

**CONDICIONES DE VIDA: UNA MIRADA DESDE LA PRÁCTICA LABORAL DEL  
“MOTOTAXISMO” EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO CAUCA**

**JENNIFER FIGUEROA SEPÚLVEDA  
ELVIA MARCELA MUÑOZ HOYOS  
KAROLL DANIELA TOMBÉ GRIJALBA**

**UNIVERSIDAD DEL VALLE  
FACULTAD DE HUMANIDADES,  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL Y DESARROLLO HUMANO  
SANTANDER DE QUILICHAO CAUCA**

**2021**

**CONDICIONES DE VIDA: UNA MIRADA DESDE LA PRÁCTICA LABORAL DEL  
“MOTOTAXISMO” EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO CAUCA**

**JENNIFER FIGUEROA SEPÚLVEDA  
ELVIA MARCELA MUÑOZ HOYOS  
KAROLL DANIELA TOMBÉ GRIJALBA**

**Trabajo de grado para optar al título de trabajadoras sociales**

**Directora**

**VIVIAN ANDREA LADINO MOSQUERA  
Trabajadora Social**

**UNIVERSIDAD DEL VALLE  
FACULTAD DE HUMANIDADES,  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL Y DESARROLLO HUMANO  
SANTANDER DE QUILICHAO CAUCA**

**2021**

## **AGRADECIMIENTOS**

En primer lugar, quiero agradecerle a Dios por darme la vida, la salud y las posibilidades de poder ingresar a esta carrera y culminarla con éxito, también le doy gracias por acompañarme en este largo proceso y darme las fuerzas para no decaer en el camino.

A mí familia, especialmente a mi madre Nubia Sepúlveda, quien me ha dado su constante apoyo desde el inicio hasta el final, con su amor y consejo. A mi pareja por ser incondicional, por acompañarme en los momentos más duros donde ya no quería continuar, en esos momentos estresantes me dabas esa tranquilidad que necesitaba y me llenabas de valor acerca de la capacidad que tenía de lograrlo.

A mis compañeras Daniela y Marcela por su alto compromiso de realizar esta investigación de la manera más adecuada y rápida, por invertir tantas horas de trabajo, días enteros y noches con el fin de realizarlo, a ustedes dos quienes solo entenderán el esfuerzo que hemos invertido y el sin fin de emociones que relucen al llegar a este punto en el que nos encontramos actualmente. Gracias compañeras de ustedes aprendí demasiado, solo deseo que triunfen y que su camino sea acompañado de mucho éxito.

Finalmente, le doy gracias a dos docentes que han sido muy importantes para el desarrollo de este trabajo, la primera de ellas, la profesora María del Pilar Blanco Echeverry quien le apostó a esta investigación desde un inicio, nos dio su apoyo construyendo la problemática y brindó muchas orientaciones de gran valor. Y a nuestra tutora de trabajo de grado Vivian Ladino quien nos acompañó en esta parte final de nuestra formación académica y en la construcción de este informe que estamos presentando.

**Jennifer Figueroa Sepúlveda.**

## **AGRADECIMIENTOS**

En primer lugar, quiero dar gracias a Dios y a la vida, por permitirme culminar este proceso que había pospuesto durante tantos años, pero que cada día pensé que sería posible realizar, ya que, gracias a Él, pude encontrarme en el camino con personas correctas, que contribuyeron a hacer que este sueño fuese posible.

De igual modo, quiero agradecer a mi familia, por su apoyo incondicional, por su paciencia y la fuerza que siempre me ofrecieron dándome aliento para no desistir en el camino. A mi hijo Brandon que es mi motor y mi motivación para continuar luchando. También quiero agradecer a mi madre que, aunque ya no está con nosotros, sé que allí está acompañándome desde el cielo para que todo me salga bien.

De manera muy especial quiero agradecer a mis tutoras Claudia Cáceres que nos acompañó al comienzo de la travesía y Vivian Ladino, que con sus palabras de aliento, compañía y direccionamiento contribuyó de manera concreta en cuestiones que eran fundamentales para la investigación. Además, debo agradecer por su paciencia y dedicación prestada a la investigación, para poder sacar de esta su máximo potencial. Agradezco infinitamente a mis compañeras de trabajo de grado por su esmero y compromiso en la investigación y porque fueron una parte indispensable en este camino dados los inconvenientes surgidos en el transcurso.

De igual manera agradezco a las personas entrevistadas durante la investigación, por el tiempo y la importancia que dieron a la entrevista, y porque sus aportes fueron muy valiosos para poder hacer un análisis más profundo en las situaciones presentadas.

Por último y no menos importante quiero agradecer desde el fondo de mi corazón, a la profesora María del Pila Blanco, pues su constante asesoramiento en el paso a paso de este trabajo de grado fue de gran ayuda para poder alcanzar los objetivos. A todos estos ángeles no me queda más que decirles GRACIAS...GRACIAS...Y QUE DIOS LOS BENDIGA.

**Elvia Marcela Muñoz Hoyos.**

## **AGRADECIMIENTOS**

Una mezcla de sensaciones surge al iniciar estas líneas, pues significan la culminación de un proceso personal importante, en la compañía de muchos seres valiosos, a quienes expreso hoy mis agradecimientos.

Doy gracias a Dios por darme la vida, por permitirme llegar hasta este momento pues lo que soy se lo debo a Él. Nunca me alcanzarían las palabras para agradecer su gran amor por mí.

A mi esposo, quien ha estado conmigo en este proceso, por su apoyo y motivación constante que me ha impulsado a continuar y ser mejor, por compartir conmigo esta alegría y estar siempre a mi lado.

A mis padres, porque me han brindado su apoyo, su cariño, su cuidado, a quienes me debo como persona pues me formaron con valores y con su ejemplo. Dios me dio el mejor regalo del mundo y es tenerlos a ustedes como mis padres. Los quiero mucho.

Gracias a mi hermano, por hacerme reír y acompañarme siempre, qué bonito es poder contar contigo. Te quiero mucho.

Un agradecimiento a toda mi familia, a mis abuelas, mis tías, tíos, primas y primos, todos ellos ocupan un lugar especial en mi corazón.

A mis compañeras Jennifer y Marcela, durante este proceso juntas he aprendido cosas valiosas de cada una, qué bueno haber encontrado un equipo como ustedes, esmeradas por hacer las cosas bien, siempre dispuestas, no solo en los trabajos de la Universidad, sino también en lo personal, dispuestas a dar un consejo cuando podían, por ser amigas. Hoy compartimos juntas este triunfo y les deseo muchas bendiciones en su camino y en todo lo que emprendan.

Finalmente, quiero dar gracias a los docentes que guiaron mi formación como profesional, a la docente María del Pilar Blanco, por sus orientaciones desde semestres anteriores que fueron muy útiles para la construcción de la propuesta de investigación, logrando darle continuidad hasta convertirse en nuestro trabajo de grado. Así mismo agradezco a la docente Vivian Ladino, quien ha direccionado este trabajo, dándonos aportes valiosos y bases importantes para culminarlo.

**Karoll Daniela Tombé Grijalba.**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I.....</b>	<b>3</b>
1.1 Planteamiento del problema .....	3
1.2 Objetivos .....	9
1.2.1 Objetivo general .....	9
1.2.2 Objetivos específicos .....	9
1.3 Estrategia metodológica .....	9
1.4 Antecedentes de investigación.....	13
1.5 Marco teórico conceptual.....	21
1.6 Marco contextual.....	29
1.7 Marco normativo .....	32
<b>CAPÍTULO II: MÁS ALLÁ DE UNA PRÁCTICA LABORAL, UNA REALIDAD SOCIAL QUE TRASCIENDE AL SUJETO .....</b>	<b>34</b>
2.1 Trabajo: factor relevante para la vida del individuo .....	34
2.2 Trabajo informal: una realidad permanente .....	55
2.3 Flexibilidad en el trabajo: autonomía y decisión .....	71
<b>CAPÍTULO III: EL TRABAJO Y SU RELACIONAMIENTO CON EL SUJETO .....</b>	<b>76</b>
3.1 Calidad de vida: en lo poco también se ve la abundancia .....	76
3.2 Calidad de vida en el trabajo: una labor que satisface al sujeto .....	95
3.3 Necesidades básicas como condición del ser humano .....	106
3.4 Bienestar: condiciones del presente y futuro.....	113
<b>4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>123</b>
<b>5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>127</b>
<b>6. ANEXOS.....</b>	<b>145</b>

## INTRODUCCIÓN

En Colombia el transporte de pasajeros en motocicleta, conocido popularmente como mototaxismo es una realidad que, aunque no es nueva, ha ido creciendo en los últimos años convirtiéndose en un fenómeno social. Es así como debido al incremento de personas participando en esta labor, suscita el interés público, pues se convierte en parte de la cotidianidad de las personas en ciudades y pueblos, a la vez que constituye un tipo de trabajo informal e ilegal.

Contando con que esta práctica laboral ha sido analizada desde diferentes perspectivas a lo largo de estos años en múltiples lugares y siendo tema de estudio para varias disciplinas entre ellas economía, administración de empresas, sociología o psicología, entre otras, se hizo relevante para esta investigación estudiarla desde el área de Trabajo social, teniendo en cuenta que lo humano es un factor fundamental que no debe desconocerse en esta realidad social.

Es así como la presente investigación busca *describir la relación que existe entre la práctica laboral y las condiciones de vida de los que se ocupan de esta labor*, considerando la realidad social por la que atraviesa el municipio de Santander de Quilichao, siendo el mototaxismo uno de los trabajos informales más utilizados por los pobladores.

Para cumplir los objetivos y desarrollo de los mismos se planteó un *estudio de tipo explicativo-exploratorio*, en el marco de la metodología cualitativa utilizando el muestreo bola de nieve para la conformación de la muestra poblacional de la investigación y la entrevista semiestructurada como herramienta privilegiada en este trabajo. Del mismo modo, la observación participante facilitó la obtención de distintos hallazgos.

