el nuevo sistema integrado de transporte masivo (TRANSCARIBE) que implementado en la ciudad de Cartagena, se mejoren los factores mencionados, de lo contrario se va a incrementar el uso de otros medios de transporte informal como mototaxi y colectivo, a pesar que los usuarios son conscientes del peligro que representa su uso, esto quiere decir que la seguridad no es un factor importante para seleccionar un medio de transporte.

Se resalta del estudio, que si bien todos estos trabajos han tenido en cuenta los efectos del mototaxismo sobre la movilidad de la ciudad, ninguno de ellos ha realizado un análisis profundo sobre cómo afecta este fenómeno al sistema de transporte público convencional (Buses, busetas y Microbuses).

De igual forma, en el ámbito internacional, se destaca el siguiente trabajo de investigación: **“El transporte informal en ciudades de mediano porte: La motocicleta en Santiago de Cuba”**: Esta investigación tuvo como objeto, analizar la incidencia del transporte informal en motos en la accidentalidad. Al igual que en otras investigaciones se resalta que el transporte informal en moto o taximoto se genera cuando la oferta del transporte público es menor que la demanda de pasajeros. También menciona factores que favorecen la aparición de esta modalidad de transporte informal, como lo son el deterioro del transporte público y la topografía de la ciudad.

Al analizarse esta investigación se presentaron posibles soluciones, una de estas consistió en legalizar este medio de transporte hasta que se restablezcan los niveles de servicio del transporte público.

Volviendo a los antecedentes investigativos a nivel nacional, se han realizado estudios importantes a cerca del mototaxismo, entre ellos destaca uno realizado en la ciudad de Montería: estudio **“El impacto económico social del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Montería”** desarrollado por Espinosa Gutiérrez, RodríguezHiguera, & Uribe Fernández,(2008), su propósito el de determinar el impacto causado por el fenómeno del mototaxismo, tomando en cuenta los niveles de incidencia social y económico de este medio de transporte en los habitantes de la ciudad. A través de este estudio, se concluye que el factor responsable del nacimiento y auge de este fenómeno, es la falta de oportunidades, que incita a la población a recurrir a salidas económicas temporales, sin importar que sea un medio ilegal ni que las condiciones de trabajo sean inseguras. También se hace énfasis en que el mototaxismo es una opción sencilla de empleo, dado que no requiere ningún grado de preparación, y la consecución de vehículos usados para este tipo de transporte es relativamente fácil

6.3 MARCO CONCEPTUAL

6.3.1. Mototaxi

El término mototaxi o mototaxismo es definido por el diccionario de Real Academia de la Lengua como *“motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos”* a cambio de dinero de la misma forma que un taxi. Sin embargo, este término ha sido acuñado ya en más de 25 países, de diferentes lenguas, para significar el vehículo motocicleta (vehículo automotor de 2 ruedas en línea), motocarro (vehículo de 3 ruedas, carrozado, con componentes mecánicos de motocicleta) o moto tráiler (motocicleta adaptada con carroza trasera) destinado a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros. (Citado por Castillo, Galarza y Palomino 2015. Pág. 13)

6.3.2. Mototaxismo

El Mototaxismo es un tipo de trabajo informal que desempeñan propietarios de motocicletas para ofrecer servicio de transporte público individual de pasajeros. Las actividades informales, como el Mototaxismo, surgen por la incapacidad de generación de empleo productivo a ritmo suficiente (OIT, Condiciones de trabajo. en: www.ilo.org/global/)

A nivel mundial, son muchos los países que han adoptado en su sistema vehicular legal el Mototaxismo, tales como Alemania, Perú, Ecuador, Venezuela, Italia, Japón, España, Bolivia, Brasil, Holanda, México, Cuba, China, India, Nicaragua, debido a que permiten el fácil acceso a zonas que son difíciles de transitar por otros medios (Puello L, 2010. pág.4)

En Colombia, el servicio de mototaxis es el medio de transporte ilegal más utilizado por diversas poblaciones del país (26 departamentos lo utilizan), y se ha convertido en el medio de supervivencia laboral para personas que en su mayoría son de escasos recursos (abc.camara.gov.co). Sin embargo, al mismo tiempo, el mototaxismo se constituye en una problemática social; el incremento de motocicletas dedicadas a esta labor en las vías genera un mayor riesgo para quienes se ocupan en este oficio. Un mayor número de accidentes, enfermedades causadas por la exposición constante a los cambios climáticos e inadecuadas condiciones para el ejercicio de su labor conducen a un desequilibrio en el estado de salud de la persona y, por ende, a una mala calidad de vida (Márquez J.2008. Pág. 12).

6.3.3. Mototaxismo y accidentalidad

Teniendo en cuenta que se denomina como “mototaxismo” al trabajo informal que desempeñan los propietarios de motocicletas, con el fin de ofrecer un servicio de transporte público individual de pasajeros. Debe reconocerse que en Colombia, el servicio de mototaxis es el medio de transporte más utilizado por las diversas poblaciones del país (26 departamentos lo utilizan), convirtiéndose así, en el medio de supervivencia laboral para aquellas personas que en su mayoría son de escasos recursos y toman éste como la salida más rápida para la satisfacción de las necesidades económicas, pero así mismo, el mototaxismo se ha convertido en una

problemática social, debido a que día a día este fenómeno va creciendo, trayendo consigo accidentes o imprudencias que atentan contra la vida propia del conductor y de su pasajero.

6.3.4. El servicio de transporte público en Colombia

El modelo colombiano para la prestación del transporte público colectivo conduce a un transporte de baja calidad, con una flota inflada y una tarifa muy alta, inasequible para los más pobres -quienes más necesitan el servicio-. En este modelo, los municipios otorgan permisos a las empresas de transporte público para operar rutas. Sin embargo, en éste no se obliga a las empresas a ser las propietarias de la flota de buses. Por el contrario, la legislación permite a las empresas "afiliar" buses que son propiedad de pequeños inversionistas, que llamaremos propietarios. Las empresas de transporte público entonces derivan sus ingresos de vender un cupo por cada bus que entra a prestar el servicio y de cobrarle un rodamiento, que no es más que un alquiler mensual por el derecho a operar en las rutas de la empresa. Así, las empresas maximizan la ganancia al inflar la flota por encima del nivel requerido para prestar un servicio adecuado.

Los propietarios, por su parte, son junto con los conductores los verdaderos encargados de prestar el servicio. No obstante, tienen pocas herramientas a mano, en particular porque no tienen cómo controlar la sobreoferta. En la medida que las empresas han fomentado la entrada de autobuses, el número de pasajeros transportados por cada vehículo ha disminuido

6.4 MARGO LEGAL Y NORMATIVO

Constitución Política Artículo 24. Modificado Acto Legislativo 02 de 2003 Artículo 2°. *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.*

Ley 336 de 1996 Artículo 1°. La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios fundamentales para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo, Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

De acuerdo con esta disposición, el Estatuto Nacional de Transporte se constituye en el marco para la realización de dos funciones por parte de las autoridades de transporte a saber: (i) la regulación y (ii) la reglamentación, la primera concebida como el conjunto de reglas técnicas, económicas y jurídicas que permiten el ejercicio de determinada actividad por parte de los particulares; y la segunda, entendida como el conjunto de normas expedidas por el ejecutivo –en primero, segundo o tercer grado- que, en el marco de la ley, permiten realizar una actividad. De igual forma este texto permite inferir que la competencia de regulación y reglamentación otorgada a las autoridades, únicamente se proyecta al transporte público, más no, en principio, al particular. Por otra parte debe entenderse que el ordenamiento jurídico considera como modos de transporte los siguientes: (i) Aéreo, (ii) Marítimo, (iii) Fluvial, (iv) Férreo, (v) Masivo y (vi) Terrestre; aunque esta es la clasificación legal, debemos aclarar que desde el punto de vista técnico, el transporte marítimo y fluvial hacen parte de un mismo modo cual es el acuático, el transporte masivo hace parte del terrestre y al que la ley denomina terrestre, ha de entenderse que es el terrestre automotor.

Ley 336 de 1996 Artículo 3°. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

Esta disposición trae consigo varios elementos de un gran efecto interpretativo a nivel de la regulación del transporte en Colombia: 1. Los postulados mínimos en la operación de cualquier clase o tipo de transporte público son la seguridad, la comodidad, la accesibilidad y la eficiencia.

2. El Estado debe garantizar a todos los particulares el acceso al servicio básico. 3. Los medios de transporte masivo prevalecen sobre cualquier otro medio. 4. El marco de la regulación y vigilancia que el Estado realiza sobre el transporte público está determinado por el criterio pendular de intervención en la economía por parte del Estado establecido en los artículos 333 y 334 Superiores.

6.4.1. MARCO LEGAL CONSTITUCIONAL

Constitución Política Artículo 24. Modificado Acto Legislativo 02 de 2003 Artículo 2°. *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.*

Jurisprudencia: Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002 *“El transporte público es un medio indispensable para garantizar el goce efectivo de la libertad de locomoción, en especial en las ciudades”.* Desde sus inicios, la jurisprudencia constitucional ha señalado que la libertad de locomoción, derecho reconocido a todo colombiano por el artículo 24 de la Carta Política, comprende por lo menos en su sentido más elemental, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos. Se trata de un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, tiene una especial importancia en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud.

Ahora bien, la jurisprudencia constitucional ha considerado que en el contexto urbano el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción. Es así como en la sentencia T-604 de 1992 (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz) se decidió que *“los derechos al trabajo, al estudio, a la libre circulación, a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad resultan amenazados como consecuencia de la prestación discontinua e irregular del servicio de transporte (...) a una zona marginal de una ciudad”.* En la sentencia, además de señalar la importancia que tiene para el orden constitucional vigente el servicio público de transporte, la Sala de Revisión indicó la importancia económica y social de éste.

Constitución Política Artículo 300. Modificado Acto Legislativo 01 de 1996 Artículo 2°. Corresponde a las asambleas departamentales, por medio de ordenanzas: (...)

2. Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera...

Constitución Política Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

Constitución Política Artículo 366. El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.

6.4.2. MARCO NORMATIVO

El vehículo denominado motocicleta de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito y Transporte no se encuentra homologado para prestar el servicio público de pasajeros.

La Ley 769 de 2002 establece sanciones para el conductor de una motocicleta por prestar un servicio no autorizado, que va desde la multa, inmovilización del vehículo y suspensión o cancelación de la licencia de conducción. Recientemente el Gobierno Nacional con el ánimo de ayudar a las autoridades locales erradicar la prestación del servicio público con este tipo de vehículo, expidió el Decreto 2961 de 2006, el cual faculta a los municipios o distritos para restringir la circulación de las motocicletas con acompañante o parrillero donde se presenta la prestación ilegal del servicio público de pasajeros.

Así mismo el Decreto 2961 de 2006 prevé una presunción de hecho cuando el conductor o propietario de una motocicleta circula con acompañante o parrillero dentro de las zonas y horarios objeto de prohibición, lo cual conlleva a aplicar la sanción prevista en la Ley 769 de 2002. La disposición nacional no hizo otra cosa que recordarle a las autoridades locales que el servicio público en motocicletas es ilegal y por lo tanto se debe erradicar, para lo cual les facilitó el medio de prueba para determinar el servicio no autorizado.

Son, entonces, las autoridades locales las llamadas a dictar las normas necesarias para restringir el uso de la motocicleta. En el departamento del Chocó, al igual que en otras ciudades del país, afectadas por el fenómeno del mototaxismo, se han adoptado medidas similares a las aplicadas en muchas ciudades como restricción de parrillero en zonas urbanas, pico y placa, limitación al tránsito nocturno; las cuales, pese a los controles de la policía de tránsito, no han sido efectivas.

6.4.3. MARCO CONTEXTUAL.

De acuerdo con la información publicada por la Alcaldía Municipal de Istmina Chocó, (<http://istminasoyyo.over-blog.com>), los siguientes son los datos más relevantes del municipio.

Cabecera Municipal: Istmina.

Fundación: Se le atribuye al señor Juan Nepomuceno Mosquera, quien fue designado cabo de justicia de Boca de San Pablo el 8 de marzo de 1.834. Más tarde, la población creció con el nombre de San Pablo y se establecieron numerosos colonos que impulsaron su desarrollo. La Ley 5 de 1.903 emanada del Congreso Nacional cambió el nombre por el actual y la erigió capital de la provincia del San Juan. La palabra Istmina se forma de la contracción de las palabras Istmo y Mina, dos características del área en el cuál fue fundada.

División Administrativa: Es cabecera del círculo notarial que comprende los municipios de Istmina y Condoto, con una notaría, cabecera de la oficina seccional de registro, pertenece al distrito judicial de Quibdó y es cabecera de circuito judicial sobre los municipios de Istmina,

Condoto, Nóvita, San José del Palmar, Sipí y Tadó. Corresponde a la circunscripción electoral del Chocó. Hasta el 1ro. de enero de 1.995, tenía registrados 5.265 predios urbanos y 126 rurales.

Extensión: 2.480 kilómetros cuadrados.

Hidrografía: El principal río del municipio de Istmina es el San Juan, con sus afluentes en ese sector, como son los ríos San Pablo, Noanamá, Becordó, Bicordó, Capomá, Cucurupí, Chagarapá, Docordó, Fujiadó, Profundó, entre otros.

Temperatura: 25,9 Grados centígrados promedio.

Corregimientos: Tiene 7: Andagoya, Dipurdú, Noanamá, Paitó, Plan de Raspadura, Salazar y San Rafael (El Dos); 11 inspecciones de policía, 2 resguardos indígenas y 15 caseríos.

Clima: Cálido. Suave, pero húmedo.

Sitios Turísticos: Río San Juan, Santuario del Santo Ecce Homo en el Plan de Raspadura, Sitio Natural de Raspadura y Farallones de las Mojarras.

Fiesta: - La Virgen de las Mercedes (septiembre 13 al 24).

- Santo Ecce Homo en el Plan de Raspadura (domingo de Cuasimodo en Semana Santa). Fiesta anual.

- Reinado del Oro en Andagoya (junio 3). Fiesta anual.

Precipitación Media Anual: 6.089mm.

Distancia desde Quibdó: 75 Km.

Población: Según el servicio de salud seccional del Chocó, la población de Istmina se estima en 34,744 habitantes que equivale al 8.565% de la población departamental (total) 405.486 habitantes.

El 95% de los habitantes pertenecen a la etnia afrocolombiana el 3% y /o mezclas o mestizos y el 2% indígena, la cual según el Ministerio de Gobierno representa un total de 1300 habitantes aproximadamente. Esta población se agrupa en dos resguardos ubicados en el curso medio del río San Juan los cuales se caracterizan por ser los pocos asentamientos indígenas que están sobre un río importante en el Chocó.

El 65% de la Población Istmineña habita en la zona rural con mayor concentración de habitantes en los corregimientos de Andagoya y San Miguel, a pesar de que el 50.5% de la población Istmineña es femenina y desempeña funciones relevantes a nivel de familia y comunidad, no ha alcanzado el suficiente reconocimiento a la importancia de sus actividades pero lo que se hace necesario reforzar principios de equidad, Istmina es un municipio de población joven, ya que el 92.7% está entre menores de 1 y 54 años, de los cuales el 44.2% son menores de 14 años y el 7.3% es mayor de 55, según el censo de 2005, el municipio de Istmina alcanzado una tasa de crecimiento intercensal del 1.53% anual. (<http://istminasoyyo.over-blog.com>).

Desarrollo Productivo: El municipio de Istmina carece de una estructura productiva que orienta el manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales, provea el empleo seguro y remunerativo de la familia para la satisfacción de unas necesidades básicas y que garantiza excedentes productivos con los cuales se puedan jalonar otros sectores.

Las principales actividades de la región se haya en el sector primario contribuyéndose en orden de importancia, la minería semi industria y artesanal en menor escala, el sector comercial y de servicio, protección agrícola y explotación forestal. (<http://istminasoyyo.over-blog.com>).

7. MARCO METODOLÓGICO

7.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación es de tipo socio jurídica dentro del contexto investigativo descriptivo ya que se pretende caracterizar la prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) como respuesta a la ineficacia del servicio público y de poca gestión de políticas en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó en el año 2018.

7.2 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

Como se pretende reconocer los aspectos de legalidad frente a la necesidad de la demanda del Mototaxismo como prestación del servicio informal de transporte público en el municipio de Istmina Chocó, la investigación se desarrolla bajo el método descriptivo cualitativo con un enfoque deductivo.

7.3. TÉCNICAS PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Para caracterizar la prevalencia del transporte informal (Mototaxismo) como respuesta a la ineficacia del servicio público y de poca gestión de políticas en movilidad y transporte en el municipio de Istmina Chocó en el año 2018 se analizó documentación bibliográfica y normativa, de igual forma para realizar un comparativo de la normativa colombiana en cuanto al tema de la ilegalidad del transporte informal como el mototaxismo, de igual forma se aplicaron encuestas a usuarios y moto taxistas y entrevistas semi estructuradas a funcionarios de la Alcaldía Municipal y de tránsito y transporte, así como también visitas de observación y registro fotográfico en el área objeto de la investigación para mostrar las principales falencias del transporte público y la gestión de autoridades municipales encargadas de la movilidad y la seguridad vial en el municipio de Istmina Chocó.