El trabajo está organizado en tres capítulos conteniendo el capítulo uno consideraciones conceptuales, donde se incluye el planteamiento del problema, objetivos, estrategia metodológica, antecedentes de investigación, marco teórico- conceptual, marco contextual y marco normativo.

En el segundo capítulo, se abordará la categoría de práctica laboral, profundizando para su mayor comprensión en las subcategorías de trabajo, trabajo informal y flexibilidad. Por último, se

presentará el tercer capítulo donde se encuentra la categoría de condiciones de vida, con sus subcategorías: calidad de vida, calidad de vida en el trabajo, necesidades básicas y bienestar. Finalizando el documento se encuentran las consideraciones finales del trabajo aportando con ellas reflexiones frente al estudio realizado, datos emergentes, aprendizajes y recomendaciones para futuros trabajos.



## CAPÍTULO I.

En este capítulo se aborda la problemática que dio origen al desarrollo de este trabajo, en él se plantea además los objetivos, metodología, el marco teórico, antecedentes, marco contextual y normativo, mostrando la magnitud del fenómeno social y las relaciones que se establecen entre individuo, trabajo y sociedad, considerando el contexto sociocultural en el que se encuentran inmersos. De esta manera, se vincula el mototaxismo como práctica laboral y el desarrollo humano como motor principal de las personas vinculadas a esta actividad.

### 1.1 Planteamiento del problema

Esta investigación propuso una aproximación a la práctica laboral del mototaxismo, bien como al conocimiento de su relación con las condiciones de vida de quienes lo ejercen, específicamente en el municipio de Santander de Quilichao, aportando elementos particulares que visibilizarán la práctica laboral desde una mirada social, con el fin de aportar a las ciencias sociales conocimiento sobre este fenómeno, el cual todavía no ha sido investigado en el contexto norte Caucano.

Es necesario señalar aspectos que abarcan la relación entre trabajo y sujeto, mediante el análisis de aspectos intrínsecos y extrínsecos del sujeto y su entorno laboral. En esta vía, se debe tener en cuenta la dinámica del mototaxismo y la magnitud de este hecho, a partir de una indagación de cómo se presenta en la cotidianidad esta forma de trabajo, lo que llevará a un reconocimiento de la *práctica laboral* como tal y las *condiciones de vida* actuales de los mototaxistas. En este sentido, para el desarrollo de esta investigación, se tuvo en cuenta aspectos como las *condiciones de vida* y las *necesidades básicas* que son fundamentales en la vida de las personas y claves para comprender al individuo (Maslow,1991).

Adicionalmente, para abordar este fenómeno social (mototaxismo), se tuvo en cuenta que en la actualidad el individuo ha adquirido un lugar en el ámbito laboral de acuerdo a sus necesidades y desarrollo personal. Desde la antigüedad, el trabajo como lo menciona Marx (1975) se ha basado en la adquisición de capital, donde las industrias simplemente buscaban adquirir fuerza de trabajo de los obreros quienes debían producir constantemente y por extensas horas capital, para así generar lucro.

Las exigencias del capitalismo no permitían que los trabajadores desarrollaran capacidades superiores (apropiación y plena expresión de capacidades humanas), debido a su preocupación por conseguir alimento y protección (Marx, 1975). Si bien se han producido cambios en cuanto a derechos laborales, hacen falta avances en cuanto a reformas laborales pues la precarización del trabajo sigue presentándose.

De este modo, se evidenció una transformación en cómo se concibe el sujeto en su trabajo, reconociéndose como un ser con necesidades que debe satisfacer para el logro de su desarrollo personal (Chiavenato, 2002). Por ello, fue relevante estudiar desde la línea teórica sociológica y la teoría del desarrollo humano integral, las condiciones de vida de los mototaxistas en el ámbito laboral.

Para iniciar, el mototaxismo surgió en Tailandia en los años cincuenta del siglo XX, utilizando la motocicleta como un vehículo alternativo para el transporte de pasajeros, de forma similar al transporte tradicional; con el fin de mejorar la economía de los ciudadanos, puesto que, al ser un transporte más rápido y económico era utilizado mayormente. Posteriormente, en la década de los setenta el mototaxismo se difundió en Asia, en los ochenta y noventa en Brasil, Colombia y Perú (Centro de transporte sustentable, 2010).

Más adelante, en las ciudades latinoamericanas el transporte público entra en crisis debido a la motorización individual, congestión vehicular y efectos negativos que producen las nuevas modalidades de gestión del transporte urbano. En consecuencia, la accesibilidad y condiciones de infraestructura hacen que la crisis se agudice, siendo el servicio de transporte insuficiente para cubrir las demandas de desplazamiento de la población lo que lleva a su desarrollo de manera informal e ilegal, debido a la facilidad para atender las demandas de los ciudadanos (Carrión, 2001).

En este sentido, el sistema de transporte es un componente esencial en las ciudades asociado a la calidad de vida de las personas, sus necesidades, y al derecho a la movilidad, dichas problemáticas han afectado a la mayoría de urbes latinoamericanas, impactando sensiblemente a los estratos más bajos de la sociedad (Montezuma, 2000).

En Colombia el transporte de pasajeros en motocicleta se originó alrededor de los años ochenta en el corregimiento de Cotorra (Córdoba) y se extendió rápidamente en 26 de los 32 departamentos (Yáñez & Acevedo, 2014). Surge tras la necesidad de la población para movilizarse por pueblos y ciudades, cubriendo la ausencia de transporte público y convirtiéndose en una opción de trabajo para quienes se encuentran en condición de desempleo (Canchila, Aristizábal, García, Arteta & Quintero, 2017).

En relación a lo anterior, el DANE (2018) menciona que las cifras de desempleo a nivel nacional en el trimestre noviembre 2018 - enero 2019 equivalen a un 10,4% que representó un aumento de 0,8 puntos porcentuales respecto al trimestre de noviembre 2017 - enero 2018 (9,6%). La tasa de ocupación fue 57,2%, presentando una reducción de 0,7 puntos porcentuales frente al trimestre móvil noviembre 2017 - enero 2018.

Siendo consecuentes, el desempleo en Colombia subió al 10,5 % en 2019, 0,8 puntos más frente al 9,7 % de 2018, la cifra de población desocupada en 2019 ascendió a 2,6 millones de personas, un 8,7 % más (209.000 personas) respecto al año anterior (DANE, 2019). Así mismo, para el mes de abril de 2020, la tasa de desempleo del total nacional fue 19,8%, lo que significó un aumento de 9,5 puntos porcentuales frente al mismo mes del año pasado (10,3%). La tasa global de participación se ubicó en 51,8%, lo que representó una reducción de 10,4 puntos porcentuales frente a abril del 2019 (62,2%). Finalmente, la tasa de ocupación fue 41,6%, presentando una disminución de 14,2 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2019 (DANE, 2020).

Por otro lado, la proporción de ocupados informales en las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 46,7% para el trimestre móvil diciembre 2019 - febrero 2020. Para el total de las 23 ciudades y áreas metropolitanas fue 47,9%. En el trimestre móvil diciembre 2019 – febrero de 2020, en las 13 ciudades y áreas metropolitanas, la proporción de hombres ocupados que eran informales fue de 45,2%, mientras que esta proporción para las mujeres fue de 48,6%. En el mismo periodo del año anterior, la proporción de ocupados informales para hombres y mujeres fue 43,9% y 48,4%, respectivamente (DANE, 2020).

Según Miranda & Rizo (2009) un determinante de este tipo de trabajo es el escaso desarrollo en la economía del país, lo que lleva a que los trabajadores busquen garantizar su supervivencia generando su propio empleo informal. Detrás de este fenómeno se encuentran problemáticas de tipo social, que inciden en quienes laboran en este oficio, ya que son expuestos a ciertos riesgos como accidentes, inseguridad, afectaciones climáticas e inadecuadas condiciones para el ejercicio de su labor, marginalidad y enfrentamientos con instituciones locales y nacionales (Castillo, Galarza & Palomino, 2013).

Por su parte, el Ministerio de Transporte considera que el mototaxismo además de ser informal es una práctica ilegal<sup>1</sup> a partir de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, las cuales afirman que para prestar un servicio de transporte público debe estar presente la calidad y seguridad del servicio, donde se brinde una garantía en la protección de los usuarios y peatones, menciona que la moto como vehículo de servicio público no representa seguridad para los usuarios, debido que no cumple con las características físicas para prestar este servicio (González, 2008).

Aunque la problemática de la informalidad<sup>2</sup> en Colombia cuenta con leyes y decretos (ley 1429 de 2010, decreto 567 de 2014) que respaldan a los trabajadores informales, existen vacíos en la legislación que agudizan la condición de vulnerabilidad de esta población. De esta forma es necesario que ésta aporte a la reivindicación de los derechos de los trabajadores informales y además presente soluciones que conduzcan a la estabilidad económica, al tiempo que contribuya al beneficio de los trabajadores informales y esto se evidencie en su calidad de vida.

Teniendo en cuenta que el mototaxismo es relacionado con la calidad de vida y necesidades básicas de quién realiza este servicio, como también de quién lo usa, es pertinente mencionar la satisfacción de la población colombiana, a lo que el DANE (2005) en su informe determina que en Colombia para el año 2005 el 27,7% de la población presenta necesidades básicas insatisfechas; sin embargo, para el 2011 este indicador fue de 19,66%. Así mismo, el DANE (2017) en su

---

<sup>1</sup> Esta investigación no pretende validar prácticas ilegales, sino comprender un fenómeno social y económico que ha venido en crecimiento en Colombia en los últimos años.

<sup>2</sup> La informalidad es entendida en este estudio como aquellas prácticas laborales fuera del ámbito formal, que no acatan las regulaciones estatales en materias económicas, sanitarias o ambientales y no están cobijadas por el marco regulatorio colombiano, como la Ley 21 de 1982, Ley 1636 de 2013, Ley 1562 de 2012, entre otras.

encuesta nacional de calidad de vida, presenta información sobre diferentes aspectos y dimensiones que permiten analizar el bienestar de los hogares.

Estas dimensiones incluyen variables relacionadas con las características físicas de las viviendas, el acceso a servicios públicos, privados o comunales, acceso a la salud y atención integral de niños y niñas menores de 5 años, donde 22.893 de los hogares encuestados el 30,8% de las personas de 15 años y más manifestaron estar totalmente satisfechas con su vida.

De igual forma, se presentan para el año 2017 cifras del DANE en cuanto a la satisfacción de vida en general, promedio que equivale a un 8,3 % para el total de la población colombiana, la satisfacción en salud obtuvo 8,1%, en seguridad 7,4% y satisfacción en el trabajo 7,3%; esta satisfacción laboral en centros poblados o rurales dispersos representó 6,8% y en las cabeceras 7,5%.

Estas cifras permiten conocer la realidad colombiana y vulneraciones que se podrían presentar sobre la satisfacción e insatisfacción de la población frente a sus condiciones de vida, así como el aumento del desempleo que da cuenta del fenómeno a estudiar, evidenciándose los componentes que se tienen en cuenta para llevar a cabo la medición de las condiciones de vida, debido que su análisis es un aspecto amplio, complejo y problemático que resulta de la construcción social, noción del bien y carácter subjetivo.

Para continuar, a nivel del departamento del Cauca según el (DANE, 2012), las necesidades básicas insatisfechas equivalen a un 24,27%. Estos datos son resultado de análisis de categorías como: viviendas inadecuadas, hacinamiento crítico, personas con hogares en inasistencia escolar, personas con hogares en alta dependencia económica, entre otros.

Así mismo, en el municipio de Santander de Quilichao, el mototaxismo es un fenómeno vigente y en aumento. Para el año 2012 la proporción de población con necesidades básicas insatisfechas fue de 33,60% estas cifras representan una proporción alta de necesidades básicas insatisfechas con relación a la población de este municipio (DANE, 2012). Es por ello que las administraciones locales tienen el desafío de brindar alternativas y visibilizar esta situación compleja mediante la

creación de una política pública, con necesidad de implementar y así mejorar las condiciones de vida de quienes se dedican a esta actividad laboral de manera informal (Canchila et al., 2017).

Finalmente, partiendo de la premisa que los fenómenos sociales sólo pueden entenderse si se contextualizan en el marco donde operan, resulta necesario investigar el mototaxismo en Santander de Quilichao ya que, hasta el momento, no han sido realizados estudios sobre esta labor en el municipio. En este sentido, se pretende por medio de esta investigación, aportar nuevo conocimiento desde la realidad respecto al tema; es decir, se abordará al mototaxista como un sujeto en el marco de sus relaciones familiares y comunitarias, posibilitando analizar los componentes sociales asociados a este fenómeno.

Así mismo, se procura generar conocimiento desde las ciencias sociales sobre la relación dialéctica entre las condiciones de vida del sujeto y la actividad laboral que ejerce, visto como una práctica donde se establece una serie de relaciones interpersonales y se encuentra en juego el bienestar del individuo, es por ello que estudiarlo desde el Trabajo Social permite conocer las realidades sociales e interacciones establecidas en esta población.

El tema es relevante para entender la realidad social de este grupo social en específico, por tanto, es pertinente para una profesión como Trabajo Social que interviene dentro de las políticas sociales con sujetos, dado que la base de la variedad disciplinar obtenida en la academia prepara al profesional para analizar fenómenos desde sociología, economía o antropología y es esa mirada holística precisamente una particularidad de la profesión.

De acuerdo con lo mencionado anteriormente, se plantea la siguiente pregunta de investigación:  
*¿Cómo se relaciona la práctica laboral del mototaxismo con las condiciones de vida de quienes ejercen esta labor, en el municipio de Santander de Quilichao Cauca?*

## **1.2 Objetivos**

### **1.2.1 Objetivo general**

° Describir la relación de la práctica laboral del mototaxismo con las condiciones de vida de quienes ejercen esta labor, en el municipio de Santander de Quilichao Cauca.

### **1.2.2 Objetivos específicos**

° Conocer las condiciones de vida del grupo poblacional que practica el mototaxismo, en Santander de Quilichao.

° Develar los beneficios y dificultades que ha traído para los mototaxistas ejercer esta labor.

° Indagar las percepciones de la población mototaxista, frente a la práctica laboral que desempeñan.

## **1.3 Estrategia metodológica**

En la presente investigación se hizo uso del método cualitativo el cual posibilitó un acercamiento a la realidad, considerándose apropiado para el cumplimiento de los objetivos general y específicos; su pertinencia radica en que no parte de supuestos derivados teóricamente, sino que busca conceptualizar sobre la realidad con base en la conducta, los conocimientos, actitudes y valores que guían el comportamiento de las personas a estudiar (Bonilla & Rodríguez, 1997). No mide numéricamente los fenómenos estudiados, ni tampoco busca generalizar los resultados de su investigación, sino que su método de análisis es interpretativo, contextual y etnográfico (Hernández, Fernández & Baptista, 2003).

Por lo tanto, el método cualitativo es apropiado porque a partir de los relatos y la observación a sujetos y contextos específicos posibilitó profundizar en la complejidad de esta realidad social y visibilizar subjetividades de los actores (mototaxistas) como percepciones, beneficios y dificultades de dicha práctica laboral, igualmente facilitó la reconstrucción de la realidad tal como la observan los sujetos de un determinado sistema social (Hernández, Fernández & Baptista, 2003).

Para este estudio el enfoque metodológico utilizado fue el etnográfico, definido como un método de investigación que consiste en observar y registrar en un contexto y proceso determinado, el

hacer, quehacer y pensar de un caso o suceso por medio del trabajo de campo (Oehmichen, 2014). Al mismo tiempo, este enfoque contiene la experiencia del extrañamiento de los elementos “habituales” del interior de cada sociedad o grupo social específico, explotando así la capacidad de los actores sociales y destacando la objetividad en este proceso metodológico (Hammersley & Atkison, 1994).

En lo referente a las técnicas, se hizo uso de la entrevista semi-estructurada, por ser un instrumento útil para indagar y comprender un problema, dada la flexibilidad a partir de preguntas planteadas que se ajustaron y adaptaron a los entrevistados permitiendo motivar al interlocutor, aclarar términos, identificar ambigüedades y disminuir formalismos, posibilitando un espacio de interacción con el otro, profundizando en particularidades dando cuenta del fenómeno social estudiado (Canales, 2006).

De esta manera, se realizaron 8 entrevistas a mototaxistas pertenecientes al municipio de Santander de Quilichao, los cuales fueron elegidos mediante el muestreo bola de nieve o cadena, donde se identificaron casos de interés a partir de algunos individuos que referencian a otros candidatos hasta que la información recogida dio respuesta a la pregunta propuesta en la investigación.

Para su selección, se tuvo en cuenta los siguientes criterios: principalmente no haber ejercido siempre la labor de mototaxismo, con lo que se pretendió identificar los impactos que ha producido el ejercicio del mototaxismo en la calidad de vida; en segundo lugar, haber ejercido esta práctica como mínimo dos años, y que el trabajo de mototaxismo fuera su único medio de subsistencia en este periodo. Otro criterio de selección fue el rango de edad, que se dividió en dos grupos: entre los 18 a 25 años y entre los 30 a 45 años, con el fin de comparar dos perspectivas generacionales, lo que ha llevado tanto a jóvenes como a mayores a insertarse y permanecer en la práctica laboral del mototaxismo.

Es pertinente referir en este punto, que el contacto con los sujetos de estudio se realizó con acercamientos a los lugares más concurridos del municipio de Santander de Quilichao, zonas de comercio donde generalmente ellos laboran. Este contacto se llevó a cabo con una planeación



anticipada, para así determinar de forma organizada los horarios y población a entrevistar, así mismo se recalcó la confidencialidad de los informantes y los fines académicos de este estudio.

Al mismo tiempo, se hizo uso de la observación no participante, técnica encargada de la descripción sistemática de eventos, comportamientos y artefactos en el escenario social elegido para ser estudiado Marshall & Rossman (citados por Kawulich, 2005). Dicha observación se realizó sin interferir en el hecho en diferentes puntos estratégicos del casco urbano del municipio de Santander de Quilichao, Cauca, donde se observaron las diferentes particularidades en cada contexto, lo que permitió al investigador una objetividad en el análisis de determinado evento.

Cabe resaltar que las observaciones se realizaron en medio de la pandemia Covid 19 y se anotaron en un diario de campo al ser éste un instrumento de registro de información ampliada y organizada metódicamente, posibilitando la obtención de datos útiles que mejoraron la calidad del trabajo, a la vez que permitió recoger los aspectos más importantes para organizar, analizar e interpretar la información.

Igualmente, con el fin de dar respuesta a la pregunta de investigación, se utilizó el estudio explicativo-exploratorio, que posibilitó interpretar por qué ocurre un fenómeno, en qué condiciones se da, o por qué se relacionan dos o más variables de estudio, así como permitió indagar temas y áreas desde nuevas perspectivas, por lo que se propuso una nueva arista que no fue tomada en cuenta en investigaciones anteriores sobre mototaxismo, como son las condiciones de vida (Hernández et al., 2003).

A continuación, se refieren las características demográficas de los entrevistados, sus nombres fueron cambiados para proteger su identidad, aclarando que las entrevistas a los informantes fueron plenamente autorizadas por ellos de manera verbal.