7.4. VARIABLES

VARIABLES	DEFINICIÓN DE CONCEPTOS	DIMENSIONES	INDICADORES	TIPO DE VARIABLE	NIVEL DE MEDICION
Características Socio-demográficas	Son todos aquellos aspectos que definen a una población	Biológicos	Edad	Cuantitativa	Razón
			Sexo	Cualitativa	Nominal
		Sociales	Antecedentes familiares	Cualitativa	Nominal
			Estado civil	Cualitativa	Nominal
			Escolaridad	Cualitativa	Ordinal
			Estrato	Cuantitativa	Ordinal
			Antecedentes ocupacionales	Cualitativa	Nominal
			Afiliaciones	Cualitativa	Nominal
		Demográficos	Procedencia	Cualitativa	Nominal

Cuadro No 1. Variables en la recolección de información. Fuente: García 2015.

7.5. INSTRUMENTOS PARA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.

7.5.1. Muestra poblacional

Al emplearse un estudio descriptivo, con el que se busca radiografiar la situación del transporte público en el municipio de Istmina Choco entre los años 2015 a 2018, se tuvo en cuenta que la población de mototaxistas no está determinada en este municipio debido a su informalidad, pero debido a la gran cantidad de motocicletas que circulan y registran SOAT se estimó en un número superior a 200. Portanto, para el cálculo de la muestra se asumió un tamaño de población finita, y se obtuvo un tamaño muestra de 60 mototaxistas correspondiente al 30% como tamaño de la muestra poblacional.

Para ello se tomó en cuenta que los mototaxistas se ubican por las diferentes vías del municipio y en lugares de alta congestión de usuarios como son el terminal de transporte, la plaza de mercado, el parque principal y lugares de entrada y salida de pasajeros intermunicipales y

veredales tanto de transporte terrestre como fluvial. Las personas sujetas a la encuesta fueron seleccionadas de manera proporcional en cada una y se aplican las encuestas a mototaxistas que estaban en los lugares de recogida de pasajeros habituales al momento de la visita, hasta completar la muestra por localidad. Con el fin de abarcar la población total, la aplicación de los instrumentos se realizaron durante los fines de semana, teniendo en cuenta que son los días de mayor demanda del servicio informal de mototaxismo.

7.5.2. Instrumentos

Como primer instrumento para recolección de información primaria, en la investigación se utilizó una ficha sociodemográfica para caracterizar la población participante en el estudio.

7.5.2.1. Formato caracterización demográfica

Género	No.	%
Masculino		
Femenino		
Estado civil		
Casado		
Soltero		
Unión libre		
Nivel educativo		
Primaria		
Secundaria		
Técnico		
Universitario		
Estrato		
Nivel 1		
Nivel 2		
Nivel 3		
Total		

Cuadro No 2. Caracterización demográfica. Fuente: Elaboración Propia

7.5.2.2. Formato encuesta a usuarios de mototaxismo

Como segundo instrumento se empleó el formato de encuesta dirigido a usuarios del servicio de transporte informal de mototaxismo en el municipio de Istmina Chocó, como el fin de identificar los usuarios más frecuentes, la edad, el género, las razones por las cuales emplean este servicio de mototaxismo y otros factores relacionados con su seguridad y movilidad y la percepción de la gestión de las autoridades municipales para controlar este servicio de transporte público informal.

Objeto: La presente encuesta con fines expresadamente académicos, tuvo por objeto reconocer la situación actual del transporte informal “mototaxismo” en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó y las acciones que desde las diferentes autoridades de orden nacional y municipal, se pueden tomar para regular, controlar o legalizar esta práctica de transporte público.

Nombre: _____ - **Edad.** _____ **Ocupación:** _____

1. Utiliza usted de manera frecuente el transporte informal mototaxi? ¿Cómo pasajero o para carga?

Si: _____

NO _____

Pasajero: _____

Carga: _____

2. ¿Cuál es el vehículo más utilizado para mototaxismo?

Motocicleta: _____

Motocarro: _____

Otro: _____

3. ¿Cuáles considera usted que son las causas por las cuales existe el mototaxismo en el municipio de Istmina Chocó?

Desempleo: _____

Facilidad para trabajar: _____

Falta de otro medio de transporte: _____

4. ¿Cómo considera usted las condiciones del servicio de transporte público en el municipio de Istmina Chocó?

No existe: _____

Malas _____

Regulares _____

Buenas _____

5. ¿Cree usted que las motocicletas y motocarros que se utilizan para el transporte de pasajeros y de carga son las adecuadas?

Sí.

NO.

Por qué: _____

6. ¿Considera usted que estos vehículos aplican las normas de seguridad cuando usted emplea este medio de transporte y protegen su vida?

Si: _____

NO: _____

Por qué: _____

7. ¿Sabe usted que existe una normatividad aplicable al transporte público de pasajeros en Colombia?

Si: _____

NO: _____

8. Si su respuesta es afirmativa. ¿Sabe usted que el transporte informal como el mototaxismo es considerado como ilegal?

SI: _____

NO: _____

Por qué: _____

9. ¿Sabe usted quien debe regular el transporte público en el municipio de Istmina Chocó?

Si: _____

NO: _____

10. ¿Conoce usted si en el municipio de Istmina, existe una dependencia que se encargue de verificar y controlar el cumplimiento de las normas de transporte, tránsito y seguridad durante el ejercicio de actividades de transporte público?

Si. _____

NO: _____

11. ¿Cuáles de los siguientes factores en el transporte de mototaxismo deben ser controlados y revisados por las autoridades?

Estado de las motocicletas _____

Documentación _____

Control de las autoridades _____

Equipos de seguridad _____

Seguros obligatorios _____

Todas las anteriores: _____

12.¿Considera usted que el servicio de mototaxi debería ser legalizado en el municipio de Istmina Chocó?

SI: _____

NO: _____

Por qué: _____

Muchas gracias por su atención y colaboración.

7.5.2.3. Formato encuesta a propietarios y conductores de mototaxismo

Como tercer instrumento se aplicó la encuesta a mototaxistas con el fin de identificar su condición demográfica, su situación laboral y de empleo formal, las razones por las que se desempeñan como transportadores informales en la modalidad de mototaxismo, el estado técnico y legal de sus motocicletas, y la percepción que tienen sobre el oficio que desempeñan y de las autoridades municipales en cuanto al control y seguridad en la movilidad para este tipo de transporte de mototaxismo.

Objeto: La presente encuesta con fines expresadamente académicos, tuvo por objeto reconocer la situación actual del transporte informal “mototaxismo” en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó y las acciones que desde las diferentes autoridades de orden nacional y municipal, se pueden tomar para regular, controlar o legalizar esta práctica de transporte público.

Para la evaluación de la encuesta, tenga presente los siguientes criterios, de 1 a 4. Siendo 1. No cumple 2. Mediano cumplimiento 3. Bastante Cumplimiento y 4. Total cumplimiento

Por favor evalúe cómo se ajusta usted como conductor de pasajeros y su vehículo motocicleta frente a los siguientes requerimientos normativos para el transporte público.

Requerimiento	Respuesta	Por qué?	Rango de valoración.
El desempleo y la situación socioeconómica son causas por las que usted es mototaxista.			
Conoce usted los requerimientos legales para poder realizar el transporte de pasajeros?	NO XXX		1
Tiene algún permiso y documentación en regla para realizar la actividad de transporte de pasajeros en su motocicleta.	NO: XXX		1
Todas las motocicletas para poder circular deben tener	NO: XXX		1

SOAT y Revisión Tecno mecánica. ¿Lo cumple?			
Para poder llevar parrillero debe contar con cascos y chaleco.¿Lo cumple?	NO: XXX		1
Las motocicletas son diseñadas para transportar al conductor y un pasajero y un mínimo de carga. ¿Lo cumple usted?	NO:		1
¿Cumple con la obligación de mantener la motocicleta con adecuado estado mecánico y eléctrico?	NO:		1
¿Ha conducido usted en estado de alicoramiento o transporta parrillero en este estado?	NO:		1
Transporta productos explosivos, inflamables, tóxicos y en general peligrosos en su mototaxi?			1
¿Respeto usted las normas de tránsito y de seguridad vial?			1
¿Cuenta usted con elementos para suplir una falla mecánica?	SI:		
Considera usted que el mototaxismo debería reglamentarse en el municipio de Istmina Chocó.	NO:		

Muchas gracias por su colaboración.

7.5.2.4. Formato entrevista a autoridad municipal

Con el fin de conocer las opiniones directas de funcionarios que tienen que ver con la gestión y control del servicio de transporte público, así como de las condiciones de la movilidad y seguridad vial, en el municipio de Istmina Chocó, se aplicó un formato de entrevista semiestructurada para tener un acercamiento más confiable al problema de la prevalencia del mototaxismo en este municipio.

Objeto: La presente entrevista con fines expresadamente académicos, tuvo por objeto reconocer la situación actual del transporte informal “mototaxismo” en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó y las acciones que desde las diferentes autoridades de orden nacional y municipal, se pueden tomar para regular, controlar o legalizar esta práctica de transporte público.

NOMBRE: _____

CARGO O DEPENDENCIA: _____

Las preguntas son las siguientes:

P/1. Se ha mencionado en diferentes estudios que la proliferación del mototaxismo se debe a causas como el desempleo y la situación socio económica de quienes se ven obligados a realizar esta actividad. Qué opinión tiene de esta situación?

R/:

P/2. En municipio como Istmina en el departamento del Chocó, se presentan falencias o carencia en cuanto a la prestación de un servicio de transporte público terrestre adecuado, tanto a nivel local como interveredal, a que se debe que esta situación suceda?

R/:

P/3. Reconociendo que existe un alto índice de transporte informal, especialmente de mototaxismo en el municipio de Istmina, ¿Se han formulado por parte de autoridades locales o nacionales, acciones para tratar de contrarrestar el problema de ilegalidad que esto genera?

R/:

P/4. De acuerdo con trabajos investigativos realizados en otras ciudades y municipios, se ha evidenciado que muchos de los conductores que emplean la motocicleta como medio de transporte público, lo hacen bajo la ilegalidad, y sumado a lo anterior, muchos de estos vehículos

presentan mal estado mecánico e irregularidades u omisión de documentación como el SOAT y Revisión Tecno mecánica, situaciones que ponen en riesgo la integridad física y la vida tanto de conductores como de usuarios del servicio de mototaxi. Frente a este panorama, ¿Las autoridades han tomado acciones de control frente a lo expuesto anteriormente?

R/:

P/5. Considera usted, que debido a las causas socioeconómicas que dan origen al mototaxismo, y a la carencia de un servicio eficiente de transporte público local e interveredal en el municipio de Istmina Chocó, se podrían tomar acciones por parte de las autoridades locales y nacionales para legalizar este tipo de transporte en el Municipio, ejerciendo un control adecuado y garantizando la seguridad vial y la de los usuarios y conductores de estos vehículos?

R/:

Agradezco su atención y colaboración.

Realizó: NILSON YAIR MURILLO RENTERÍA

8. RADIOGRAFÍA DEL MOTOTAXISMO EN COLOMBIA Y SU INCIDENCIA EN EL MUNICIPIO DE ISTMINA EN EL DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ

Al realizarse una radiografía a la situación del transporte público en el municipio de Istmina Choco entre los años 2015 a 2018 con respecto al transporte público a nivel nacional, con el fin de detectar los aspectos de legalidad frente a la necesidad de la demanda del Mototaxismo como prestación del servicio informal de transporte público en el municipio de Istmina Chocó es preciso comenzar por decir que para nadie es un misterio que el mototaxismo es un fenómeno latente en la mayoría de las ciudades de Colombia, principalmente en las regiones Caribe y Pacífica llegando hasta el sur del país como en municipios del Huila, Caquetá y Putumayo. Así, esta actividad tiene sus orígenes en países como la India, como una actividad de transporte público; la cual es hoy en Colombia es ilícita sin embargo sigue siendo el motor de empleo de múltiples personas en estas regiones.

El mototaxismo está generando polémicas en torno a la gestión de las administraciones locales y más aún del gobierno nacional, pues se observa que las acciones para contrarrestar la falta de empleo y la falta de un transporte público adecuado y eficiente para la población son ineficaces y es debido a esta situación, que muchas personas se dan a la tarea de prestar sus motocicletas dispuestas para transportar a la población por tarifas muy económicas que van desde 500 pesos hasta 5000 pesos dependiendo de la ciudad, así esto principalmente se desarrolló como un transporte urbano, pero con el pasar de los años se ve como este transporte también se presta de manera intermunicipal.

Para el caso específico del municipio de Istmina en el departamento del Chocó, área objeto de la presente investigación, el problema del mototaxismo como transporte informal e ilegal, no radica en las personas que se ven sometidas a trabajar en esta actividad, ya que, ante la falta de recursos económicos para mantener a sus familias por la falta de empleo, más el descuido de las administraciones regionales y locales para articular un sistema de transporte público efectivo, se puede decir que hoy en día más de la mitad de la población de esos municipios usan este transporte de manera diaria. Entonces, podemos decir que el problema no es de los mototaxistas, si no de los alcaldes y gobernadores, quienes nunca han hecho nada para brindar oportunidades

de empleo y mucho menos brindar las garantías para que la población se movilice, ya que las busetas que llevan años funcionando no dan abasto y son ineficientes.

Además, es posible evidenciar que el mototaxismo se ha convertido en un negocio redondo, ya que se realizan ciertas multas y comparendo que van hasta la inmovilización de los vehículos generando un ingreso al estado, y en múltiples casos se desvían estos dineros, mostrando la corrupción que se gesta en estas ciudades y municipios. (García 2015. Pág. 7)

Otra problemática es que las administraciones pretenden poner límites para restringir el ingreso de estas motocicletas al centro de las ciudades, esto termina en una lucha campal entre los agentes policivos y este grupo, lo que genera un desorden público a gran escala, heridos, daños a residencias y locales comerciales, y en algunos casos hasta muertes. Así estos personajes en estos eventos buscan defender su “derecho al trabajo” pero sin duda esto termina en un verdadero circo donde se camuflan grupos criminales, entre otros personajes apasionados por este tipo de acontecimientos.

Y sin dejar a un lado que desde que se ha presentado este fenómeno con el transcurrir de los años han ido incursionando bandas criminales, lo cual fomenta la inseguridad en estas ciudades, llegando hasta robos que en muchos casos lamentablemente llegan a extremos como asesinatos y maltratos físicos; así también se han visto casos de violaciones y secuestros, lo que muestra otro de los problemas que este fenómeno ha provocado.

También se puede afirmar que esta actividad es una de las más utilizadas y entendiendo que hay ciudades donde hay alrededor de 5.000 motos dedicadas a esta actividad, donde en muchos casos las alcaldías consideran incuantificable dado que ante la gran cantidad, resulta muy difícil cuantificar todos estos trabajadores, otro fenómeno derivado de este es que existen personas que se lucran de estas actividades a gran escala, ya que compran motocicletas y se las entregan a individuos para que les saquen el mayor provecho, donde dividen la paga entre el mototaxista y el jefe, esto genera más hacinamiento, pues, al ver esto como un negocio rentable más personas quieren invertir su dinero en esta actividad. En estas ciudades es imposible caminar en las zonas peatonales dado que estas están invadidas de motos parqueadas y sin hablar de lo dificultoso que

es manejar con 20 motos a la izquierda y 20 más a la derecha a cualquier hora del día. (García 2015. Pág. 17)

En síntesis del presente capítulo, el problema de este fenómeno radica en la falta de empleo y la falta de un transporte público efectivo, ya que, ante la ineficacia de un sistema de transporte adecuado, el usuario se ve en la necesidad de hacer uso de las mototaxis. También existen razones implícitas como los negocios que se originan con la inmovilización de las motocicletas y las multas que estas tienen que pagar, lo cual, genera negocios para los alcaldes y gobernadores. Este fenómeno es prácticamente olvidado por el gobierno lo cual no deber ser así porque con el pasar de los años se ha dificultado la movilidad, el respeto por las normas de tránsito y se ha generado la aparición de banda criminales que día a día desangran a la población ultrajándola a través de robos, que en muchos casos ponen fin a la vida de la manera más vil e indigna.

Así, la culpa de este fenómeno nunca fue, ni será totalmente de los motociclistas del municipio de Istmina en el departamento del Chocó, ni de otros municipios del departamento, ni de otras ciudades en Colombia, que buscan ganarse la vida, la culpa de esto es compartida con las administraciones que se lucran de lo aquí denunciado, que nunca se han preocupado por generar empleo para la población, y peor aún, unas administraciones que nunca han pretendido imponer un servicio de transporte, sabiendo que es una necesidad lo cual este fenómeno hoy en Colombia está desbordado, entendiéndolo que día a día hay más motos circulando y con ellas bandas criminales, congestión vehicular, batallas campales cuando este público se siente agredido y peor aún la muestra de personajes ineficientes que no son capaces de controlar esto, si no sacarle el mejor provecho a la situación .

9. ASPECTOS DE LEGALIDAD FRENTE A LA NECESIDAD DE LA DEMANDA DEL MOTOTAXISMO COMO TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MUNICIPIO DE ISTMINA CHOCÓ.

Para caracterizar el fenómeno del mototaxismo en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó, se hizo necesario implementar instrumentos de trabajo de campo aplicado, consistentes en encuestas, registro fotográfico y observación, todo esto con el debido consentimiento informado de los usuarios del transporte de mototaxismo como sujetos de la investigación para determinar cuales es la situación demográfica de los pobladores, y sobre todo para evaluar cuáles son los aspectos de la legalidad de este transporte calificado como informal e ilegal con respecto a la demanda de la necesidad que tienen los usuarios del mototaxismo para tener que usar este medio de transporte público.

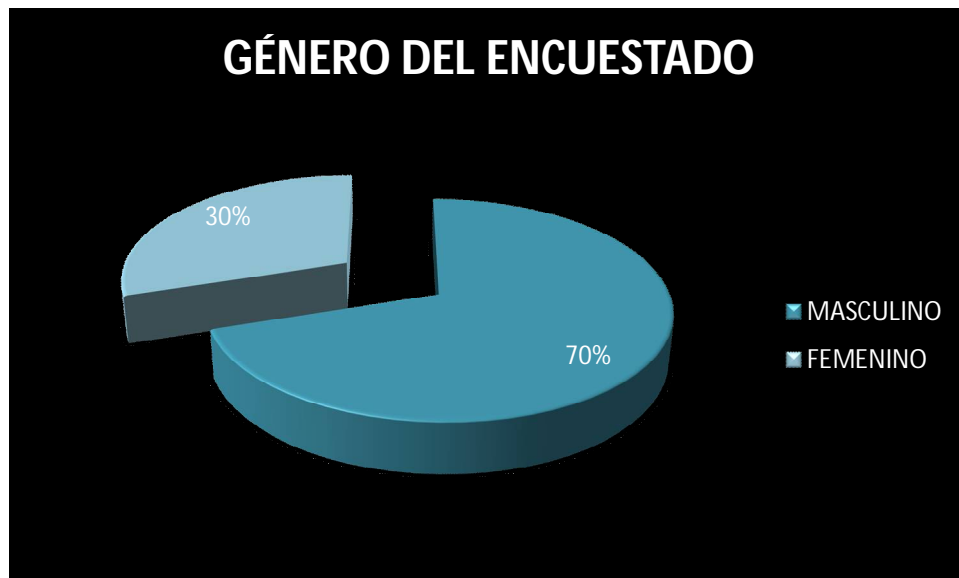
9.1. Caracterización demográfica de los usuarios del mototaxismo

Género	No.	%
Masculino	40	70%
Femenino	20	30%
Estado civil		
Casado	15	27%
Soltero	20	30%
Unión libre	25	43% %
Nivel educativo		
Primaria	25	43%
Secundaria	30	50%
Técnico	5	7%
Universitario	0	0%
Estrato		
Nivel 1	40	70%
Nivel 2	15	23%
Nivel 3	5	7%
Total		
	60	100%

Cuadro No 3. Caracterización demográfica de usuarios. Fuente: Elaboración Propia

Género del encuestado

MASCULINO	70%
FEMENINO	30%

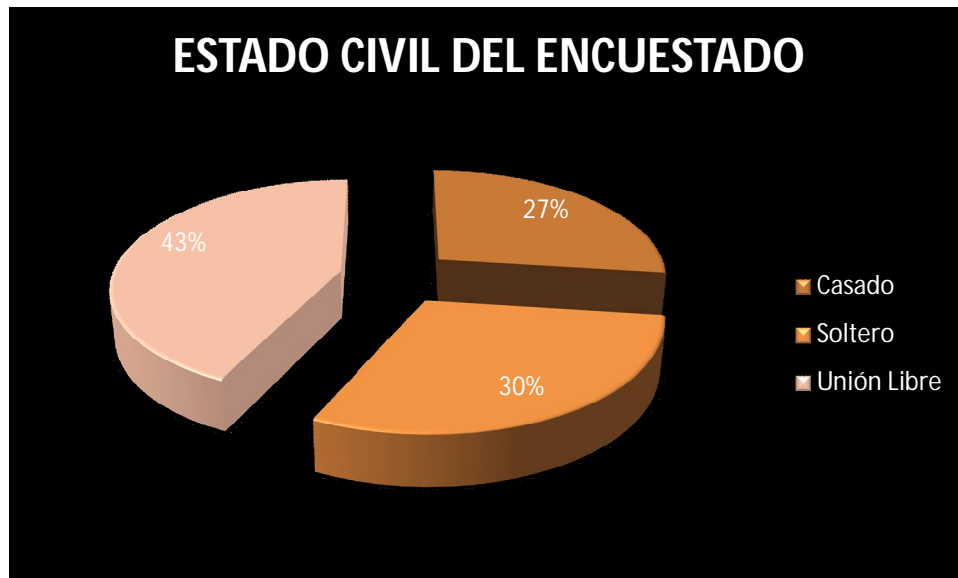


Gráfica No 1. Género del encuestado. Fuente: Elaboración Propia.

Al realizarse la caracterización demográfica de la población sujeta a la encuesta, se pudo establecer que el 70% de los encuestados corresponden al género masculino, mientras que el 30% corresponden al sexo femenino, aunque estos porcentajes de resultado predomina más para el género de los conductores de mototaxis, ya que en cuanto a los usuarios que usan este servicio con frecuencia el rango es muy paralelo, ya que hombres, mujeres lo emplean en igualdad de condiciones.

Estado civil del encuestado

Casado	27%
Soltero	30%
Unión Libre	43%

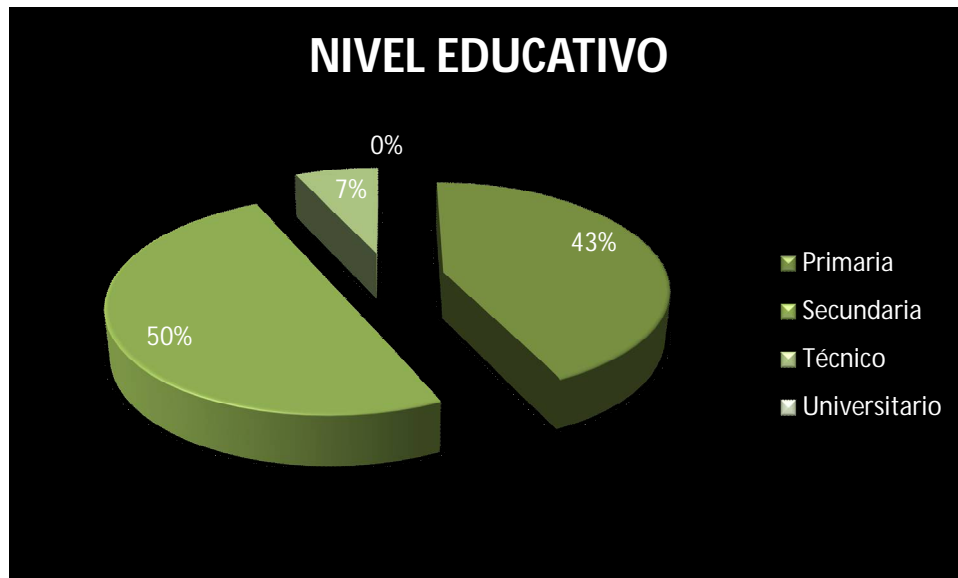


Gráfica No 2. Estado civil del encuestado. Fuente: Elaboración Propia

Al preguntársele a los encuestados sobre su estado civil actual, los resultados demostraron que el 27% son casados, mientras que un 43% mantienen una unión marital de hecho, es decir que viven en unión libre, el restante 30% corresponden a pobladores del municipio de Istmina en el departamento de Chocó sujetos a la encuesta que son solteros.

Nivel educativo del encuestado

Primaria	43%
Secundaria	50%
Técnico	7%
Universitario	0%

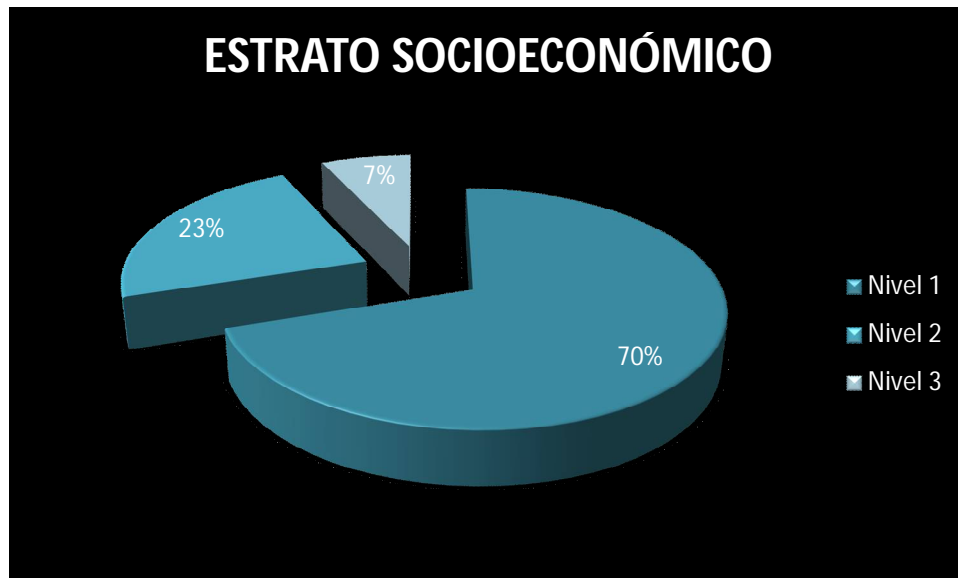


Gráfica No 3. Nivel educativo del encuestado. Fuente: Elaboración Propia

Con respecto al nivel educativo de las personas sujetas a la entrevista para establecer el nivel de conocimiento, opinión y frecuencia de uso del transporte público informal del mototaxismo en el municipio de Istmina en el Departamento de Chocó, se pudo comprobar de acuerdo con los resultados que un 43% de los encuestados solo tienen estudios de básica primaria, un 50% lograron culminar su bachillerato, mientras un 7% lograron obtener estudios técnicos o tecnológicos.

Estrato Socio económico del encuestado

Nivel 1	70%
Nivel 2	23%
Nivel 3	7%



Gráfica No 4. Estrato Socio económico del encuestado. Fuente: Elaboración Propia

Teniendo en cuenta que la mayoría de la población de los municipios del departamento del Chocó viven de la agricultura, la minería y la pesca, esta población oscila entre los estratos 1 y 2, es así que al preguntársele a los pobladores de Istmina sobre su estrato o nivel socioeconómico, los resultados arrojaron que un 70% pertenecen al estrato 1, seguido de un 23% que pertenecen al nivel de estratificación 2 y un 7%, se clasifican dentro del nivel socioeconómico 3.

9.2. Resultados encuesta a usuarios de mototaxismo

Los resultados de la presente encuesta, se obtuvieron al aplicar el instrumento de formato de encuesta semi estructurada dirigido a usuarios del servicio de transporte informal de mototaxismo en el municipio de Istmina Chocó, después de identificar los usuarios más frecuentes, la edad, el género, su estado civil y su estratificación socioeconómica, se entró a caracterizar las razones por las cuales emplean este servicio de mototaxismo y otros factores relacionados con su seguridad y movilidad y la percepción de la gestión de las autoridades municipales y nacionales para controlar este servicio de transporte público calificado por la normativa de transporte vigente como informal e ilegal.

9.2.1. Objeto

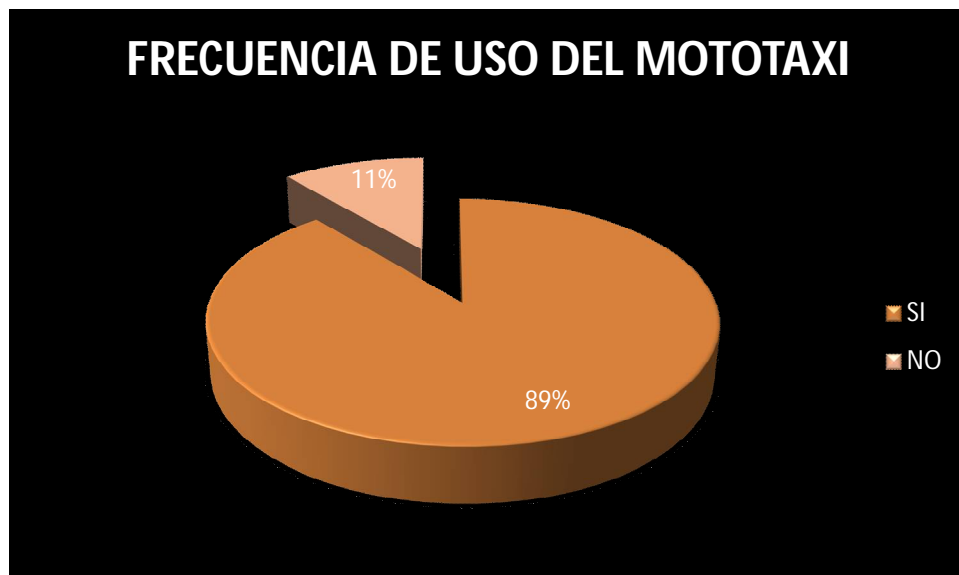
La presente encuesta con fines expresadamente académicos, tiene por objeto reconocer la situación actual del transporte informal “mototaxismo” en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó y las acciones que desde las diferentes autoridades de orden nacional y municipal, se pueden tomar para regular, controlar o legalizar esta práctica de transporte público.

Las respuestas a las preguntas formuladas, arrojaron los siguientes resultados.

9.2.2. Tabulación, Graficación y análisis de la encuesta

1. Utiliza usted de manera frecuente el transporte informal mototaxi? ¿Cómo pasajero o para carga?

SI	89%
NO	11%



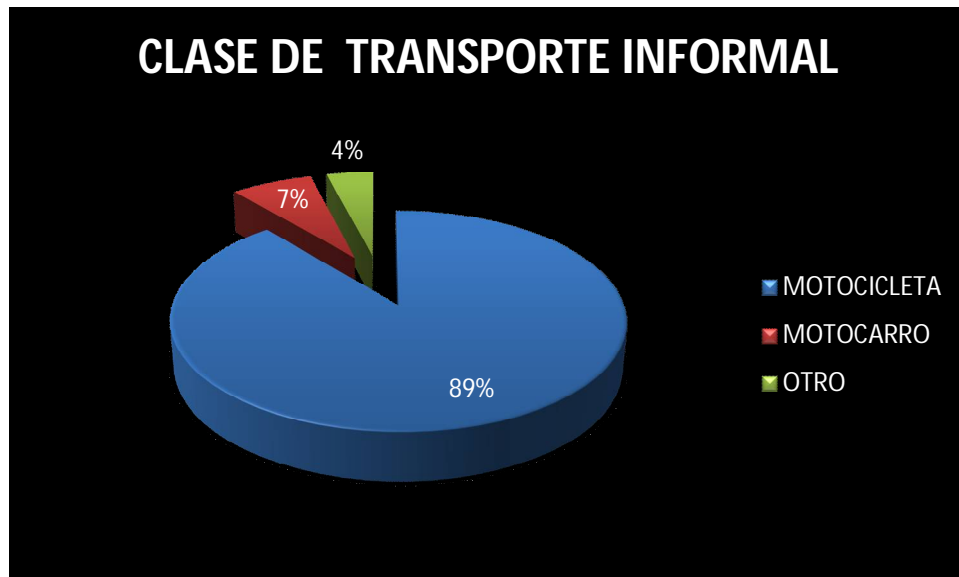
Gráfica No 5. Frecuencia de uso mototaxi. Fuente: Elaboración Propia

Al preguntársele a los habitantes del municipio de Istmina en el departamento de Chocó, si utiliza frecuentemente el servicio de transporte público informal conocido como mototaxi, el 89% afirma que emplea este medio de transporte, y un 11% responde negativamente a la pregunta, los usuarios de este medio de transporte informal respondieron que lo hacen porque es de bajo costo y porque llegan más rápido a su destino y otros alegan que lo emplean porque no hay otro medio de transporte público para movilizarse.

La mayoría de los usuarios emplea el servicio de mototaxi para transportarse como pasajeros, pero también para transportar carga especialmente mercados y electrodomésticos, pero se pudo observar además, que estos mototaxis son empleados para transportar cargas grandes como mesas, colchones y hasta lavadoras y neveras lo cual puede ocasionar accidentes en las vías debido a la carga sobre dimensionada.

2. ¿Cuál es el vehículo más utilizado para mototaxismo?