**Tabla 1***Características de los entrevistados*

Nombre	Edad	Ocupación	Lugar de residencia	Vivienda	Reside con	Personas a cargo	Tiempo laborando	Lugar de trabajo
Miguel Sandoval	49	Mototaxista	Barrio el Centro	Familiar	Esposa	Esposa	13 años	El Rosario
Andrés Zetty	44	Mototaxista	Vereda Cachimbal	Familiar	Padre	Padre	10 años	Cra 13 con Calle 1ra.
Julián Ramírez	55	Mototaxista	Betania	Propia	Esposa e hijos	Esposa	23 años	El Rosario
Juan Martínez	52	Mototaxista	El Canalón	Propia	Ex esposa e hija	Hija	7 años	No tiene sitio fijo (referidos)
Darío Guzmán	32	Mototaxista	Vereda Cachimbal	Familiar	Padres y hermanos	Grupo familiar	4 años	Calle 13 con Cra 1.
Marcos Belalcázar	20	Mototaxista	Bello Horizonte	Arriendo	Solo	Ninguna	2 años	Calle 13 con Cra 1
Mauricio Barreiro	33	Mototaxista	Santander de Quilichao	Propia	Familia	Ninguna	17 años	Calle 13 con Cra 1
María Chate	35	Mototaxista	Bello Horizonte	Alquilada	Hijas	2 hijas	3 años	Cra 11 con Calle 2.

Fuente: Elaboración propia, a partir del trabajo de campo, 2020.

Es relevante mencionar que la información obtenida a través de las entrevistas y observación realizada, fue transcrita con rigurosidad para su análisis. Posteriormente se codificó por colores según su categoría, utilizando además abreviaturas, lo que permitió una mayor organización y facilidad al efectuar el ejercicio. Luego esta información ya categorizada fue relacionada teniendo en cuenta el color y la abreviatura en una matriz principal, dividida en tres partes, especificando la información de la siguiente manera: la categoría inicial junto a su variable analítica/subcategoría, en seguida se colocaron las citas textuales de los entrevistados (verbatim) que estuvieran más relacionados con el proceso investigativo y posteriormente en la tercera división de la matriz se ubicaron las impresiones analíticas generales, espacio en el que se analizaron los verbatim argumentados con autores.

De este modo, de acuerdo a cada categoría se organizaron los datos lo que facilitó la realización de los capítulos, puesto que al contar con información significativa en la matriz ésta proporcionó valiosa argumentación al informe. Es relevante mencionar que en la matriz también se analizaron

las categorías emergentes, los hallazgos repitentes y no repitentes enriqueciendo aún más la información dando como resultado la presente investigación<sup>3</sup>.

#### **1.4 Antecedentes de investigación**

Respecto al “mototaxismo” se han realizado diferentes estudios frente a la forma cómo es visto este trabajo. A continuación, se presentan algunas investigaciones al respecto.

Inicialmente se toma el estudio de Kumar, Singh, Ghate, Pal & Wilson (2016) denominado “*Modos de transporte público informal en India: un estudio de caso de cinco regiones de la ciudad*” que basado en una metodología mixta analiza las características operativas, los roles, contribuciones de los sistemas de transporte informal para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y las percepciones comunes de cómo estos modos se relacionan con la seguridad y la contaminación.

Si bien, estos modos de transporte no cumplen con algunas de las medidas reglamentarias, cumplen un papel vital para satisfacer las necesidades de la población correspondiente al área urbana, rural y periurbana asumiendo un papel más importante en esta última, debido a la disponibilidad extremadamente baja o inexistente de transporte público, por lo que los autores hacen hincapié en que las ciudades indias deben adoptar y mejorar estos sistemas flexibles y personalizados que emergen y evolucionan en la economía local, así como comprender las cuestiones normativas y no normativas relacionadas con sus operaciones y formular estrategias que puedan ayudar a mejorar el rendimiento de sus servicios, esto ayudará a complementar los servicios de transporte público, cuyas provisiones no pueden ser posibles en un futuro cercano.

Este estudio aporta a la investigación el reconocimiento de formas de transporte informal a nivel global en países en vía de desarrollo debido a las dificultades que aún tienen estos en el abastecimiento de transporte público, así como la posibilidad de que los gobiernos legitimen estos

---

<sup>3</sup> Ver en anexos un ejemplo de una de las categorías contenidas en la matriz de análisis.

modos de transporte necesarios para la población adaptándose a la normatividad vigente y mejorando sus formas de organización, que permitan el desarrollo de un mejor servicio para los usuarios.

Igualmente, estudios realizados por Rodríguez, Santana & Pardo (2015) *“La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región”* presenta hallazgos encontrados a través de grupos focales y entrevistas a personas que utilizan la motocicleta en cinco ciudades de América Latina como parte de la investigación sobre motocicletas en la región. Pretende describir los aspectos característicos del uso de la motocicleta, así como identificar el motivo de su utilización en las cinco ciudades.

Este estudio es realizado por categorías, destacándose el caso de los mototaxistas en países como Brasil, los cuales tienen gran preocupación por mejorar las condiciones laborales, formalizar o legalizar su actividad y legitimarse como un actor laboral más. La investigación menciona que en general los trabajos que tienen relación con la moto, se vuelven independientes, pero se flexibilizan de tal manera que a la vez son complejos. Entre sus hallazgos está que el uso es reforzado por los beneficios directos (económicos, eficiencia, conseguir trabajo) viendo la motocicleta como un vehículo que, aunque se reconoce peligroso, es muy eficiente y barato para realizar viajes.

Otro estudio realizado en el Perú por Osorio & Vargas (2018) *“Situación socioeconómica de los mototaxistas de la empresa de transportes Plus SRL Cajamarca año 2017”* demuestra que en los últimos años, en el Perú, el mototaxismo se ha ido incrementando notablemente y Cajamarca no ha sido ajena a ello. Esta actividad se ha convertido en el sustento económico de muchas familias cajamarquinas y ha constituido una importante alternativa de empleo, por lo que es necesario identificar la situación social y económica de este sector.

La principal fuente de información es la encuesta aplicada a los mototaxistas y las entrevistas realizadas a la gerente de la Empresa de Transportes Plus SRL y al coordinador del gremio de mototaxistas. Tomando en cuenta los indicadores de nivel de estudio alcanzado, características de la vivienda, propiedad de la mototaxi e ingresos económicos percibidos, se encontró que las

personas que ejercen esta labor se ubican en un nivel socioeconómico medio, basados en una actividad con rasgos mayoritariamente informales.

A nivel nacional, se encuentra la investigación realizada por Amor (2017), denominado “*La historia triple del mototaxismo: ¿plaga, contrapoder o negocio?*” el cual tiene como propósito entender las disputas económicas, políticas y culturales alrededor del mototaxismo en Cartagena desde la perspectiva de los estudios sobre cultura y desarrollo, enfatizando en los puntos de vista de los actores sociales involucrados. Esto lo hace bajo tres alusiones y racionalidades, a fin de entender esta realidad, entre ellas están la perspectiva económica, cultural y política. Así pues, discute tres ejes de análisis, a nivel cultural, se presenta “el mototaxismo como plaga”, a nivel político “el mototaxismo como contrapoder y supervivencia” y en lo económico se visibiliza “mototaxismo como negocio y modo de transporte”.

También, Amor (2017) plantea una perspectiva del saber, donde expone que el mototaxismo debe ser entendido como una construcción cultural que abre el escenario a intercambios o negociaciones de significados, permitiendo así una comprensión del mismo. De esta manera, muestra al mototaxismo como un saber alternativo, el cual es construido a través de quienes practican esta labor, lo que contribuye, debido que este es uno de los propósitos principales de la investigación en Santander de Quilichao, el reconocer la humanidad del mototaxista, sus saberes, aprendizajes y vivencias.

En este sentido, el anterior estudio aporta a esta investigación una perspectiva antropológica social y cultural, debido a su análisis de las raíces socioeconómicas y las identidades culturales propias de los sujetos estudiados, lo que es fundamental en esta investigación. A nivel metodológico permite entender la importancia del estudio directo de las personas y grupos durante un tiempo determinado. El autor hace uso del método cualitativo, con 20 entrevistas semiestructuradas a mototaxistas, y seleccionó como informantes a algunas personas con incidencia directa o indirecta en la política de transporte de Cartagena, lo que podría tenerse en cuenta para el presente trabajo.

Simultáneamente, hace uso de la herramienta del *focus group*, que está diseñada para ahondar en las percepciones de los ciudadanos de esa ciudad, del “usuario” y “no usuario” para así obtener un

punto de vista de los participantes sobre sus opiniones, actitudes y experiencias frente al fenómeno. Finalmente, realizó observaciones por medio de visitas a estaciones de mototaxistas, como fuente directa e interacción en el propio territorio de la problemática.

Por su parte, Burgos (2016) en su investigación *“El mototaxismo: un medio de transporte urbano como alternativa económica en San Juan de Pasto”* se enfoca en analizar el “mototaxismo” en la ciudad de Pasto, viéndolo como alternativa de innovación social y un medio de subsistencia para quienes lo practican. Su objetivo es realizar una aproximación sociológica sobre los impactos que producen los “mototaxistas” en esta ciudad. Afirma que el mototaxismo es uno de los principales problemas presentes en Pasto, dada su informalidad e ilegalidad, pero a su vez es un generador de ingresos diarios para personas desempleadas y en condiciones económicas precarias.

Lo anterior permite reconocer que este trabajo es una fuente de recursos económicos, que posibilita solventar necesidades básicas y otorgar bienestar a los miembros que conforman el hogar. Así mismo, plantea que el mototaxismo es una labor de fácil acceso, debido a que las personas no necesitan un nivel de escolaridad alto y argumenta que el precio de las motos ha caído considerablemente, siendo asequible su compra para cualquier persona, conllevando al aumento de individuos ejerciendo esta labor.

La metodología implementada es cualitativa, con método etnográfico, revisión documental y entrevistas a trabajadores pertenecientes al sindicato de moto trabajadores en Pasto. Este estudio permite reconocer la importancia del método etnográfico, donde se destaca la relevancia de estar en el campo y conocer organizaciones o grupos relacionados con la población, también aporta las categorías de necesidades internas y externas del individuo que trabaja, y necesidades familiares.