MOTOCICLETA	89%
MOTOCARRO	7%
OTRO	4%

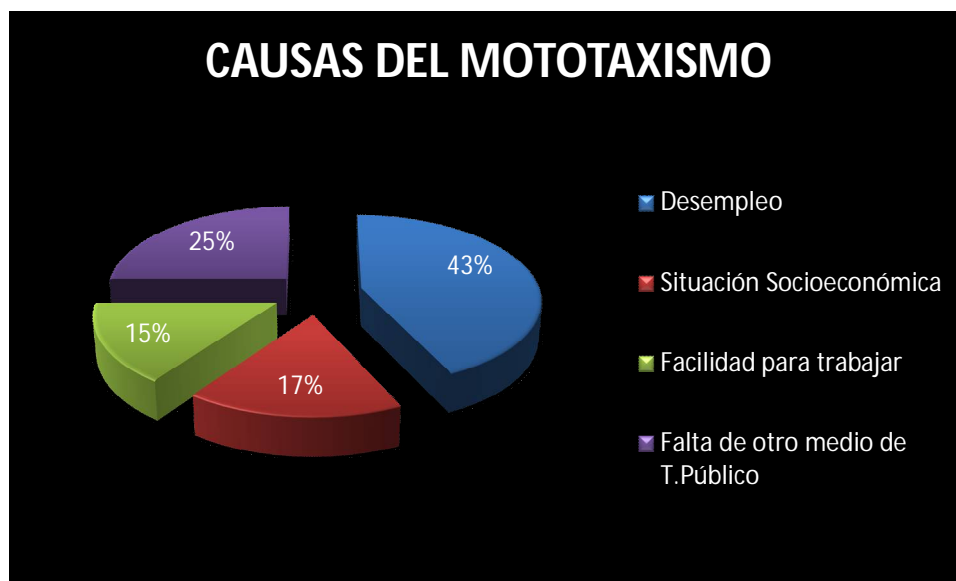


Gráfica No 6. Clase de transporte informal. Fuente: Elaboración Propia

Los usuarios del transporte informal mototaxi, respondieron a la pregunta sobre cuál es la clase de transporte informal más frecuente que se utiliza en el municipio de Istmina Chocó, que el más frecuente es la motocicleta de todo los tipos y cilindrajes en un 89%, pero que también se emplean otros medios de transporte público informal como los motocarros en un 7% y otros medios como automóviles y camionetas particulares en un 4%. Pero de acuerdo con estos resultados se puede sintetizar que el medio de transporte público más empleado es el informal.

3. ¿Cuáles considera usted que son las causas por las cuales existe el mototaxismo en el municipio de Istmina Chocó?

Desempleo	43%
Situación Socioeconómica	17%
Facilidad para trabajar	15%
Falta de otro medio de Público	25%



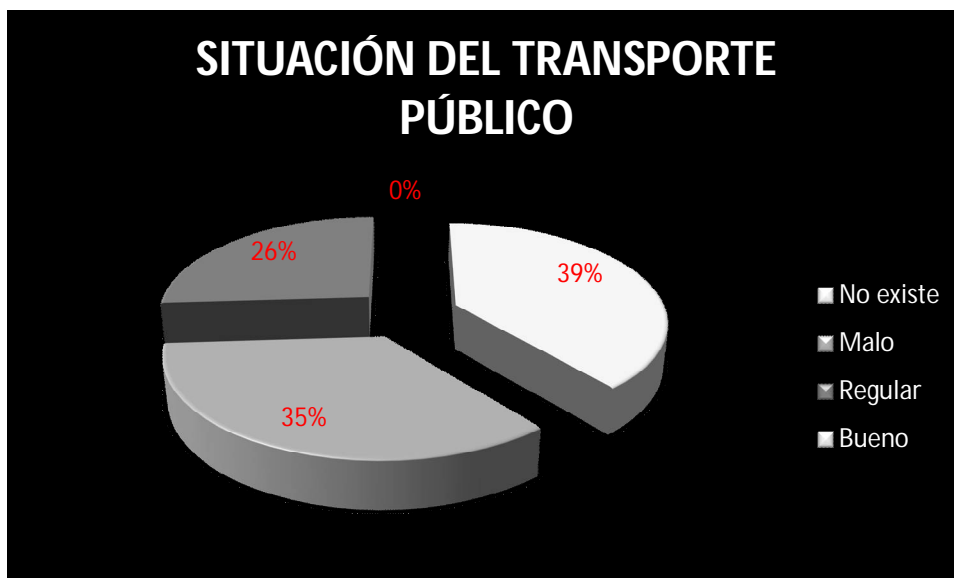
Gráfica No 7. Causas del mototaxismo. Fuente: Elaboración Propia

Al preguntársele a los encuestados usuarios del transporte público informal sobre cuáles considera que son las causas por las que existe el mototaxismo en el municipio de Istmina Chocó, el 43% afirma que es por falta de oportunidades de empleo, un 17% dice que el aumento

en índice de personas que se dedican al transporte informal como el mototaxismo es debido a la situación socioeconómica de las familias que viven en el municipio, por su parte un 25% dice que es por falta de un transporte público reglamentado y eficiente y un 15% de los encuestados están de acuerdo en afirmar que el aumento de personas dedicadas al mototaxismo lo hacen porque es una actividad fácil de desempeñar y presenta flexibilidad en horario y ganancias para obtener un sustento propio y para la familia.

4. ¿Cómo considera usted las condiciones del servicio de transporte público en el municipio de Istmina Chocó?

No existe	39%
Malo	35%
Regular	26%
Bueno	0%



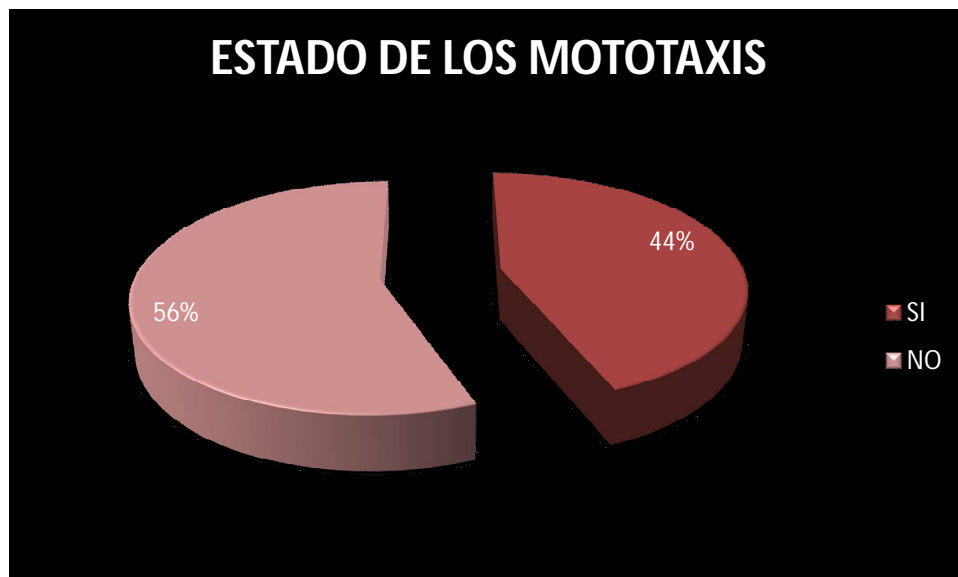
Gráfica No 8. Situación del transporte Público. Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo con lo que demuestra la gráfica que corresponde a los resultados de la pregunta ¿Cómo considera usted las condiciones del servicio de transporte público en el municipio de Istmina Chocó? Se extrae que el 39% responde que este tipo de transporte de forma legal no existe, mientras que un 35% dice que de existir el transporte público es muy malo y un 26% de

los encuestados están de acuerdo en decir que es regular, respuestas que se pueden considerar para avalar la respuesta según la cual estas son causas para el aumento del mototaxismo en el municipio de Istmina en el departamento de Chocó.

5.¿Cree usted que las motocicletas y motocarros que se utilizan para el transporte de pasajeros y de carga son las adecuadas?

SI	44%
NO	56%

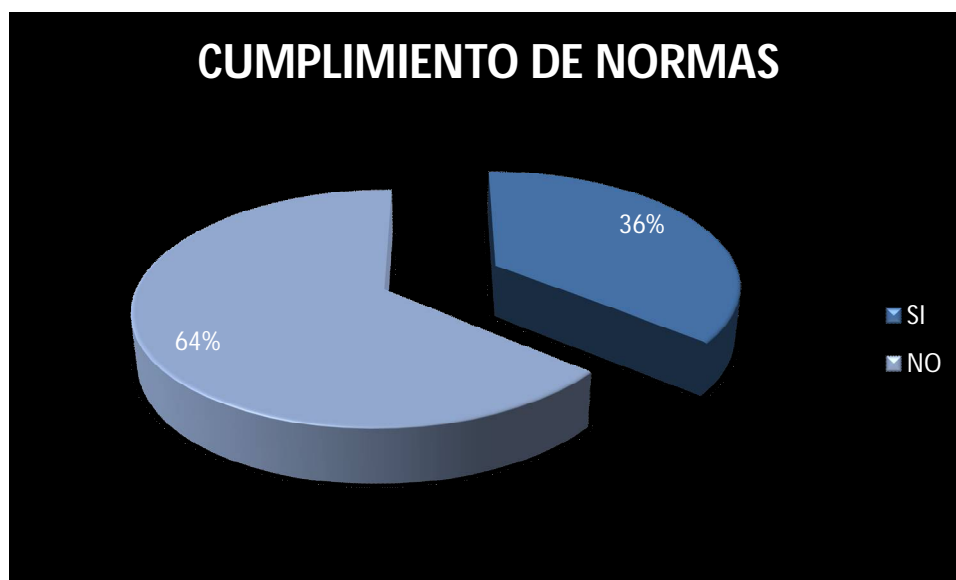


Gráfica No 9.Estado de los mototaxis. Fuente: Elaboración Propia

Al realizarse la pregunta sobre la percepción que tienen los usuarios de mototaxi con respecto al estado de las motocicletas o motocarros que se emplean para la prestación del servicio de mototaxis, los usuarios respondieron en un 56% que estos vehículos no se encuentran en buen estado mecánico o eléctrico, a la misma pregunta, un 44% estuvieron de acuerdo en responder que el estado de motocicletas y motocarros se encuentra en un buen estado.

6. ¿Considera usted que estos vehículos aplican las normas de seguridad cuando usted emplea este medio de transporte y protegen su vida?

SI	36%
NO	64%

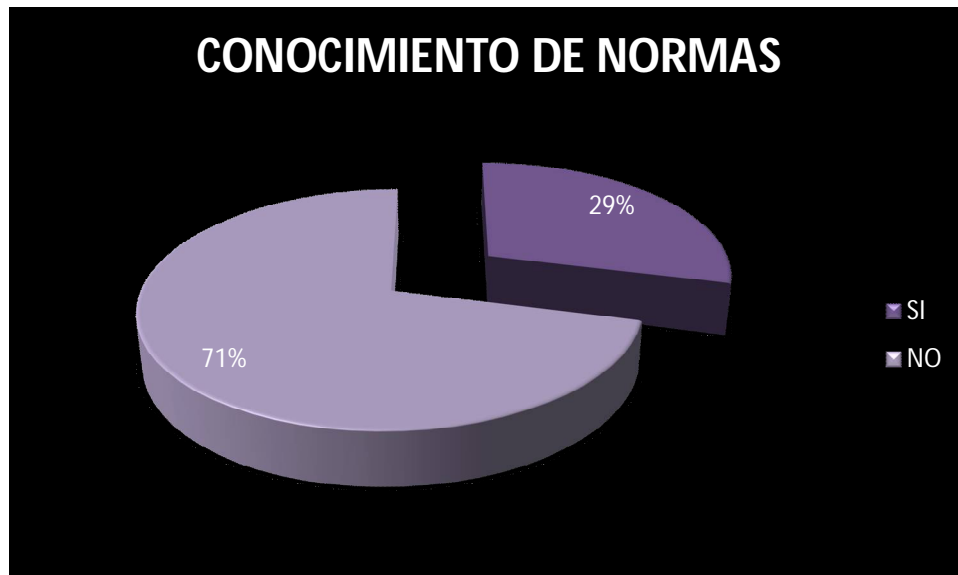


Gráfica No 10. Cumplimiento de normas de seguridad. Fuente: Elaboración Propia

Continuando con el análisis de los resultados obtenidos en la encuesta realizada con el fin de reconocer la situación actual del transporte informal “mototaxismo” en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó y las acciones que desde las diferentes autoridades de orden nacional y municipal, se pueden tomar para regular, controlar o legalizar esta práctica de transporte público. Al formularse la pregunta sobre estos vehículos aplican las normas de seguridad protegiendo la integridad física y vida cuando se emplea este medio de transporte, un 36% afirma que si se aplican y se da cumplimiento a las normas de seguridad, mientras que un 64% dice que no lo hacen, y fundamentan su respuesta en que los conductores de mototaxis muchas veces no llevan casco de protección ni ellos, ni para el usuario o parrillero; además cuando se emplea este transporte informal en horas nocturnas no se les facilita chalecos reflectivos, y agrava la situación que muchas de los mototaxis tienen problema el sistema eléctrico o de luces.

7. ¿Sabe usted que existe una normatividad aplicable al transporte público de pasajeros en Colombia?

SI	29%
NO	71%



Gráfica No 11. Conocimiento sobre normatividad para el transporte público. Fuente: Elaboración Propia

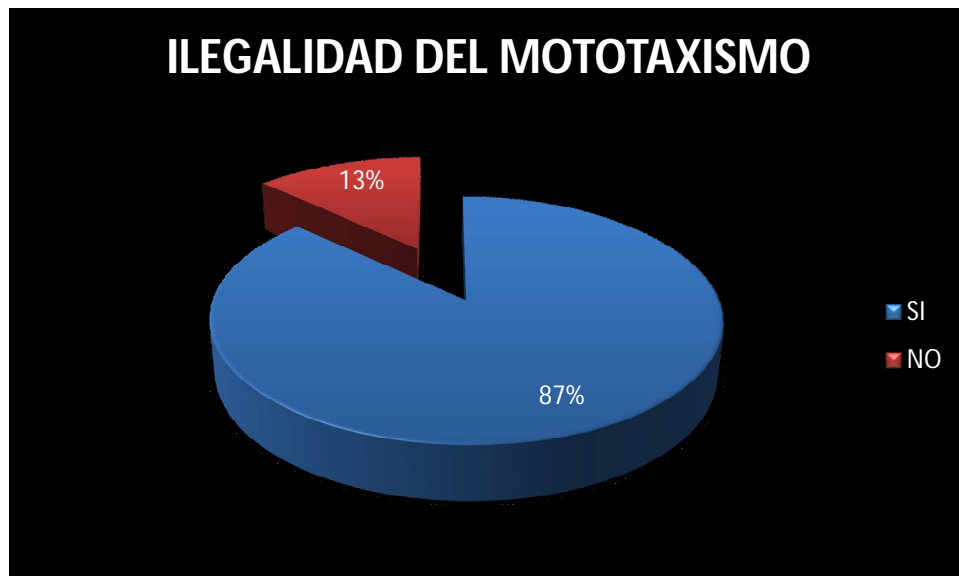
Al indagarse a los encuestados sobre el conocimiento que tienen de las normas que rigen el servicio de transporte público en Colombia y aplicable al municipio de Istmina en el departamento del Chocó, una mayoría compuesta por el 71% respondió que no conoce sobre esta normatividad, mientras que el 29% respondió afirmativamente a la pregunta formulada. Por lo tanto se puede deducir que tanto usuarios como conductores de transporte informal desconoce que el servicio de transporte público de acuerdo con la normatividad nacional, es entendido como *“Una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.”* (Artículo 3 de la Ley 105 de 1993).

De acuerdo con los resultados a la pregunta, se pudo evidenciar que los usuarios y conductores de mototaxi desconocen que Ley 105 de 1993, la cual fija las disposiciones básicas sobre el transporte, seredistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales y

se reglamenta la planeación en el sector transporte (Arroyave 1015. O la Ley 336 de 1996, que unifica los principios y los criterios que sirven de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

8. Si su respuesta es afirmativa. ¿Sabe usted que el transporte informal como el mototaxismo es considerado como ilegal?

SI	87%
NO	13%



Gráfica No 12. Ilegalidad del mototaxismo. Fuente: Elaboración Propia

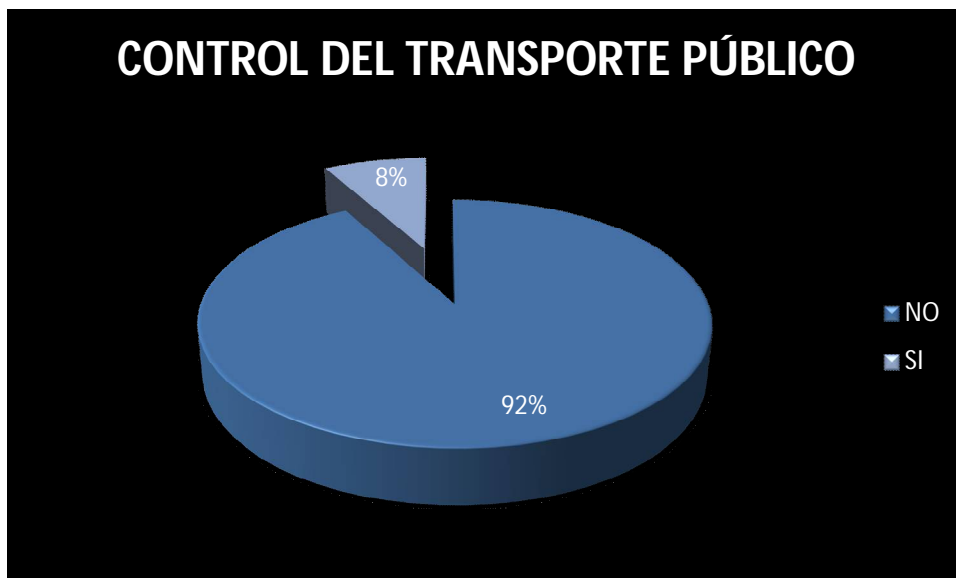
Teniendo en cuenta que en la pregunta anterior (Gráfica No 11) al formularse la pregunta sobre el conocimiento de las normas que rigen el transporte público terrestre de pasajeros, un 29% contestó que si conoce tal reglamentación nacional aplicable al municipio de Istmina en el departamento del Chocó; teniendo como antecedente el anterior resultado, se preguntó a los encuestados tanto usuarios como mototaxistas si sabían que el transporte informal como el mototaxismo es considerado como ilegal en todo el territorio colombiano, ante lo cual el 87%,

es decir la gran mayoría saben que es ilegal, mientras que un 13% dice que no lo sabía. Lo importante es que las respuestas reafirman que los usuarios y mototaxistas saben de la ilegalidad del servicio que se encuentra estipulado en la Ley 336 de 1996 de conformidad con esta norma, el servicio de transporte público solo se presta por empresas debidamente constituidas y habilitadas por la autoridad competente de transporte y en vehículos homologados para el servicio de que se trate. Por lo tanto los vehículos de servicio particular no pueden prestar servicio público de transporte.

Por su parte, el Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002, sanciona con multa equivalente a 30 SMLDV a quien sin la debida autorización destine un vehículo a prestar un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito y el vehículo será inmovilización. (www.mintransporte.gov.co). Sin embargo, aun teniendo el conocimiento de tal restricción que califica como ilegal el mototaxismo, las personas del municipio de Istmina lo siguen empleando por causa de diferentes circunstancias antes mencionadas.

9. ¿Sabe usted quien debe regular el transporte público en el municipio de Istmina Chocó?

NO	92%
SI	8%

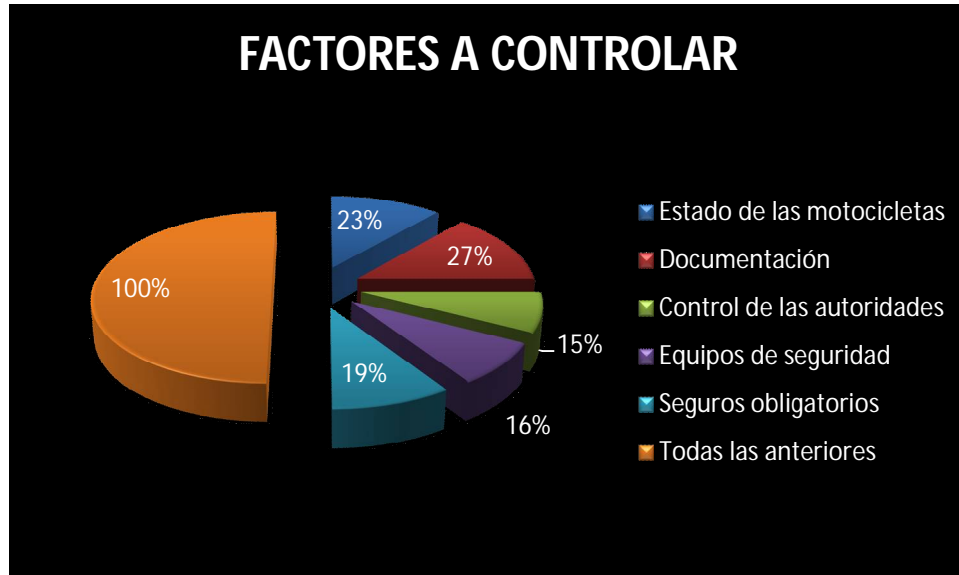


Gráfica No 13. Regulación del transporte. Fuente: Elaboración Propia

Al preguntarse sobre el conocimiento que tienen los usuarios del transporte informal de mototaxismo sobre quién debe regular el transporte público en el municipio de Istmina Chocó, el 92% afirman que desconocen que autoridad ejerce esa competencia, mientras que solo el 8% sabe que esta facultad está en cabeza de la secretaría de transito y transporte o dependencia que haga sus veces en la Alcaldía Municipal.

10. ¿Cuáles de los siguientes factores en el transporte de mototaxismo deben ser controlados y revisados por las autoridades?

Estado de las motocicletas	23%
Documentación	27%
Control de las autoridades	15%
Equipos de seguridad	16%
Seguros obligatorios	19%
Todas las anteriores	100%



Gráfica No 14. Factores a controlar. Fuente: Elaboración Propia

La grafica No 14 muestra el resultado de la pregunta sobre los factores en el transporte de mototaxismo que deben ser controlados y revisados por las autoridades competentes en el

municipio de Istmina en el departamento del Chocó, de acuerdo con la opinión de los usuarios encuestados, el 27% responde que se debe hacer especial control en cuanto a la vigencia y legalidad de los documentos de los vehículos, motocicletas y motocarros que realizan esta actividad, un 23% afirman que se debe ejercer control por parte de las autoridades sobre el estado técnico y mecánico de los vehículos mototaxis, mientras que un 19% de los encuestados afirman que a lo que se debe prestar mayor control por parte de las autoridades municipales es a los Seguros Obligatorios, ya que muchos de los motocarros y motocicletas que son empleados mototaxis no cuentan con seguro obligatorio renovado lo cual es un problema grave en caso de un accidente por último, un 15 y 16% respondieron que debe haber mayor control en lo que respecta a verificar las normas e implementos de seguridad de los mototaxis. Como se puede apreciar los resultados demuestran que a cada uno de los factores mencionados se les debe aplicar un mayor control por parte de las autoridades de tránsito y transporte y de la Policía Nacional.

11.¿Considera usted que el servicio de mototaxi debería ser legalizado en el municipio de Istmina Chocó?



Gráfica No 15.Posibilidad de legalización de mototaxismo. Fuente: Elaboración Propia

Al preguntársele a los usuarios del servicio informal del mototaxismo en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó si consideraban que el servicio de mototaxi debería ser legalizado, pese a que el Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002, sanciona con multa equivalente a 30 SMLDV a quien sin la debida autorización destine un vehículo a prestar un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito y el vehículo será inmovilización y que la Ley 336 de 1996 dice que el servicio de transporte público solo se presta por empresas debidamente constituidas y habilitadas por la autoridad competente de transporte y en vehículos homologados para el servicio de que se trate; los encuestados están de acuerdo en un 95% en que debido a la necesidad de este servicio y a la carencia de un servicio de transporte público eficiente, esta modalidad de transporte informal se debería legalizar en el municipio.

10. CONSECUENCIAS EN CUANTO A ACCIDENTABILIDAD Y SEGURIDAD VIAL POR EL USO DEL MOTOTAXISMO COMO SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE ISTMINA CHOCÓ.

Habiéndose realizado el análisis de los resultados de la encuesta aplicada a los usuarios del servicio de transporte informal de mototaxis en la cual se evidenció que este servicio tiene sus orígenes en causas como el desempleo y la situación socio económica de los habitantes del municipio de Istmina en el departamento del Chocó y que pese a que los usuarios de ambos sexos y de todas las edades y ocupaciones lo usan, y que además pese a que los mismos usuarios opinaron que el servicio presta falencias en cuanto al estado de las motocicletas y motocarros utilizados como motocarros y que las autoridades locales no ejercen control en cuanto a la exigencia de documentación legal necesaria para poderse movilizar y sobre el mantenimiento adecuado de estos vehículos. Además de lo expuesto se pudo comprobar que la mayoría de la población sujeta al análisis de la encuesta opinan que este servicio de transporte público informal debe legalizarse, pues la demanda del servicio lo amerita y además porque no existe otro transporte público calificado y legal que preste este servicio en el área local e interveredal de forma eficiente.

Teniendo en cuenta lo expuesto, en el presente acápite se presentan los resultados de la encuesta dirigida a los conductores y propietarios de mototaxis en el municipio de Istmina Chocó.

10.1. Objeto de la encuesta a mototaxistas

La presente encuesta con fines expresadamente académicos, tiene por objeto reconocer la situación actual del transporte informal “mototaxismo” en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó desde la percepción de los conductores y propietarios de los vehículos utilizados para esta actividad y las acciones que desde las diferentes autoridades de orden nacional y municipal, se pueden tomar para regular, controlar o legalizar esta práctica de transporte público.

El tamaño de la muestra fue de la muestra fue de 30 mototaxistas, tanto de motocicletas como de motocarros empleados como mototaxis.

Para la evaluación de la encuesta, tenga presente los siguientes criterios, de 1 a 4. Siendo 1. No cumple 2. Mediano cumplimiento 3. Bastante Cumplimiento y 4. Total cumplimiento

Por favor evalúe cómo se ajusta usted como conductor de pasajeros y su vehículo motocicleta frente a los siguientes requerimientos normativos para el transporte público.

10.2. Tabulación de los resultados

Requerimiento	Respuesta	Rango de valoración.
El desempleo y la situación socioeconómica son causas por las que usted es mototaxista.	SI: 23 NO: 7	4
Conoce usted los requerimiento legales para poder realizar el transporte de pasajeros?	NO: 19 SI: 11	3
Tiene algún permiso y documentación en regla para realizar la actividad de transporte de pasajeros en su motocicleta.	NO: 30	1
Todas las motocicletas para poder circular deben tener SOAT y Revisión Tecno mecánica. ¿Lo cumple?	NO: 19 SI. 11	2
Para poder llevar parrillero debe contar con cascos y chaleco.¿Lo cumple?	SI: 20 NO: 10	3
Las motocicletas son diseñadas para transportar al conductor y un pasajero y un mínimo de carga. ¿Lo cumple usted?	NO: 12 SI: 18	2
¿Cumple con la obligación de mantener la motocicleta con adecuado estado mecánico y eléctrico?	SI: 26 NO: 4	3
¿Ha conducido usted en estado de alicoramiento o transporta parrillero en este estado?	SI: 12 NO: 18	2
Transporta productos explosivos, inflamables, tóxicos y en general peligrosos en su mototaxi?	SI: 18 NO: 12	2

¿Respetan usted las normas de tránsito y de seguridad vial?	SI 30	4
¿Cuenta usted con elementos para suplir una falla mecánica?	SI: 28 NO: 12	3
Considera usted que el mototaxismo debería reglamentarse en el municipio de Istmina Chocó.	SI: 30	4

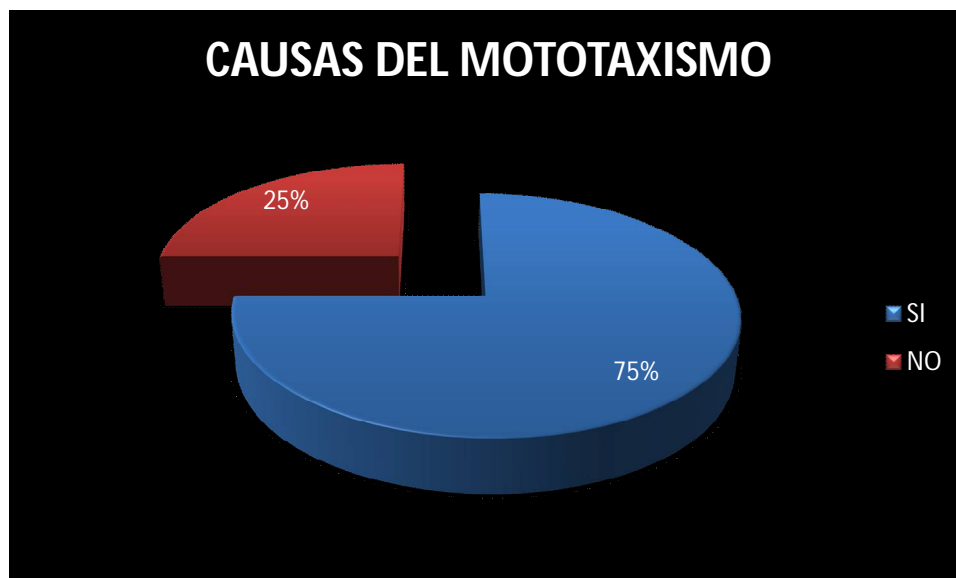
Cuadro No 4. Tabulación y rango de valoración. Fuente. Elaboración Propia

10.3. Graficación y análisis de los resultados

De acuerdo con los rangos de valoración empleados para la tabulación de la encuesta a mototaxistas del municipio de Istmina en el departamento del Chocó, se obtiene el siguiente resultado porcentual:

El desempleo y la situación socioeconómica son causas por las que usted es mototaxista.

SI	75%
NO	25%

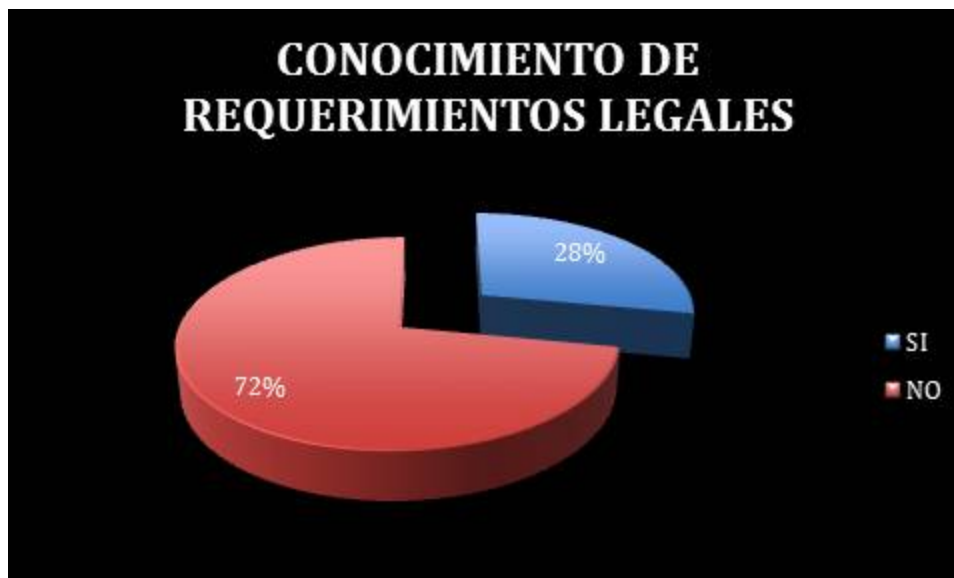


Gráfica No 16. Causas mototaxismo. Fuente: Elaboración Propia

Al formularse la pregunta sobre si el desempleo y la situación socioeconómica son causas por las cuales los encuestados ejercen la actividad de mototaxista, el 75% de los conductores y propietarios de los vehículos empleados para esta actividad informal respondieron que esta es la causa principal, mientras que un 25% afirman que existen otras razones, como por ejemplo devengar dinero con una moto que ya tienen o ganar un dinero extra por horas.

Conoce usted los requerimiento legales para poder realizar el transporte de pasajeros?

SI	18%
NO	72%



Gráfica No 17. Conocimiento de requerimientos legales. Fuente: Elaboración Propia

Los mototaxistas del municipio de Istmina Chocó, sujetos a la encuesta, al formularse la pregunta ¿Conoce usted los requerimiento legales para poder realizar el transporte de pasajeros? Respondieron en un 78% que no conocen sobre esta normativa y solo el 28% dice reconocer que la Ley 336 de 1996, unifica los principios y los criterios que sirven de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan. (Arroyave 2015)

¿Tiene algún permiso y documentación en regla para realizar la actividad de transporte de pasajeros en su motocicleta o motocarro?