Por otro lado, Sánchez (2011) en su estudio denominado *“La economía del mototaxismo: el caso de Sincelajo”* desde un enfoque económico indaga sobre los factores que inciden en la decisión de ejercer el mototaxismo como principal actividad económica, teniendo en cuenta las motivaciones que llevan a las personas a ejercer esta labor, expone que ellos perciben beneficios económicos que aportan a su bienestar, sin dejar de lado los riesgos de salud y seguridad. Discute sobre políticas públicas que puedan afrontar la situación adecuadamente y hace una relación del mototaxismo con

el desempleo, pobreza y falta de regularización de esta actividad por parte del gobierno local. Este estudio aporta conocimiento sobre las motivaciones de las personas para ejercer el mototaxismo; así mismo, analiza las políticas públicas sin demasiada oposición ya que las considera viables siempre y cuando no restrinjan totalmente el mototaxismo como una actividad laboral.

Teniendo en cuenta que el mototaxismo es visto como una práctica informal y además ilegal, Gutiérrez (2000) en su estudio *“Transporte alternativo: algo más que una cuestión de tamaño”* menciona que esta práctica es comprendida por muchas investigaciones como ***una forma de redefinir la pobreza urbana en los países menos desarrollados***. De este modo, el trabajo informal está asociado a la pobreza, a los marginados, desposeídos y es concebido como un refugio, coincidiendo mayormente con atributos como transporte pequeño e irregular, que ofrece un servicio deteriorado, por y para sectores de bajos ingresos, típico de ciudades subdesarrolladas.

Es así como, la denominación de transporte informal se vincula especialmente a la observancia de irregularidades al orden legal. Esta condición de ilegalidad refiere tanto la ausencia de un vínculo laboral estable, como la transgresión de las normas y su consecuente falta de sanción por parte de las autoridades (Gutiérrez, 2000).

Siguiendo esta línea, Castillo (2010) en el texto titulado *“El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en Montería?”* plantea que universitarios titulados, conductores de carros, entre otros, en la ciudad de Montería se encuentran en condición de desempleo y se introducen a partir de su necesidad económica en el trabajo informal de “mototaxi”; estando este fenómeno en crecimiento en la mayoría de los municipios de Colombia debido al poco abastecimiento de transporte público, acarreado consigo aspectos sociales negativos como aumento en la contaminación ambiental, auditiva, accidentes, disturbios y rompimiento de normas legales, asociando en algunos casos este tipo de trabajo con actos delictivos como robo y sicariato.

Este estudio utiliza una metodología cualitativa con revisión documental, trabajo de campo, mediante la realización de encuestas y uso de periódicos como fuente primaria. Así mismo, aporta a la presente investigación la comprensión del mototaxismo como una práctica laboral que no está

aislada de las dinámicas sociales, donde se presentan problemáticas que afectan al sujeto que ejerce dicha labor, por tanto, permite conocer aquellos factores externos en los que se relaciona constantemente el mototaxista y que afectan a su ser y por consiguiente sus condiciones de vida.

Igualmente, Caña & Olaya (2013) en su estudio *“Calidad de vida y su relación con el trabajo informal: una visión psicosocial del mototaxismo en el municipio de Tuluá”* busca conocer cómo significan su calidad de vida los mototaxistas en la ciudad de Tuluá, destacándose en este municipio por ser el primero en estudiar la calidad de vida de esta población, dejando grandes expectativas para investigaciones futuras. Tienen como fin comprender la problemática y las implicaciones que trae a nivel social; para ello, plantean una investigación de tipo exploratorio-descriptivo, haciendo uso de una metodología cualitativa mediante entrevistas semiestructuradas, observación y cartografía social.

El anterior estudio aporta a la presente investigación una perspectiva de bienestar en el trabajo, ya que indaga sobre la calidad de vida de los mototaxistas, destacando la importancia de encontrarse en óptimas condiciones físicas y mentales al momento de desempeñar este tipo de labor. Muestra que es importante tener en cuenta las percepciones sobre su calidad de vida y proporciona el término de trabajo y calidad de vida en el trabajo, relevantes para plantear el marco teórico de este proyecto.

Los autores Arboleda & Cobo (2016) en: *“Caracterización de las condiciones del bienestar laboral y psicosocial en el trabajo informal del mototaxismo en el Municipio de Palmira”* abordan las condiciones de bienestar y calidad laboral dentro del mototaxismo, realizada a partir de la psicología social y del trabajo. Su método es de tipo exploratorio y diseño transversal, utiliza la técnica de entrevista a una población de diez personas.

Por consiguiente, aporta una perspectiva desde el bienestar laboral, mostrando las necesidades del trabajador y las condiciones de estar bien en el empleo o de malestar (Arboleda & Cobo, 2016). De este modo, el mototaxismo se presenta como una alternativa económica que genera bienestar en las personas que laboran en él, siendo el punto de ruptura del presente estudio la indagación sobre cómo se presentan las condiciones de vida de estos trabajadores.



Ahora bien, es necesario contextualizar este fenómeno a un entorno más cercano a Santander de Quilichao, esto lo permite el estudio de Zúñiga (2019) denominado “*Transporte informal y ciudad, un análisis del mototaxismo en la comuna 18 de Cali*”, el cual tiene como propósito analizar la incidencia de la experiencia de los usuarios, en la configuración y proliferación del mototaxismo como una forma de transporte alternativo e informal en la comuna 18 de la ciudad de Cali.

De esta manera, el autor describe que en la ciudad de Cali existe una demanda de transporte insatisfecha, la cual produce una nueva oferta de transporte que cumpla con las necesidades de la población que es caracterizada por estar en condiciones de pobreza y no contar con la facilidad para trasladarse de lugar a otro por pertenecer a sectores periféricos de la ciudad, es por ello que las soluciones alternativas como las motos en los últimos cinco años han aumentado en más de un 115 por ciento.

En este sentido, Zúñiga (2019) expone que el MIO, el cual es uno de los transportes principales en la ciudad de Cali, tiene grandes deficiencias en el servicio y dificultades de acceso en distintas zonas de la ciudad, por lo tanto, los mototaxis y las Gualas o Jeep (vehículos camperos) cubren la demanda de estas comunas. Una cifra importante presentada, de acuerdo a la encuesta de movilidad del año 2015 muestra que, en la comuna 18 hay más de 120 motos por cada 1000 habitantes, mientras que por cada mil habitantes hay menos de 51 automóviles.

También, se destacan los sitios claves donde se presta el servicio de mototaxi, lo que sería interesante retomar en esta investigación y se realiza un análisis de la oferta y demanda del servicio, destacando la relación entre usuario-mototaxista, y la importancia de algunas aplicaciones existentes para contratar estos servicios como lo es Picap.

La metodología empleada fue cualitativa, con diseño documental y etnográfico, junto a la observación participante, diario de campo y 12 entrevistas a usuarios de mototaxi residentes en la comuna 18. Aporta a la presente investigación una mirada cercana del fenómeno, sobre el papel del mototaxismo en la comunidad y la importancia que cumple en la ciudad de Cali.

De manera similar, Valdés (2014) en *“Piratas de asfalto” una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el oriente de Cali*, tiene como propósito caracterizar el transporte informal, donde se incluye el mototaxismo, bicitaxismo, carros “piratas” y taxis “piratas”, dando a conocer las formas de organización colectiva de quienes ejercen estas labores en el Oriente de Cali y los aspectos que han llevado al fortalecimiento del transporte pirata en esta ciudad; bajo la premisa de que este fenómeno social se compone por aspectos económicos, culturales y sociales.

Este trabajo de grado aporta al presente estudio el término de “transporte pirata” el cual denominan como un medio de transporte ilegal y al mismo tiempo una categoría de la informalidad. Así mismo, da a conocer distintas zonas donde se presenta con frecuencia la prestación de este servicio “pirata”, el cual realiza también rutas intermunicipales, en el oeste, de Cali hacia Buenaventura y al sur en las calles 16 y 25 con carrera 100 hacia Jamundí y Puerto Tejada; al norte hacia Yumbo y Palmira.

Lo anterior permite conocer que existe una interconexión entre municipios al momento de prestar estos servicios, así como la facilidad de acceso a los mismos municipios que son aledaños a Santander de Quilichao, donde se realizó la actual investigación. El estudio utilizó metodológicamente, revisión de fuentes documentales, diseño y aplicación de una encuesta (sondeo) y diseño etnográfico (entrevistas semiestructuradas y diario de campo).

Los estudios presentados anteriormente, permiten plantear un punto de ruptura en esta investigación, orientada a reconocer aspectos sociales del mototaxismo como es la relación de esta práctica laboral con las condiciones de vida de quienes ejercen esta labor, en contraste con la mayoría de estudios abordados los cuales tienen un enfoque económico y no abordan otras dimensiones de las relaciones humanas y de la calidad de vida de esta actividad.

Es de vital importancia la revisión de los antecedentes de investigación, ya que dan lugar a una mirada global sobre el fenómeno del mototaxismo, iniciando desde cómo se ha presentado en distintos países de América Latina, en ciudades y municipios de Colombia y en contextos más cercanos a Santander de Quilichao como en Tuluá y Cali. Hay que destacar que las anteriores

revisiones, permiten dar cuenta de que este fenómeno es un tema de interés para los individuos que pertenecen a la labor, para quien acceden al servicio y para las ciencias sociales y humanas, puesto que afecta personal, económica y culturalmente al ser humano que hace parte de esta dinámica social; finalmente, se reconoce en estos antecedentes la vigencia, el aumento y fortalecimiento de esta actividad informal.

### **1.5 Marco teórico conceptual**

Para entender teóricamente el estudio acerca de la relación entre la práctica laboral del mototaxismo y condiciones de vida de las personas que desempeñan este trabajo, es necesario tener en cuenta elementos teórico- conceptuales, basados en los lineamientos teóricos de desarrollo humano integral y sociología del trabajo, de donde se desprenden las categorías de trabajo y condiciones de vida; estas contienen subcategorías como trabajo informal e ilegal, flexibilización del trabajo, necesidades básicas, calidad de vida en el trabajo, bienestar y economía familiar, presentadas a continuación.