NO	100%
SI	0%

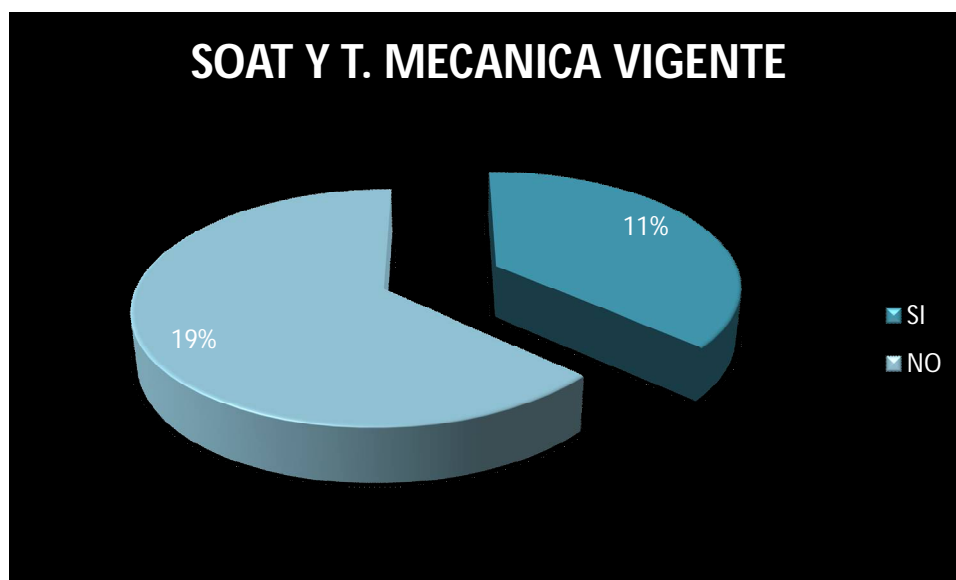


Gráfica No 18. Permisos para mototaxismo. Fuente: Elaboración Propia

Teniendo en cuenta que en el municipio de Istmina en el departamento de Chocó, se tiene conocimiento de la existencia de más de 200 vehículos motocicletas y motocarros que se desempeñan como mototaxis, al preguntársele a los conductores y propietarios de estos vehículos empleados para esta actividad informal si tienen algún permiso legal para desarrollar esta modalidad de transporte público informal, todos, es decir el 100% de los encuestados respondieron que no tienen ningún permiso ni documento legal que los acredite para el mototaxismo en el municipio.

**Todas las motocicletas para poder circular deben tener SOAT y Revisión Tecno mecánica.
¿Lo cumple?**

SI	11%
NO	19%



Gráfica No 19. SOAT y Tecno mecánica. Fuente: Elaboración Propia

Frente a la pregunta sobre si cuentan con el seguro obligatorio para accidentes de tránsito SOAT y la revisión tecno mecánica actualizados, el 28% afirma tener estos documentos en regla y actualizados, pero resulta preocupante que el 72% de quienes desarrollan la actividad de mototaxismo en motos y motocarros no cuenten con estos documentos en regla, lo cual pone en riesgo la integridad física y la vida de los usuarios de dicho transporte informal y la de sus conductores, además están violando el Decreto 3366 de 2003. Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos, por lo que se evidencia que los mototaxistas encuestados están cometiendo las siguientes infracciones:

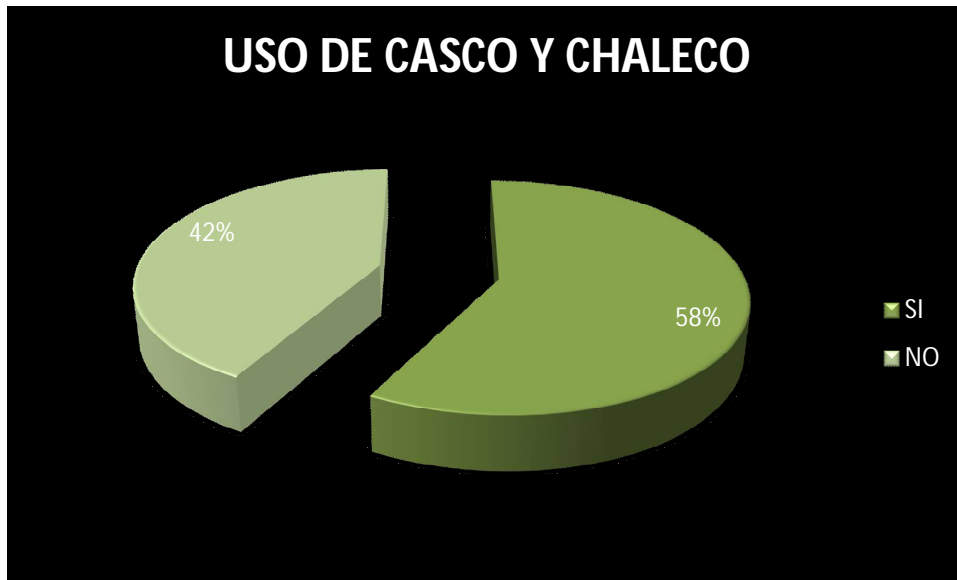
Prestación del servicio en vehículos sin Tarjeta de Operación y SOAT o con estas vencidas.

Prestar el servicio en vehículos que no reúnen las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación o se compruebe que presta un servicio no autorizado.

No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

Para poder llevar parrillero debe contar con cascos y chaleco. ¿Lo cumple?

SI	58%
NO	42%



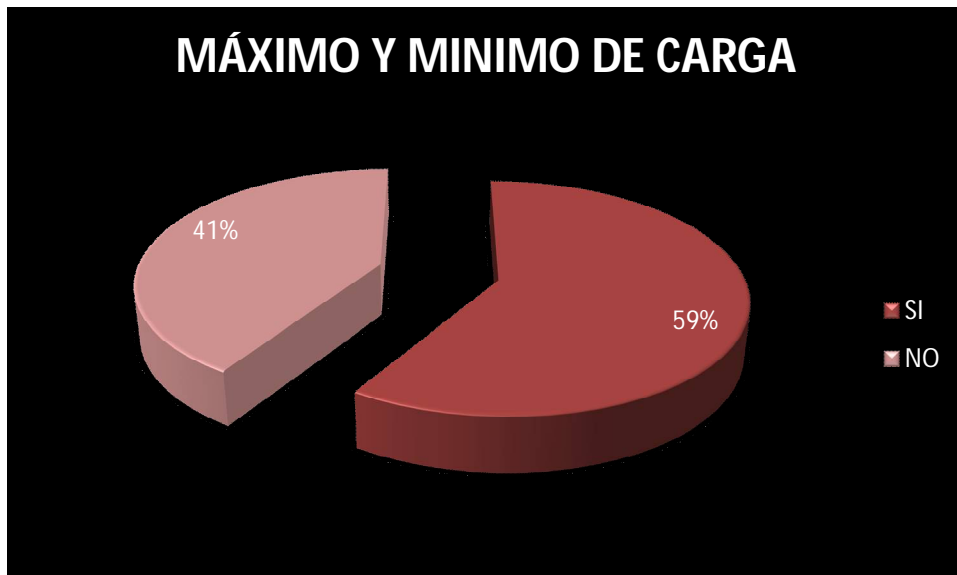
Gráfica No 20.Elementos de seguridad. Fuente: Elaboración Propia

Como es sabido para transitar en motocicleta o en motocarro, tanto los conductores y los pasajeros deben llevar casco de seguridad y en horario nocturno se debe llevar el chaleco refractivo de acuerdo con lo que estipula la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito que regula en su artículo 94 el uso de chalecos o chaquetas reflectivas de identificación para conductores y acompañantes de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos, los cuales deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 06:00 horas del día siguiente y siempre que la visibilidad sea escasa. Por su parte el artículo 96 de la norma específica para motociclistas señala en el numeral 4 que el conductor de este tipo de vehículos deberá portar siempre chaleco refractivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite (www.mintransporte.gov.co). Pero de acuerdo con los resultados de la encuesta a

conductores de mototaxis y a los usuarios de este servicio informal, se pudo constatar que un 42% de ellos no cumplen con esta norma obligatoria frente a un 58% que si la cumple.

Las motocicletas son diseñadas para transportar al conductor y un pasajero y un mínimo de carga. ¿Lo cumple usted?

SI	59%
NO	41%



Gráfica No 21. Carga adecuada. Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo con lo estipulado por el Decreto 3366 de 2003 el cual establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan otros procedimientos, la prestación del servicio de transporte público, excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros, establecida en la ficha de homologación y la operación de vehículos transportando mercancías que excedan las dimensiones permitidas, son infracciones de tránsito que incumplen los mototaxistas del municipio de Istmina en el departamento del Chocó, ya que mediante observación y resultados de la encuesta en desarrollo se pudo establecer que 59% de los mototaxis cargan mercancías no sobre dimensionadas en sus motocarros y motocicletas, pero un 41% viola esta reglamentación al transportar mercancías y

elementos sobredimensionadas o con peso mayor al reglamentado y además transportan más de dos personas en las motocicletas.

¿Cumple con la obligación de mantener la motocicleta con adecuado estado mecánico y eléctrico?

SI	87%
NO	13%

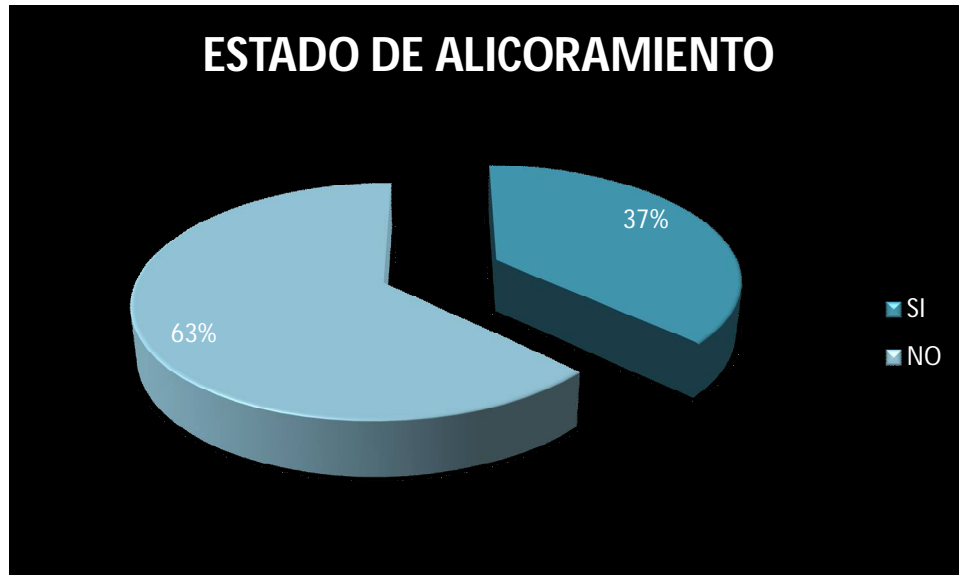


Gráfica No 22. Estado del mototaxi. Fuente: Elaboración Propia

Tomando como referencia de nuevo, el decreto 3366 de 2003 en donde se establece que es causal de infracción, prestar el servicio en vehículos que no reúnen las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación o se compruebe que presta un servicio no autorizado, al preguntarse a los encuestados conductores de mototaxi sobre si los vehículos utilizados para el transporte público informal cumplen con la obligación de mantener la motocicleta con adecuado estado mecánico y eléctrico, el 87% respondió que si los mantienen en óptimas condiciones, mientras que el 13% restante dice que no cumple con esta medida.

¿Ha conducido usted en estado de alicoramiento o transporta parrillero en este estado?

SI	37%
NO	63%

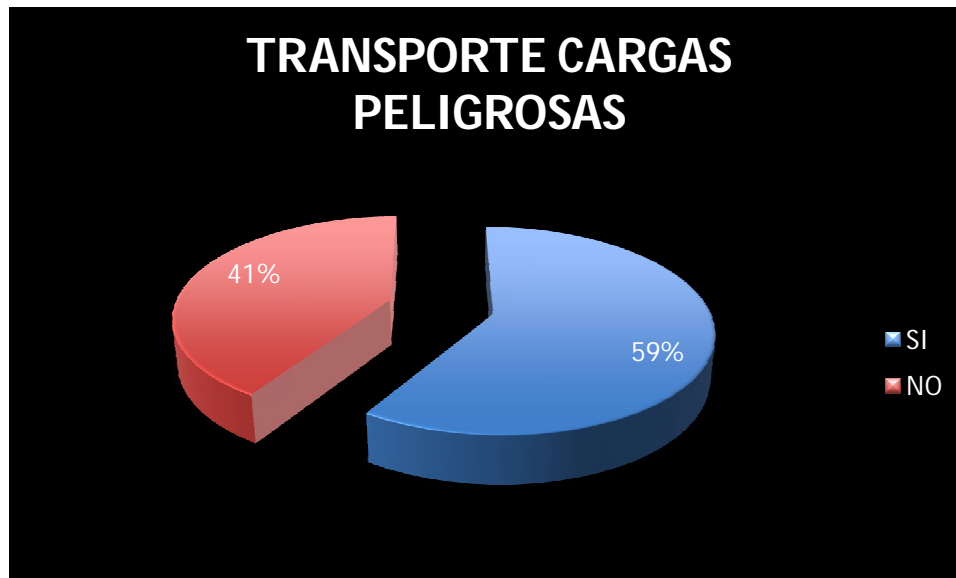


Gráfica No 23. Conducir en estado de alicoramiento. Fuente: Elaboración Propia

Se les preguntó a los conductores de mototaxis en el municipio de Istmina en el departamento de Chocó, si alguna vez ha conducido en estado de alicoramiento o transporta parrillero en este estado, ante lo cual los resultados arrojaron que el 37% respondieron que sí, aunque justifican su respuesta en que han transportado pasajeros en estado de alicoramiento o bajo los efectos de alucinógenos; mientras que el 63% restante responde que no lo han hecho.

Transporta productos explosivos, inflamables, tóxicos y en general peligrosos en su mototaxi?

SI	62%
NO	38%

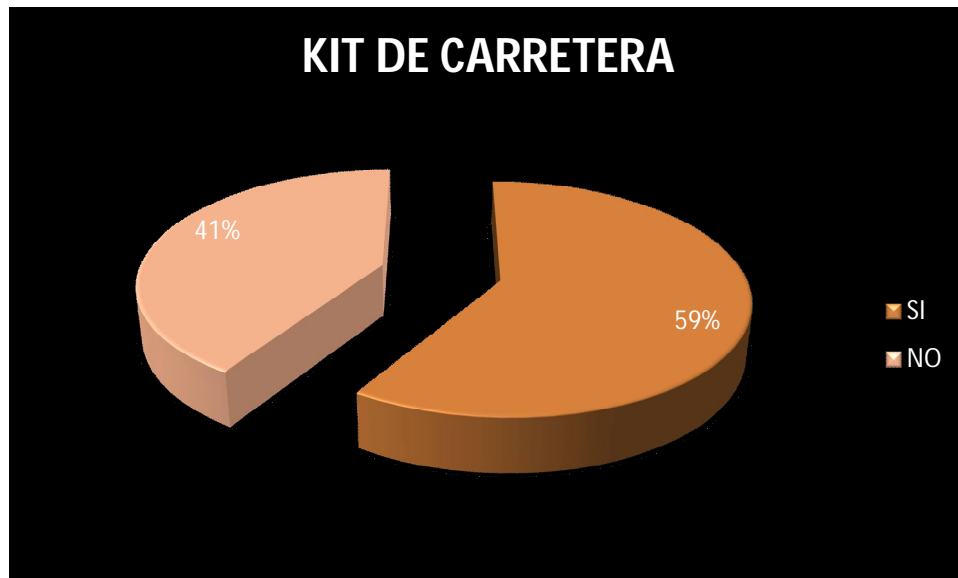


Gráfica No 24. Transporte de cargas peligrosas. Fuente: Elaboración Propia

Teniendo como fundamento normativo que la Ley 769 de 2002, en el Capítulo IV para el transporte público. Artículo 87 determina: de la prohibición de llevar objetos molestos en vehículos para pasajeros. En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevarse objetos que puedan atentar la integridad física de los usuarios; ni animales, el equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla. (www.mintransporte.gov.co). Al formular la pregunta Transporta productos explosivos, inflamables, tóxicos y en general peligrosos en su mototaxi?, los encuestados mototaxistas respondieron en un rango del 62% que si lo han hecho, ya que en la región se movilizan pipas de gas, insumos agrícolas y combustibles en los mototaxis; el 38% de los encuestados afirmaron no transportar mercancías peligrosas en los mototaxis.

¿Cuenta usted con elementos para suplir una falla mecánica?