De este modo, el lineamiento teórico de la *sociología del trabajo* es una disciplina que tiene como objetivo mostrar el conjunto de relaciones colectivas que posibilitan la producción de bienes y servicios, partiendo de la labor que realiza la persona en el trabajo y a la vez permitiendo tener explicación acerca del comportamiento y actitudes observadas durante la ejecución de una tarea (Castillo, 2000).

La sociología del trabajo estudia las relaciones sociales en el mundo del trabajo, teniendo así un efecto en la vida social e individual, al encontrarse atravesado por aspectos como la sensibilidad personal y experiencia individual, que permiten la creación de conocimiento científico de lo humano en el trabajo; a la vez que se presentan intercambios, conocimientos, puntos de vista y experiencias distintas incorporando la intersubjetividad del colectivo de trabajo (Supervielle & Quiñones, 2003). Este lineamiento, para efectos de esta investigación, fue utilizado por su aporte a la perspectiva de trabajo, en relación a las colectividades y factores individuales asociados al sujeto que está presente en trabajos formales e informales.

La sociología del trabajo no sólo estudia los trabajos formales, sino también los informales; definiendo el *trabajo* según Marx (1975) como “un proceso entre el hombre y la naturaleza, donde el hombre media, regula y controla su metabolismo con la naturaleza, al tiempo que pone en movimiento las fuerzas naturales que pertenecen a su corporeidad” (p. 215). Para el autor, el trabajo no se limita a un medio de adquisición de dinero, sino que debe trascender permitiendo a las personas un mayor desarrollo de sus capacidades distintivas a través de un proceso de objetivación que posibilita establecer conciencia de la actividad que se realiza y la expresión de sus capacidades.

Así mismo, Sartre (1970) señala que el trabajo es una operación material cuyo fin es producir un determinado objeto, en un campo práctico, no es una realidad estática fija e inamovible, se encuentra permeado e influido por una realidad dinámica y en constante transformación, debido a aspectos de tipo económico, laborales, tecnológicos, políticos, legales, de mercado, entre otros factores sociales, ubicando esta actividad laboral en torno a un medio social y cultural.

Por su parte, Pereira (2008) lo define como una expresión del logro humano, la manifestación espontánea del vínculo entre las personas, el entorno y la sociedad, por tanto el trabajo es concebido como un elemento básico en la vida cotidiana actual, dado que existe en donde haya una sociedad; en esta medida, el trabajo desde la perspectiva del desarrollo personal, es una fuente vital para satisfacer necesidades, considerándose importante en la sociedad puesto que se relaciona con todas las esferas del ser humano.

De esta manera, se observa una transformación en las concepciones que desde diferentes enfoques se tienen de la actividad trabajo, iniciando desde las sociedades antiguas, pre-industriales, pasando por la industrialización, la división del trabajo y la lucha de la clase obrera que en su confrontación con los esquemas de dominación, fueron protagonistas de la politización y humanización de las condiciones de trabajo en el mundo (Azcárate, 2016).

En Colombia, el modelo de organización del trabajo que se destaca en el contexto actual se consolidó a partir de la década de los 90 en el siglo XX, caracterizándose por una firme

competencia internacional, innovación tecnológica, procesos de integración económica que a su vez incidieron en la transformación del modelo de acumulación de capital (Gómez, 2007).

Actualmente se presentan nuevas formas de trabajo, como es el trabajo desregularizado o por cuenta propia, denominado *trabajo informal*, definido como una actividad laboral no reconocida, no protegida y no remunerada en el marco de las leyes, ejecutada por personas en condiciones de vulnerabilidad social, quienes crean su propio trabajo o encuentran uno en la economía informal. El trabajo informal también incluye a fábricas y empresas explotadoras que no cumplen con los derechos de ley (Llanos, 2019).

De acuerdo con la Organización Internacional del Trabajo (2002) la economía informal ha crecido rápidamente en casi todos los puntos del planeta, incluidos los países industrializados, y no puede seguir considerándose un fenómeno temporal o marginal, ya que la mayor parte de los nuevos empleos de los últimos años, particularmente en los países en desarrollo y en transición, se han creado en la economía informal.

Núñez Méndez (citado por Ocampo & Garzón, 2015) concibe el trabajo informal como un trabajo no declarado, no protegido y no cubierto por la seguridad social ni pagado bajo las leyes del salario mínimo. Así, las condiciones de trabajo del sector informal son inferiores a las del sector formal en cuanto a ingresos económicos, higiene, condiciones de salud y seguridad. Igualmente, es aquel al que se le facilita la evasión y el fraude de la seguridad social, el impuesto a la renta y el IVA, entre otros.

De este modo, entre los trabajos informales se encuentra el mototaxismo que, de acuerdo con Castillo, Galarza & Palomino (2013) es un tipo de trabajo informal que desempeñan dueños de motocicletas ofreciendo servicio de transporte público individual de pasajeros. Esto le permite a sus trabajadores control sobre su forma de trabajo, organizacional y estructural teniendo en cuenta el entorno en el que se desempeñan.

Por su parte, Feige (citado por Parra, 2013) distingue las actividades informales de las ilegales poniendo el acento en la producción y comercialización de bienes, donde las actividades

informales están relacionadas con bienes lícitos y la economía ilegal supone la producción y comercialización de bienes definidos en un lugar y un momento determinados como ilegales; es decir lo ilegal es aquello que incumple lo prescrito por la ley. En el caso del mototaxismo la ilegalidad del servicio está sustentada en el Código Nacional de Tránsito, al considerar que pone en riesgo la vida y la integridad de las personas; de igual forma es catalogada como informal porque no posee ningún control administrativo.

Es pertinente mencionar el tema de *flexibilización laboral*, que se concibe como una opción de adaptación y reestructuración del modelo laboral; de este modo, la flexibilidad laboral o la utilización flexible de la fuerza de trabajo, tiende a modificar los sistemas de formación de salario, la organización del trabajo y la jerarquía de las calificaciones laborales Sotelo (citado por Hernández, 2005).

Por su parte, Gómez (2013) señala que la informalidad corresponde a una estrategia de las organizaciones para flexibilizar la mano de obra necesaria y así competir en un contexto de economía globalizada generada por una orientación neoliberal de la economía. Es pertinente señalar que la flexibilización laboral se relaciona con mecanismos jurídicos, reformas y lógicas, cuyo objetivo es quitar rigidez a la legislación laboral para permitir que el trabajo se adapte fácilmente a las exigencias e intereses del sistema productivo.

Cabe aclarar que el neoliberalismo se concibe como un modelo económico dominante que se preocupa única y exclusivamente por el mercado que sólo le interesa el sujeto social como consumidor, ocasionando una reestructuración del Estado a través de políticas de privatización y desregulación. De tal forma, la imposición del modelo neoliberal trajo consigo efectos laborales para los trabajadores, generando entre otros, la creación de microempresas y el trabajo por cuenta propia (Gentili & Sader, 2003).

En concordancia, Fernández (citado por Gómez, 2013) señala que el surgimiento de las políticas flexibilizadoras del mercado de trabajo, han llevado a transformaciones importantes en el mundo laboral, como el deterioro de las condiciones de vida de los trabajadores, pérdida de poder adquisitivo y menor participación en el ingreso nacional; además de una creciente percepción de

inseguridad laboral que se sostiene en la precarización de las condiciones de trabajo, contratación a tiempo parcial de los empleados y a su vez, la disminución de los empleos seguros y estables.

Paralelamente, otro lineamiento teórico que tiene gran relevancia en la realización de este estudio, es el *desarrollo humano integral*, entendido como proceso dinámico por el cual cada persona y todas las personas pasan de condiciones de vida menos humanas a condiciones cada vez más humanas, justas e igualitarias, supone una determinada concepción de persona humana y de sociedad (Deneulin, 2019).

El desarrollo humano integral como concepto puede ayudar a identificar limitaciones y oportunidades para los medios de vida, intervenciones apropiadas que fortalezcan los activos locales e incrementen la dignidad humana y la justicia social, así como disminuir el riesgo, la vulnerabilidad y mejorar la calidad de vida (Burpee, Heinrich & Zemanek, 2008). En este punto es importante tener en cuenta que el desarrollo humano se encuentra orientado directamente a la satisfacción de necesidades humanas, centrándose en las personas y en aquellos satisfactores que representan formas de ser, tener, hacer y estar que contribuyen a la realización de necesidades humanas (Max Neef, 1986), aspectos teóricos relevantes que amplían la visión sobre las condiciones de vida de los mototaxistas en la presente investigación.

Por lo anterior se reconoce lo planteado por Max Neef (1986) acerca del desarrollo a escala humana que implica concentrar las metas del desarrollo, en su mismo proceso; es decir, que la satisfacción de las necesidades es el motor que impulsa dicho desarrollo. Expone, además, desde esta perspectiva que el contexto en donde se relaciona el individuo determina el cómo satisfaga sus necesidades, expresando que “cada sistema económico, social y político adopta diferentes estilos para la satisfacción de las mismas necesidades humanas fundamentales” (p.27). Agregado a lo anterior, Max Neef (1986) señala que las necesidades humanas son finitas, pocas y clasificables, menciona que “son las mismas en todas las culturas y períodos históricos, lo que cambia, a través del tiempo y de las culturas, es la manera o los medios utilizados para la satisfacción de las necesidades” (p.27).

Simultáneamente, Sen (1998) plantea la concepción *Blast* y la concepción *Gala* del desarrollo, la primera se basa en la acumulación de capital en sentido monetario, físico y humano; la segunda plantea el desarrollo como un crecimiento hacia la inclusión de capacidades de las personas que les permita desarrollar libertades. Así mismo, agrega que los seres humanos son los medios primarios de producción, así como los agentes beneficiarios y adjudicatarios del progreso. Por lo tanto, es indispensable que en el trabajo se tenga en cuenta, además, el desarrollo humano y el crecimiento de las capacidades personales, donde se establezcan políticas públicas que propendan el crecimiento enfocado hacia el bienestar de las personas.

Una categoría principal dentro del desarrollo humano, es *condiciones de vida*, entendida como el conjunto de bienes que conforman la parte social de la existencia humana como la salud, educación, alimentación, vivienda y medio ambiente (Cardona & Agudelo, 2005). Por consiguiente, mejores posibilidades en cuanto a las necesidades mencionadas anteriormente incrementan el bienestar, el mejoramiento de las condiciones de vida y por ende el desarrollo de la población.

Respecto a la *calidad de vida*, esta se encuentra muy ligada al desarrollo humano; este término ha evolucionado hasta llegar a la concepción actual, entendida a partir de varias definiciones como: la calidad de las condiciones de vida de una persona, la satisfacción experimentada por la persona con dichas condiciones vitales, la combinación de los componentes subjetivos y objetivos; es decir, la calidad de vida comprendida como las condiciones que se tienen y la satisfacción que la persona experimenta (Borthwick-Duffy, 1992).

A esta definición se le suma un sentido cultural, puesto que la calidad de vida se establece también desde los significados y vivencias personales, es decir que el pensamiento sobre calidad de vida varía dependiendo del contexto donde las personas se encuentran inmersas, pues a partir de éste se construyen significados (Cardona & Agudelo, 2005).

El *bienestar* es una de las nociones que permite comprender el estado del individuo, este es definido como una serie de condiciones materiales (físicos, geográficos, económicos, infraestructuras) e intelectuales (culturales, y vivenciales, político-administrativo) que configuran



un entorno social determinado, donde se crean necesidades, expectativas de calidad de vida y progreso social (Conde, 2006).

Igualmente, los individuos desarrollan una serie de *necesidades* consideradas como "promotoras" puesto que motivan y movilizan a las personas a participar en la búsqueda de la satisfacción de necesidades básicas, por lo que el hombre crea objetos de sus necesidades y medios para satisfacerlas; estas necesidades adquieren complejidad ya que los sujetos sociales tienen necesidades humanas, que van más allá de aspectos materiales o de carencias que se presentan en la vida cotidiana (López, 2006).

Así pues, Maslow (1991) expone que las *necesidades básicas* articulan múltiples necesidades, las cuales deben ser satisfechas, generando de este modo el mejoramiento de la calidad de vida de la sociedad, dichas necesidades están organizadas en un orden jerárquico, donde se encuentran necesidades fisiológicas, de seguridad, necesidades de estima y de autorrealización.

En este sentido, las *fisiológicas* hacen referencia a las necesidades corporales, considerándose entre ellas las de tipo alimentario y sexual, compuesto por hábitos y deseos de las personas. Siguiendo este orden se presentan las necesidades de *seguridad* constituidas por mecanismos dedicados a la búsqueda de seguridad o protección, además, necesidades de *amor afecto* y pertenencia a un grupo, necesidad de *estima*, en la que se presenta el deseo de contar con un concepto estable y firme de sí mismo y la necesidad de *autorrealización*, descrita como la tendencia de volverse cada vez autónomo e independiente (Maslow, 1991).

Por otra parte, es relevante mencionar la definición de *economía*, concebida como una ciencia social encargada de estudiar la forma en que la sociedad resuelve el problema de dar satisfacción a las necesidades humanas (alimentos, vestido o vivienda, etc.) que son relativamente ilimitadas a partir de la utilización de recursos escasos, por tanto, es importante la administración adecuada de los bienes que posee un individuo para satisfacer sus necesidades (Lugo, 2004). Por tanto, es aplicada en la cotidianidad de forma implícita en el trabajo y la familia, a la vez que examina esa parte de la acción individual y social que está estrechamente conectada con la obtención y el uso de los requisitos materiales del bienestar (Posso, 2014).

En esta línea, la economía familiar es la encargada de regular, controlar y proponer alternativas para los miembros de la familia, realizando una adecuada gestión y distribución de los ingresos, teniendo en cuenta los gastos del núcleo familiar, por lo cual deben existir normas internas que la rijan, abogando por un consumo responsable en el hogar y atendiendo a las realidades existentes (Gómez & Villa, 2013).

Definir lo anterior amplía la línea investigativa, ya que no solo se conocerán aspectos satisfactorios de los mototaxistas en torno a su labor y desarrollo personal, sino también aspectos económicos de estos individuos. Resulta además importante mencionar *las percepciones*, en cuanto a su práctica laboral; las cuales representan una agrupación de sensaciones y poseen un marco mental que permiten al individuo conocer e interpretar el mundo externo (Vidales, 2007).

Por su parte, Carterette & Friedman (1982) señalan que las percepciones son una parte esencial de la conciencia, consta además de hechos intratables que, a su vez, constituyen la realidad como es experimentada. Esta función depende de la actividad de los receptores los cuales son afectados por procesos provenientes del mundo físico. En este sentido, la percepción se define como el resultado del procesamiento de información que se compone de estimulaciones a receptores en condiciones sujetas a la propia actividad de cada sujeto.

La percepción de un fenómeno o de un individuo depende del reconocimiento de emociones, a partir de sus reacciones formándose además impresiones, a partir de la fusión de varios elementos informativos que se agrupan al inicio de la interacción; de este modo, los sentimientos, pensamientos y conductas respecto a las personas están dirigidos por el tipo de causa a la que se confiera dicha conducta (Moya, 1999).

Existen otros argumentos sobre la percepción como la información sobre relaciones de roles, redes sociales, metas y objetivos del sujeto, los cuales dependen del contexto y de sus características. En este sentido, León & Gómez (citado por Castilla, 2006) aducen que las características físicas y sociales del contexto se encuentran primero y es donde se produce la percepción social; es decir, la percepción social se realiza de acuerdo a la situación en la que se produce; además, es relevante

el modo en que se efectúa el primer contacto que da inicio al proceso de percepción social. Esta estimación sobre el primer contacto determina toda la secuencia de los sucesos posteriores.

Es preciso destacar hasta aquí que los lineamientos teóricos y conceptos expuestos en este apartado permitieron fundamentar, ampliar la descripción del problema e integrar los factores que componen el estudio, visualizando las distintas definiciones científicas desde una perspectiva humanista, que posibilitó el análisis del fenómeno social del mototaxismo, comprendido desde un contexto específico.

## **1.6 Marco contextual**

El municipio de Santander de Quilichao está ubicado al norte del departamento del Cauca. Según el censo realizado por el DANE en el 2015, la población del municipio era de 93.545 habitantes, con un 56.6% en lo urbano y 43.3% en lo rural, encontrándose más personas en las edades de 10-24 años y disminuyendo la cantidad al aumentar la edad (PDM, 2016-2019).

Paralelamente, la dinámica de comercio estimulada por el establecimiento de minas de oro en sus alrededores, le ha otorgado la vocación comercial que le caracteriza. Además, la ubicación estratégica del municipio lo convierte en un centro económico importante, pues en él convergen diferentes tipos de economías agrícolas, comercio, productos de necesidades básicas, confluyendo de esta forma y sobre todo los días de mercado (miércoles, viernes, sábado), gran cantidad de población, la cual gira alrededor de esta dinámica comercial, que incluye las economías informales, entre ellas el mototaxismo (PDM, 2016-2019).

De acuerdo con el secretario de movilidad, el Señor Carlos Sterling Plaza, en este municipio hay aproximadamente 30 mil motocicletas matriculadas, pero a la vez, la secretaría hace un aproximado de más de 90 mil motocicletas que se encuentran en circulación. Según el secretario de movilidad, esto se debe a que a este municipio se trasladan personas a trabajar en el mototaxismo, desde localidades cercanas como: Jamundí, Puerto Tejada, Caloto y demás veredas

que circundan el casco urbano, incluyendo personas que viven en Santander de Quilichao (Entrevista, 14 de enero del 2020).

Santander de Quilichao a pesar de su cercanía a la ciudad de Cali, al Puerto de Buenaventura y considerarse un corredor vial importante, posee pocas empresas que ofrecen empleos formales, optando sus habitantes por economías informales. Es así como la incidencia de la informalidad en el departamento del Cauca y en el municipio se asocia a varias circunstancias, las cuales se desglosan a continuación.

En primera instancia, en la población rural y urbana del municipio se han venido elevando los niveles de pobreza<sup>4</sup>, contribuyendo a la informalidad por lo que no se generan fuentes de empleo, ni calidad en la mano de obra, afectando la calidad de vida de las familias (Hincapié, Vega & Angola, 2015). Al respecto el DANE (2019) determinó que el nivel de pobreza (NBI) en el municipio fue de 7,51% y 16,44 % en área urbana y rural respectivamente, indicando mayor índice de pobreza en el área rural. Además, el Concejo municipal (2012) manifiesta que el municipio ostenta desde hace algunos años cifras de desempleo e informalidad similares a los índices nacionales.

Otro factor que ha propiciado la informalidad es mencionado por Ochoa & Ordóñez (2004), quienes manifiestan que las zonas rurales han experimentado la violencia debido a la forma particular en que el Estado hace presencia y a la incidencia de los grupos armados generando el desplazamiento del campo a la ciudad, lo que conlleva a un aumento en las tasas de desempleo y a la informalidad en las ciudades, ya que el sector formal no puede absorber toda la oferta laboral, al respecto, la Unidad de Víctimas (citado por PNUD, 2019) muestra que durante el periodo 2008-2019 el territorio caucano ha recibido 163.258 personas víctimas de desplazamiento, esta cifra relaciona la posibilidad de la repercusión de este desplazamiento en la informalidad en los centros urbanos a lo largo de estos años.

---

<sup>4</sup> Esta investigación no pretende hacer una neutralización de la pobreza sino explicar el contexto particular de una región como Santander de Quilichao, que al igual que el resto de Colombia presenta condiciones de informalidad y vulnerabilidad a partir de categorías como los índices de necesidades básicas insatisfechas (NBI).

Aunque en el territorio caucano se asientan varias empresas a partir de la ley Páez, esto no ha sido suficiente para un desarrollo integral que propicie una calidad de vida en los quilichagüeños (Hincapié, et al., 2015), al respecto Mora & Durán (2008) refieren que los beneficios de esta ley en torno a empleabilidad en el Norte del Cauca han sido muy pocos. Esto debido a la falta de capacitación de la mano de obra, siendo las ocupaciones de menor nivel concertadas con trabajadores del Norte del Cauca mientras que las ocupaciones de alta dirección, al igual que las de calificación profesional, técnicos y tecnólogos, son contratadas principalmente con trabajadores de la ciudad de Cali.