SI	59%
NO	41%

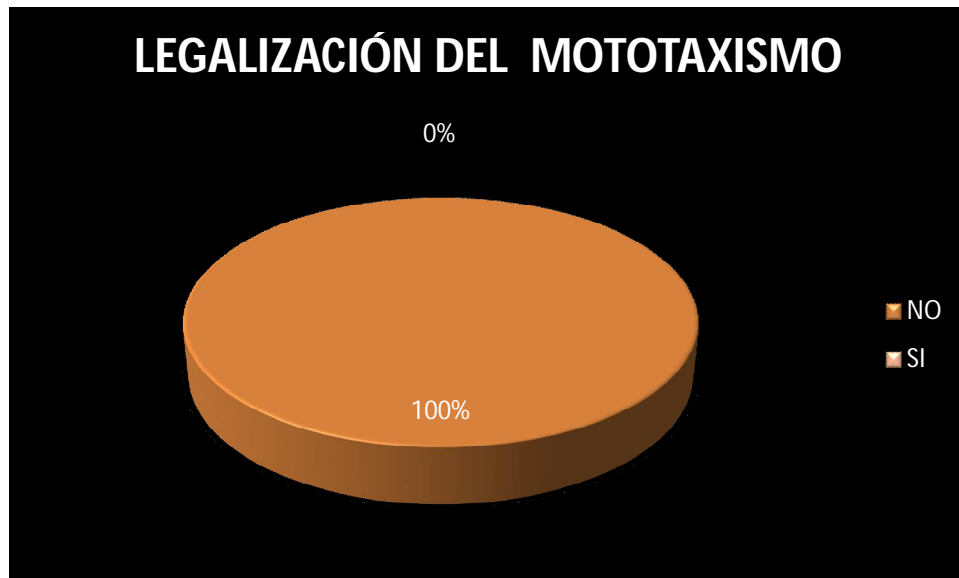


Gráfica No 25.Kit de carretera. Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo con el Artículo 30 del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), que dice que el kit de carretera es obligatorio y el Acuerdo 051 de 1993 del Ministerio de Transporte, artículo 116, el cual especifica que las señales, los extintores y el botiquín de primeros auxilios hacen parte del equipo de prevención y seguridad, y que su incumplimiento da lugar a infracción, frente a esto al preguntarse si los mototaxistas contaban con elementos de seguridad y equipos para superar una falla mecánica, los encuestados respondieron en un 59% que si cumplían con este requerimiento, mientras que el 41% de los mototaxistas respondieron que no contaban con un Kit de carretera.

Considera usted que el mototaxismo debería reglamentarse en el municipio de Istmina Chocó.

NO	100%
SI	0%



Gráfica No 26. Legalización del Mototaxismo. Fuente: Elaboración Propia

Al preguntársela a los mototaxistas si consideraban que el mototaxismo debería legalizarse y reglamentarse en el municipio de Istmina Chocó, la respuesta fue unísona, puesto que el 100% de los encuestados opina que si debería legalizarse esta actividad cumpliendo algunos requerimientos de ley.

Frente a los anteriores resultados, pude decirse que la posibilidad no es tan remota, ya que ante el Consejo de Estado, la Fundación Jurídica radicó una demanda de nulidad contra los decretos 2961 y 4116, mediante los cuales se ordenó a los alcaldes tomar medidas represivas contra los mototrabajadores, declarando ilegal el mototaxismo, cuando en realidad se necesitaba una ley para este efecto, toda vez que en el Código de Tránsito no se encuentra regulado dicho fenómeno.

Esta posibilidad de legalidad del mototaxismo, debe concientizar al Gobierno Nacional a mirar con otros ojos a estos actores del transporte, en orden a igualar su importancia a los medios tradicionales como los buses y taxis, pero haciendo presencia reguladora y no simplemente decomisando motos e imponiendo multas, en una discriminación a favor de un sector del

transporte, siendo que el pueblo, como usuario del servicio necesita más y mejores alternativas de movilidad. (Informe Acción Popular No. 2008-193, 2011).

10.4. Entrevistas a funcionarios Públicos

10.4.1. Objeto

La presente entrevista con fines expresadamente académicos, tiene por objeto reconocer la situación actual del transporte informal “mototaxismo” en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó desde la percepción de los funcionarios públicos que tengan que ver con el tema de movilidad y transporte y las acciones que desde las diferentes autoridades de orden nacional y municipal, se pueden tomar para regular, controlar o legalizar esta práctica de transporte público.

10.4.2. Resultados de las entrevistas

Los resultados de las entrevistas se presentan a continuación:

NOMBRE: PEDRO MANUEL ASPRILLA PRADO

CARGO O DEPENDENCIA: SECRETARIO GENERAL Y DE GOBIERNO. ALCALDÍA DE ISTMINA CHOCÓ.

P/1. Se ha mencionado en diferentes estudios que la proliferación del mototaxismo se debe a causas como el desempleo y la situación socio económica de quienes se ven obligados a realizar esta actividad. Qué opinión tiene de esta situación?

R/: El mototaxismo está relacionado más con una situación de mercado que con el solo desempleo. Existe una relación proporcional de oferta y demanda que favorece la proliferación de esta actividad económica informal.

P/2. En municipio como Istmina en el departamento del Chocó, se presentan falencias o carencia en cuanto a la prestación de un servicio de transporte público terrestre adecuado, tanto a nivel local como interveredal, a que se debe que esta situación suceda?

R/: Esta situación está relacionada con la falta de cultura empresarial, y de una visión clara del mercado del servicio del transporte, quienes invierten prefieren la informalidad y evitar los controles en la prestación del servicio por parte de las autoridades.

P/3. Reconociendo que existe un alto índice de transporte informal, especialmente de mototaxismo en el municipio de Istmina, ¿Se han formulado por parte de autoridades locales o nacionales, acciones para tratar de contrarrestar el problema de ilegalidad que esto genera?

R/: Se han formulado pero han sido poco eficaces o acertadas.

P/4. De acuerdo con trabajos investigativos realizados en otras ciudades y municipios, se ha evidenciado que muchos de los conductores que emplean la motocicleta como medio de transporte público, lo hacen bajo la ilegalidad, y sumado a lo anterior, muchos de estos vehículos presentan mal estado mecánico e irregularidades u omisión de documentación como el SOAT y

Revisión Tecno mecánica, situaciones que ponen en riesgo la integridad física y la vida tanto de conductores como de usuarios del servicio de mototaxi. Frente a este panorama, ¿Las autoridades han tomado acciones de control frente a lo expuesto anteriormente?

R/: Se han tomado medidas para controlar el tráfico en general.

P/5. Considera usted, que debido a las causas socioeconómicas que dan origen al mototaxismo, y a la carencia de un servicio eficiente de transporte público local e interveredal en el municipio de Istmina Chocó, se podrían tomar acciones por parte de las autoridades locales y nacionales para legalizar este tipo de transporte en el Municipio, ejerciendo un control adecuado y garantizando la seguridad vial y la de los usuarios y conductores de estos vehículos?

R/: Se pueden tomar acciones y beneficiar a la población que se dedica a esta actividad.

Agradezco su atención y colaboración.

Realizó: NILSON YAIR MURILLO RENTERÍA

NOMBRE: DIEGO ALFONSO MOSQUERA TORRES

CARGO O DEPENDENCIA: SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS MOVILIDAD Y TRANSPORTE. ALCALDÍA DE ISTIMINA CHOCÓ.

P/1. Se ha mencionado en diferentes estudios que la proliferación del mototaxismo se debe a causas como el desempleo y la situación socio económica de quienes se ven obligados a realizar esta actividad. Qué opinión tiene de esta situación?

R/: *Estoy de acuerdo con esa afirmación, ya que en el municipio faltan más empresas que generen oportunidades reales y estables de empleo en condiciones dignas para sus habitantes.*

P/2. En municipio como Istmina en el departamento del Chocó, se presentan falencias o carencia en cuanto a la prestación de un servicio de transporte público terrestre adecuado, tanto a nivel local como interveredal, a que se debe que esta situación suceda?

R/: *Estos se debe a que faltan más empresas que cubran la totalidad de rutas requeridas o en su defecto que las existentes cuenten con una flota de buses o busetas con la capacidad suficiente en buen estado de funcionamiento.*

P/3. Reconociendo que existe un alto índice de transporte informal, especialmente de mototaxismo en el municipio de Istmina, ¿Se han formulado por parte de autoridades locales o nacionales, acciones para tratar de contrarrestar el problema de ilegalidad que esto genera?

R/: *Desde la administración municipal se han realizado reuniones y capacitaciones con el gremio de conductores de motocarro, donde se ha indicado los alcances del Decreto 4125 de 2008. Además, se hizo un censo para consolidar el número aproximado de vehículos motocarros, como primera medida de organización puedan hacer parte de empresas legalmente constituidas, que cuenten con una estructura organizacional y que puedan estar amparadas con pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual en caso de accidentes.*

P/4. De acuerdo con trabajos investigativos realizados en otras ciudades y municipios, se ha evidenciado que muchos de los conductores que emplean la motocicleta como medio de transporte público, lo hacen bajo la ilegalidad, y sumado a lo anterior, muchos de estos vehículos presentan mal estado mecánico e irregularidades u omisión de documentación como el SOAT y Revisión Tecno mecánica, situaciones que ponen en riesgo la integridad física y la vida tanto de conductores como de usuarios del servicio de mototaxi. Frente a este panorama, ¿Las autoridades han tomado acciones de control frente a lo expuesto anteriormente?

R/: *En conjunto con las autoridades de tránsito y transporte se han organizado e implementado campañas educativas, comparendos pedagógicos y además se han intensificado los puestos de control para trabajar mucho en la prevención.*

P/5. Considera usted, que debido a las causas socioeconómicas que dan origen al mototaxismo, y a la carencia de un servicio eficiente de transporte público local e interveredal en el municipio de Istmina Chocó, se podrían tomar acciones por parte de las autoridades locales y nacionales para legalizar este tipo de transporte en el Municipio, ejerciendo un control adecuado y garantizando la seguridad vial y la de los usuarios y conductores de estos vehículos?

R/: *Si se podrían tomar acciones para legalizar el servicio, siempre y cuando operen bajo el amparo de empresas legalmente constituidas, de modo que se garantice la integridad y la seguridad de todos los usuarios de las vías.*

Agradezco su atención y colaboración.

Realizó: NILSON YAIR MURILLO RENTERÍA

11. PREVALENCIA DEL TRANSPORTE INFORMAL (MOTOTAXISMO) COMO RESPUESTA A LA INEFICACIA DEL SERVICIO PÚBLICO Y DE POCA GESTIÓN DE POLÍTICAS EN MOVILIDAD Y TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE ISTMINA CHOCÓ EN EL AÑO 2018.

De acuerdo con los resultados de los instrumentos aplicados en el desarrollo investigativo como fueron las encuestas a usuarios de mototaxismo, encuestas a conductores y propietarios que desarrollan esta actividad de transporte informal, las entrevistas a funcionarios como el Secretario de Gobierno Municipal y el Secretario de Obras Públicas Movilidad y Transporte del municipio de Istmina en el departamento del Chocó, además de las evidencias recolectadas mediante registro fotográfico y la observación de campo realizada por el investigador del presente proyecto, se puede establecer que las causas del mototaxismo y sus repercusiones son tema de mucho interés social y normativo y que en un municipio como el que ha sido objeto de estudio, existe una gran demanda y oferta del mototaxismo que podría llegar a materializarse en la posibilidad de su reglamentación, control y legalización, de acuerdo a lo expuesto por las autoridades competentes y los usuarios y conductores de estos vehículos de transporte informal que ven en esta actividad un modo de devengar un salario con el cual satisfacer las necesidades básicas de sus hogares, en un municipio que como el de Istmina Choco, no cuenta con muchas oportunidades laborales.

Al realizarse el análisis de los resultados de la encuesta a usuarios de transporte informal mototaxis, en el municipio de Istmina Chocó, se pudo comprobar que la mayoría de los usuarios afirma que emplea este medio de transporte, y un porcentaje bajo, responde negativamente a la pregunta, los usuarios de este medio de transporte informal respondieron que lo hacen porque es de bajo costo y porque llegan más rápido a su destino y otros alegan que lo emplean porque no hay otro medio de transporte público para movilizarse. De igual forma se evidenció, que la mayoría de los usuarios emplea el servicio de mototaxi para transportarse como pasajeros, pero también para transportar carga especialmente mercados y electrodomésticos, pero se pudo observar además, que estos mototaxis son empleados para transportar cargas grandes como mesas, colchones y hasta lavadoras y neveras lo cual puede ocasionar accidentes en las vías debido a la carga sobre dimensionada.



Figura No 4.Demanda y oferta del mototaxismo. Fuente Registro fotográfico propio.

Siguiendo con el análisis de los resultados, se pudo encontrar de acuerdo a los instrumentos aplicados que los encuestados usuarios y mototaxistas del transporte público informal, están de acuerdo en afirmar que las causas por las que existe el mototaxismo en el municipio de Istmina Chocó es por falta de oportunidades , o que el aumento en índice de personas que se dedican al transporte informal como el mototaxismo es debido a la situación socioeconómica de las familias que viven en el municipio, sumado a lo anterior, otros afirman que es por falta de un transporte público reglamentado y eficiente , aunque otros encuestados están de acuerdo en afirmar que el aumento de personas dedicadas al mototaxismo lo hacen porque es una actividad fácil de desempeñar y presenta flexibilidad en horario y ganancias para obtener un sustento propio y para la familia.



Figura No 5. Diferentes clases de mototaxis. Fuente Registro fotográfico propio.

También se evidenciaron factores negativos en la prestación del servicio de mototaxi en el municipio objeto de la investigación, al formularse la pregunta sobre si estos vehículos aplican las normas de seguridad protegiendo la integridad física y vida cuando se emplea este medio de transporte, un 36% afirma que si se aplican y se da cumplimiento a las normas de seguridad, mientras que un 64% dice que no lo hacen, y fundamentan su respuesta en que los conductores de mototaxis muchas veces no llevan casco de protección ni ellos, ni para el usuario o parrillero; además cuando se emplea este transporte informal en horas nocturnas no se les facilita chalecos

reflectivos, y agrava la situación que muchas de los mototaxis tienen problema el sistema eléctrico o de luces.



Figura No 6. Infracciones a normas de seguridad. Fuente Registro fotográfico propio.

De igual forma, se encontró que tanto usuarios como mototaxistas saben de la ilegalidad del servicio que se encuentra estipulado en la Ley 336 de 1996 de conformidad con esta norma, el servicio de transporte público solo se presta por empresas debidamente constituidas y habilitadas por la autoridad competente de transporte y en vehículos homologados para el servicio de que se trate. Por lo tanto los vehículos de servicio particular no pueden prestar servicio público de transporte.

Por su parte, el Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002, sanciona con multa equivalente a 30 SMLDV a quien sin la debida autorización destine un vehículo a prestar un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito y el vehículo será inmovilización. (www.mintransporte.gov.co). Sin embargo, aun teniendo el conocimiento de tal restricción que califica como ilegal el mototaxismo, las personas del municipio de Istmina lo siguen empleando por causa de diferentes circunstancias antes mencionadas.



Figura No 7. Mototaxismo ilegal. Fuente Registro fotográfico propio.

Sumado a lo expuesto, los resultados de los instrumentos aplicados a usuarios y mototaxistas, demostraron que todos están de acuerdo en que el servicio de mototaxi debería ser legalizado, pese a que el Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002, sanciona con multa equivalente a 30 SMLDV a quien sin la debida autorización destine un vehículo a prestar un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito y el vehículo será inmovilización y que la Ley 336 de 1996 dice que el servicio de transporte público solo se presta por empresas debidamente constituidas y habilitadas por la autoridad competente de transporte y en vehículos homologados para el servicio de que se trate; y aunque existe la normatividad mencionada, los encuestados están de acuerdo en que debido a la necesidad de este servicio y a la carencia de un servicio de transporte público eficiente, esta modalidad de transporte informal se debería legalizar en el municipio.

Teniendo como fundamento que el vehículo denominado motocicleta de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito y Transporte no se encuentra homologado para prestar el servicio público de pasajeros, pero que el motocarro con cabina ha sido homologado en otros países como vehículo de transporte de pasajeros y el motocarro con carrocería de carga es utilizado para este fin, reemplazando en muchas ciudades de Colombia la carretilla tirada por caballo, se puede entonces pensar en que si se puede legalizar la prestación de servicio de mototaxi en el municipio de Istmina Chocó, ya que existe una gran proliferación de estos vehículos de transporte informal como lo demuestra el siguiente reporte fotográfico.





Figura No 8. Prevalencia del mototaxi. Fuente: Registro Fotográfico Propio.

Aunque debe reconocerse la Ley 769 de 2002 establece sanciones para el conductor de una motocicleta por prestar un servicio no autorizado, que va desde la multa, inmovilización del vehículo y suspensión o cancelación de la licencia de conducción. Recientemente el Gobierno Nacional con el ánimo de ayudar a las autoridades locales erradicar la prestación del servicio público con este tipo de vehículo, expidió el Decreto 2961 de 2006, el cual faculta a los municipios o distritos para restringir la circulación de las motocicletas con acompañante o parrillero donde se presenta la prestación ilegal del servicio público de pasajeros.

Aunque el Decreto prevé una presunción de hecho cuando el conductor o propietario de una motocicleta circula con acompañante o parrillero dentro de las zonas y horarios objeto de prohibición, lo cual conlleva a aplicar la sanción prevista en la Ley 769 de 2002. La disposición nacional no hace otra cosa que recordarle a las autoridades locales que el servicio público en motocicletas es ilegal y por lo tanto se debe erradicar, para lo cual les facilitó el medio de prueba para determinar el servicio no autorizado. De acuerdo con lo anterior, son las autoridades locales las llamadas a dictar las normas necesarias para restringir el uso de la motocicleta, pero también pueden tener competencia para crear medidas y acciones de acuerdo a estudios serios sobre las

causas socio económicas que originan esta actividad que conlleven a una regulación legal para que dicha actividad pase de la informalidad a la legalidad mediante creación de empresas de transporte público que cumplan con la normatividad vigente en este sentido, con lo cual se crea una acción de generación económica y de empleo para los habitantes del municipio de Istmina en el departamento de Chocó. Como lo expresa el secretario de Obras Públicas Movilidad y Transporte de Istmina Chocó: *“Si se podrían tomar acciones para legalizar el servicio, siempre y cuando operen bajo el amparo de empresas legalmente constituidas, de modo que se garantice la integridad y la seguridad de todos los usuarios de las vías”*. (Entrevista 2) y así mismo el secretario General y de Gobierno de la Alcaldía de Istmina Chocó, corrobora esta posibilidad cuando afirma, *Se pueden tomar acciones y beneficiar a la población que se dedica a esta actividad*. (Entrevista 1)

12. CONCLUSIONES

De acuerdo con los resultados de los instrumentos aplicados en el desarrollo investigativo realizado como fueron las encuestas a usuarios de mototaxismo, encuestas a conductores y propietarios que desarrollan esta actividad de transporte informal, las entrevistas a funcionarios como el Secretario de Gobierno Municipal y el Secretario de Obras Públicas Movilidad y Transporte del municipio de Istmina en el departamento del Chocó, además de las evidencias recolectadas mediante registro fotográfico y la observación de campo realizada por el investigador del presente proyecto, se puede establecer que las causas del mototaxismo y sus repercusiones son tema de mucho interés social y normativo y que en un municipio como el que ha sido objeto de estudio, existe una gran demanda y oferta del mototaxismo que podría llegar a materializarse en la posibilidad de su reglamentación, control y legalización, de acuerdo a lo expuesto por las autoridades competentes y los usuarios y conductores de estos vehículos de transporte informal que ven en esta actividad un modo de devengar un salario con el cual satisfacer las necesidades básicas de sus hogares, en un municipio que como el de Istmina Choco, no cuenta con muchas oportunidades laborales.

De acuerdo con lo expuesto en el proyecto desarrollado, al analizarse el planteamiento y la descripción del problema del mototaxismo a nivel nacional y en su área de aplicación comprendida en el municipio de Istmina en el departamento de Chocó se puede extraer que prohibir por decreto el mototaxismo es un recurso que lo apacigua por un tiempo, pero no contraresta del todo el problema.

La razón es que ante la falta de alternativas de empleo, los mototaxistas se movilizan políticamente para legalizar su actividad por ley del congreso. En efecto, ya están en trámite varios proyectos de ley en este sentido, como la presentada ante el Consejo de Estado, por la Fundación Jurídica quien interpuso una demanda de nulidad contra los decretos 2961 y 4116, mediante los cuales se ordenó a los alcaldes tomar medidas represivas contra los moto trabajadores, declarando ilegal el mototaxismo, cuando en realidad se necesitaba una ley para este efecto, toda vez que en el Código de Tránsito no se encuentra regulado dicho fenómeno.. En

paralelo, los empresarios del transporte colectivo y los propietarios de los autobuses están divididos ya que el transporte colectivo está cerca del colapso y cada cual va por su lado.

Una solución al mototaxismo comienza entonces por cambiar la estructura del transporte colectivo al acercar a las empresas a la prestación del servicio y eliminar la fórmula de cálculo tarifario que traslada al usuario el costo de la sobreoferta. La tarifa puede y tiene que bajar para hacer al transporte colectivo competitivo con el mototaxi.

Pero la solución de fondo en realidad es introducir pequeños cambios al modelo económico colombiano en particular en la creación de empresa y fuentes de empleo, igual que ocurre en países como Asia, Estados Unidos y Europa, en donde los gobiernos deben subsidiar la adquisición de conocimiento al mejorar la educación y al ayudar a las empresas a generar “activos basados en conocimiento” que las hagan competitivas e innovadoras. Al mismo tiempo, y nuevamente similar a como ocurre en las zonas del mundo mencionadas, los gobiernos de los departamentos y los municipios pueden ayudar a la generación de riqueza si adoptan políticas modernas de desarrollo económico local. Dichas políticas buscan que las empresas locales se vuelvan competitivas al adquirir conocimiento, además porque los acuerdos de la Organización Mundial de Comercio permiten subsidiar al conocimiento al 100%. Con empresas de este tipo, el salario real bajo deja de ser la variable clave para ser competitivo y pasa a ser un elemento que aumenta constantemente y genera un círculo virtuoso de crecimiento, empleo y bienestar.

En síntesis, los resultados de los instrumentos aplicados a usuarios y mototaxistas, demostraron que todos están de acuerdo en que el servicio de mototaxi debería ser legalizado, pese a que el Código Nacional de Tránsito. Ley 769 de 2002, sanciona con multa equivalente a 30 SMLDV a quien sin la debida autorización destine un vehículo a prestar un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito y el vehículo será inmovilización y que la Ley 336 de 1996 dice que el servicio de transporte público solo se presta por empresas debidamente constituidas y habilitadas por la autoridad competente de transporte y en vehículos homologados para el servicio de que se trate; y aunque existe la normatividad mencionada, los encuestados están de acuerdo en que debido a la necesidad de este servicio y a la carencia de un servicio de transporte público eficiente, esta modalidad de transporte informal se debería legalizar en el municipio.

12. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ardila, A. (2016) “El mototaxismo: causas y posibles soluciones” Grupo de Estudios de Transporte, Universidad de los Andes. Barranquilla Colombia.
- Ardila, A. (2016) “La olla a presión del transporte público en Bogotá.” Revista de Ingeniería, No. 21, Facultad de Ingeniería, Universidad de Los Andes, Bogotá.
- Castillo Á, Galarza H, y Palomino G. (2013) “Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas en Cartagena”. Revista Salud UNINORTE No 29 (3): 514-524. Barranquilla. Colombia.
- CECAR (2016) “El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico”, Corporación Universitaria delCaribe, Observatorio Socioeconómico de la Sabana-, cofinanciado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- Centro interamericano para el desarrollo del conocimiento en la formación profesional. Los sindicatos y el sector informal: en pos de una estrategia global. Disponible: <http://www.ilo.org/public/spanish/region/ampro/cinterfor/temas/worker/doc/otros/iv/ii.htm>.
- Departamento de Investigaciones Económicas y Sociales (DIES 2009), Universidad de Cartagena. Evaluación socioeconómica de la medida del pico Y placa sobre el mototaxismo en Cartagena. Revista Jornadas de investigación Facultad de ciencias económicas.
- El espectador.com (2007) Redacción nacional. El mototaxismo, a punto de estallar. Disponible en: <http://www.elespectador.com/impreso/cuadernilloa/nacional/articuloimpreso-elmototaxismo-punto-estallar>.

- El mototaxismo en Sincelejo (2015), un análisis socioeconómico. Disponible en: http://www.pnud.org.co/img_upload/9056f18133669868e1cc381983d50faa/ultimapagina.pdf.
- El municipio de Istmina Choco (2017) Consultado en <https://istminachoco.micolombiadigital.gov.co/municipio/nuestro-municipio>
- Escalona E. (2010) Relación salud-trabajo y desarrollo social: visión particular en los trabajadores informales. Rev Cubana Salud Pública 2006; 32. URL disponible en: http://bvs.sld.cu/revistas/spu/vol32_1_06/spu12106.htm.
- Espinosa Gutiérrez, C. M., Rodríguez Higuera, C. P., & Uribe Fernández, M. C. (2008). El impacto económico social del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Montería. Chía, Cundinamarca.
- García Díaz Felipe Andrés (2015) “Mototaxismo: fenómeno que degenera las ciudades de Colombia”. Disponible en <https://alponiente.com/mototaxismo-fenomeno-que-degenera-las-ciudades-de-colombia/>
- Guárdela Vásquez, Torres Ortega, & Garcés Del Castillo. (2009). Incidencia del mototaxismo en la movilidad de la Av. Pedro de Heredia en Cartagena Colombia. Cartagena.
- Márquez J. (2008) Se disparan alergias de piel. El Espectador.com 2008-12-15; Redacción Nacional. Disponible en: <http://www.elespectador.com/impreso/nacional/articuloimpreso99327-se-disparan-alergias-de-piel>.
- Mattié M. (2016) El proceso de trabajo: Condiciones y medio ambiente en el sector informal Urbano en el área metropolitana de Mérida. Disponible en: http://iies.faces.ula.ve/Revista/Articulos/Revista_09/Pdf/Rev09Mattie.pdf.

Mototaxismo sin control. Diario del Huila. 2011. Agosto 21. Editorial. Disponible en:
<http://www.diariodelhuila.com/noticia/18053>.

OIT (2010) Organización Internacional del Trabajo. Condiciones de trabajo. Disponible en:
http://www.ilo.org/global/Themes/Working_Conditions/lang--es/index.htm.

OIT. (2015) Organización Internacional del Trabajo. Condiciones de trabajo. Disponible en:
http://www.ilo.org/global/Themes/Working_Conditions/lang--es/index.htm.

Puello L. (2010) Implementación del ICG: El mototaxismo. Disponible en:
<http://proyectosfitco.blogspot.com/2010/03/el-mototaxismo-segun-wikipedia.html>.

Senado de la República, Oficina de Información y Prensa. Se autoriza la prestación del mototaxismo, dice proyecto de ley. Disponible en: abc.camara.gov.co/.../20060918165422.html.

FUNDACIÓN JURÍDICA POPULAR DE COLOMBIA (2011) O.N.G. NIT 814004588-1
Legalización del mototaxismo en Colombia. Informe Acción Popular No. 2008-193.
Consultado Febrero de 2019. En <http://www.radiosantafe.com>

Arroyave G Diana. (2015). Instructivo Normas de Transporte. Vicepresidencia suministros y servicios compartidos. Gerencia soporte administrativo. Departamento transportes y talleres. Empresas Públicas de Medellín E.S.P. Medellín Colombia

ANEXOS

Anexo No 1: FORMATO ENTREVISTA

Objeto: La presente entrevista con fines expresadamente académicos, tiene por objeto reconocer la situación actual del transporte informal “mototaxismo” en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó y las acciones que desde las diferentes autoridades de orden nacional y municipal, se pueden tomar para regular, controlar o legalizar esta práctica de transporte público.

NOMBRE: _____

CARGO O DEPENDENCIA: _____

Las preguntas son las siguientes:

P/1. Se ha mencionado en diferentes estudios que la proliferación del mototaxismo se debe a causas como el desempleo y la situación socio económica de quienes se ven obligados a realizar esta actividad. Qué opinión tiene de esta situación?

R/:

P/2. En municipio como Istmina en el departamento del Chocó, se presentan falencias o carencia en cuanto a la prestación de un servicio de transporte público terrestre adecuado, tanto a nivel local como interveredal, a que se debe que esta situación suceda?

R/:

P/3. Reconociendo que existe un alto índice de transporte informal, especialmente de mototaxismo en el municipio de Istmina, ¿Se han formulado por parte de autoridades locales o nacionales, acciones para tratar de contrarrestar el problema de ilegalidad que esto genera?

R/:

P/4. De acuerdo con trabajos investigativos realizados en otras ciudades y municipios, se ha evidenciado que muchos de los conductores que emplean la motocicleta como medio de transporte público, lo hacen bajo la ilegalidad, y sumado a lo anterior, muchos de estos vehículos presentan mal estado mecánico e irregularidades u omisión de documentación como el SOAT y Revisión Tecno mecánica, situaciones que ponen en riesgo la integridad física y la vida tanto de conductores como de usuarios del servicio de mototaxi. Frente a este panorama, ¿Las autoridades han tomado acciones de control frente a lo expuesto anteriormente?

R/:

P/5. Considera usted, que debido a las causas socioeconómicas que dan origen al mototaxismo, y a la carencia de un servicio eficiente de transporte público local e interveredal en el municipio de Istmina Chocó, se podrían tomar acciones por parte de las autoridades locales y nacionales para legalizar este tipo de transporte en el Municipio, ejerciendo un control adecuado y garantizando la seguridad vial y la de los usuarios y conductores de estos vehículos?

R/:

Agradezco su atención y colaboración.

Realizó: NILSON YAIR MURILLO RENTERÍA

Anexo No 2. FORMATO ENCUESTA A USUARIOS DE MOTOTAXIS

Objeto: La presente encuesta con fines expresadamente académicos, tiene por objeto reconocer la situación actual del transporte informal “mototaxismo” en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó y las acciones que desde las diferentes autoridades de orden nacional y municipal, se pueden tomar para regular, controlar o legalizar esta práctica de transporte público.

Nombre: _____ - **Edad.** _____ **Ocupación:** _____

1. Utiliza usted de manera frecuente el transporte informal mototaxi? ¿Cómo pasajero o para carga?

Si: _____

NO _____

Pasajero: _____

Carga: _____

2. ¿Cuál es el vehículo más utilizado para mototaxismo?

Motocicleta: _____

Motocarro: _____

Otro: _____

3. ¿Cuáles considera usted que son las causas por las cuales existe el mototaxismo en el municipio de Istmina Chocó?

Desempleo: _____

Facilidad para trabajar: _____

Falta de otro medio de transporte: _____

4. ¿Cómo considera usted las condiciones del servicio de transporte público en el municipio de Istmina Chocó?

No existe: _____

Malas _____

Regulares _____

Buenas _____

5. ¿Cree usted que las motocicletas y motocarros que se utilizan para el transporte de pasajeros y de carga son las adecuadas?

Sí.

NO.

Por qué: _____

6. ¿Considera usted que estos vehículos aplican las normas de seguridad cuando usted emplea este medio de transporte y protegen su vida?

Si: _____

NO: _____

Por qué: _____

7. ¿Sabe usted que existe una normatividad aplicable al transporte público de pasajeros en Colombia?

Si: _____

NO: _____

8. Si su respuesta es afirmativa. ¿Sabe usted que el transporte informal como el mototaxismo es considerado como ilegal?

SI: _____

NO: _____

Por qué: _____

9. ¿Sabe usted quien debe regular el transporte público en el municipio de Istmina Chocó?

Si: _____

NO: _____

10. ¿Conoce usted si en el municipio de Istmina, existe una dependencia que se encargue de verificar y controlar el cumplimiento de las normas de transporte, tránsito y seguridad durante el ejercicio de actividades de transporte público?

Si. _____

NO: _____

11. ¿Cuáles de los siguientes factores en el transporte de mototaxismo deben ser controlados y revisados por las autoridades?

Estado de las motocicletas _____

Documentación _____

Control de las autoridades _____

Equipos de seguridad _____

Seguros obligatorios _____

Todas las anteriores: _____

12. ¿Considera usted que el servicio de mototaxi debería ser legalizado en el municipio de Istmina Chocó?

SI: _____

NO: _____

Por qué: _____

Muchas gracias por su atención y colaboración.

**Anexo No 3. FORMATO ENCUESTA A PROPIETARIOS O CONDUCTORES DE
MOTOTAXIS.**

Objeto: La presente encuesta con fines expresadamente académicos, tiene por objeto reconocer la situación actual del transporte informal “mototaxismo” en el municipio de Istmina en el departamento del Chocó y las acciones que desde las diferentes autoridades de orden nacional y municipal, se pueden tomar para regular, controlar o legalizar esta práctica de transporte público.

Para la evaluación de la encuesta, tenga presente los siguientes criterios, de 1 a 4. Siendo 1. No cumple 2. Mediano cumplimiento 3. Bastante Cumplimiento y 4. Total cumplimiento

Por favor evalúe cómo se ajusta usted como conductor de pasajeros y su vehículo motocicleta frente a los siguientes requerimientos normativos para el transporte público.

Requerimiento	Respuesta	Por qué?	Rango de valoración.
El desempleo y la situación socioeconómica son causas por las que usted es mototaxista.			
Conoce usted los requerimiento legales para poder realizar el transporte de pasajeros?	NO XXX		1
Tiene algún permiso y documentación en regla para realizar la actividad de transporte de pasajeros en su motocicleta.	NO: XXX		1
Todas las motocicletas para poder circular deben tener SOAT y Revisión Tecnológica mecánica. ¿Lo cumple?	NO: XXX		1
Para poder llevar parrillero debe contar con cascos y chaleco.¿Lo cumple?	NO: XXX		1
Las motocicletas son diseñadas para transportar al conductor y un pasajero y un	NO:		1

mínimo de carga. ¿Lo cumple usted?			
¿Cumple con la obligación de mantener la motocicleta con adecuado estado mecánico y eléctrico?	NO:		1
¿Ha conducido usted en estado de alicoramamiento o transporta parrillero en este estado?	NO:		1
Transporta productos explosivos, inflamables, tóxicos y en general peligrosos en su mototaxi?			1
¿Respeto usted las normas de tránsito y de seguridad vial?			1
¿Cuenta usted con elementos para suplir una falla mecánica?	SI:		
Considera usted que el mototaxismo debería reglamentarse en el municipio de Istmina Chocó.	NO:		

Muchas gracias por su colaboración.

Anexo No 4. REGISTRO FOTOGRÁFICO