Así pues, la falta de un mercado laboral amplio ha generado desempleo e informalidad y por ende un desmejoramiento en las condiciones de vida de los individuos, es así como la tasa de desempleo en el Cauca en el 2018 fue de 8,9 % (PNUD, 2019). Así mismo, el aumento de la población en edad de trabajar, ha hecho que los niveles de desempleo y empleo informal progresen en el municipio, propiciando la creación de pequeños negocios informales que generan una fuente de ingresos para la sobrevivencia de los núcleos familiares locales, pero estos aparecen y desaparecen como consecuencia de las fallas de un sistema que no tiene la capacidad de absorber toda la mano de obra disponible (Cámara de Comercio del Cauca, 2009).

De este modo, la informalidad se ha venido convirtiendo en una práctica social, cultural y económica como alternativa de vida para los habitantes que cohibe otros medios formales para generar crecimiento económico (Portes & Haller, 2004). A propósito, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo Colombia (2019) en su informe “Cauca, retos y desafíos para el desarrollo sostenible” refiere que para socavar las brechas de desigualdad en el departamento del Cauca es necesario combatir la informalidad en general, así mismo menciona que en las metas de los planes de desarrollo territoriales debe incluirse el proveer empleos formales a la población. Lo anteriormente descrito se traduciría en mejores condiciones de vida para los habitantes del municipio al depender de un empleo formal que les garantice bienestar en cuanto a sus ingresos, prestaciones sociales o acceso a créditos.

## **1.7 Marco normativo**

Es necesario hacer mención a las normatividades que se pueden relacionar con el mototaxismo, ya que dichas leyes generan una serie de dinámicas específicas respecto a la labor y condiciones de vida del mototaxista. Es conveniente señalar que a pesar de que esta labor no se ubica dentro de lo que se considera como legal o digno, las leyes presentadas a continuación respaldan a los trabajadores por ser el trabajo un derecho.

A nivel internacional, los instrumentos de la OIT constituyen una de las principales fuentes del marco normativo internacional para la economía informal ubicando normas, principios y derechos fundamentales en el trabajo y cuyos objetivos son fomentar los derechos laborales, ampliar las oportunidades de acceder a un empleo digno, mejorar la protección social y fortalecer el diálogo al abordar temas relacionados con el trabajo, entre otros (OIT, 1996).

Según el Ministerio de Salud y Protección Social, estos principios tienen validez tanto para el trabajador del sector formal como para el del informal, pues el trabajo digno es fundamental para reducir la pobreza y es un medio para lograr un desarrollo equitativo, inclusivo y sostenible.

De acuerdo a la Corte Constitucional de Colombia (1992) el trabajo es un factor fundamental de los procesos económicos y sociales, resulta de primordial importancia en razón de que posibilita los medios de subsistencia y la calidad de ésta para el mayor número de la población y de él depende de manera general el crecimiento y desarrollo económico.

La Constitución Política de 1991 en su Artículo 25 determina que el trabajo es un derecho fundamental y una obligación social el cual goza en todas sus modalidades, de protección dentro de la categoría de derecho social y económico, bajo principios de igualdad, libertad y dignidad humana, siendo el Estado el encargado de garantizar por medio del Sistema de Seguridad Social Integral, afirmando que: “toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas” (Constitución Política de Colombia, 1991).

El artículo 26°, refiere a que las personas están en completa libertad de escoger su profesión u oficio y hace énfasis en las ocupaciones en las cuales no necesita formación académica, como es el caso de los trabajadores informales, ya que hasta cierto punto pueden ejercer sus oficios, salvo las que signifiquen un riesgo de carácter social. Del mismo modo, la Ley 100 de 1993 la cual se refiere al sistema de seguridad social integral que tiene como objetivo fundamental garantizar el derecho que tiene la comunidad en general de gozar de una calidad de vida, en pro de la dignidad humana brindando protección ciudadana ante cualquier situación que los afecte.

Por otro lado, las facultades constitucionales y legales, en especial las previstas en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política y en el artículo 172 de la Ley 1450 de 2011 y en desarrollo de lo señalado en los artículos 7° de la Ley 21 de 1982 y 17 de la Ley 100 de 1993, considera que Ley 1429 de 2010 fijó los parámetros para la formalización y la generación de empleo, definiendo como informalidad por subsistencia “aquella que se caracteriza por el ejercicio de una actividad por fuera de los parámetros legalmente constituidos, por un individuo, familia o núcleo social para poder garantizar su mínimo vital”. Es así como los trabajadores de subsistencia tienen un empleo independiente constituyéndose este una base importante para su sustento, siendo su hogar el que consume la mayoría de los bienes o servicios producidos.

Siguiendo esta línea, el decreto 567 de 2014 tiene como objeto estructurar la Red Nacional de Formalización Laboral garantizando la consolidación del trabajo digno, la cobertura en seguridad social para todos y el desarrollo de políticas activas de empleo, uno de los propósitos que dicta es que el Ministerio de Trabajo deberá promover actividades de formalización laboral que brinden orientación y acompañamiento al trabajador informal en los procesos de afiliación a la seguridad social.

Finalmente, el Ministerio de Protección Social en el Código sustantivo del trabajo (2011) en su artículo 57 de obligaciones especiales del patrono, expone que se debe brindar elementos adecuados de protección contra los accidentes y enfermedades profesionales, garantizando la seguridad y salud, así como prestar inmediatamente los primeros auxilios en caso de accidente o de enfermedad. En cuanto a la seguridad en el trabajo, plantea que se debe guardar respeto a la dignidad personal del trabajador, a sus creencias y sentimientos.

## CAPÍTULO II: MÁS ALLÁ DE UNA PRÁCTICA LABORAL, UNA REALIDAD SOCIAL QUE TRASCIENDE AL SUJETO

***“El trabajo que realizamos nosotros es importante”***

(Andrés Zetty, entrevista, 2020).

La *práctica laboral* se plantea como categoría general en esta investigación por lo que constituye una actividad inherente en la vida de las personas, la cual está relacionada tanto con lo económico, como con lo familiar y social; así mismo, se encuentra estrechamente vinculada con el entorno donde las personas se integran y contribuyen con su esfuerzo a la consecución de un fin.

De esta manera, en este capítulo se abordarán las subcategorías que componen la práctica laboral como son: *trabajo* que integra toda las acciones que realizan dentro de su labor; *trabajo informal* conformado por la permanencia en la informalidad junto a las razones de vinculación, percepciones sobre las modalidades del mototaxismo, acciones del Estado, conflictos entre mototaxistas y Estado, seguridad en el trabajo, efectos migratorios y crecimiento del mototaxismo en relación con la informalidad; así como la subcategoría de *flexibilidad en el trabajo* compuesta por la organización de acuerdo a necesidades del contexto, autonomía y esparcimiento, lo que relacionan con las condiciones de vida de los mototaxistas de Santander de Quilichao, Cauca.

### **2.1 Trabajo: factor relevante para la vida del individuo**

Esta subcategoría de *Trabajo* pretende mostrar a grosso modo la dinámica del mototaxismo, significación y apropiación de la labor, autonomía, prejuicios, tarifas, indumentaria, interrelaciones entre compañeros, transportador, usuario y puntos estratégicos, junto a las motivaciones que tuvieron para insertarse y permanecer en esta actividad laboral, haciendo que la misma integre un sin número de elementos sociales que trascienden a la vida del individuo.

El trabajo es un medio de producción de gran relevancia, el cual siempre ha sido concebido como una de las actividades centrales de la vida cotidiana, a la vez es el motor que impulsa el bienestar, la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la misma sociedad. Representa una oportunidad



para los mototaxistas, porque cobra una significación para quienes desarrollan esta actividad laboral, implicando a la vez una relación entre el mototaxista, su vida personal, relación con el cliente, su familia y entorno social. Al respecto uno de los entrevistados mencionó que:

Trabajar como mototaxista es un servicio que se presta a las personas y hay que saberlo hacer (...) y por ese servicio que uno presta recibe un ingreso, (...) hay que prestarlo de la mejor forma, ser muy cordial con las personas (...) y conocer los gustos de cada uno, para (...) que la gente quede satisfecha con esa necesidad que uno le está cumpliendo. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Lo anterior refleja el cambio de perspectiva en cuanto a la forma y calidad del trabajo desde una persona mayor, a diferencia de alguien joven. Reconoce su labor como un trabajo normal, el cual a pesar de sus condiciones le permite conseguir los ingresos económicos necesarios para sostener un hogar. Al respecto, Burgos (2016) menciona que el mototaxismo se ha convertido en la fuente para solventar necesidades de muchos hogares otorgando bienestar a los miembros del hogar, por lo que las personas desempeñan esta actividad laboral a partir de la falta de empleo y la necesidad de obtener ingresos.

Algunos entrevistados le dan un significado de servicio subjetivo a su trabajo, puesto que cada uno le asigna su propia connotación a lo que ellos consideran servicio, para unos, puede representar servicio solo transportarlos, en cambio para otros, servicio significa entablar una comunicación mientras lo transporta, ayudar a descargar paquetes, realizar pagos a entidades bancarias, etc. Es decir, los mototaxistas desean brindar un buen servicio que contribuya a mejorar la calidad de vida y bienestar de los ciudadanos. A su vez, su trabajo le permite crear procesos sociales o formas de interacción que beneficia a la comunidad, ello permite establecer empoderamiento ciudadano a través de la prestación de un servicio (Burgos, 2016).

Lo anterior se evidencia en la siguiente expresión: “para mi significa brindarle un servicio a la gente, a la comunidad en los traslados o en los mandados” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio 2020). Esta significación del servicio prestado a la comunidad mediante el mototaxismo, se debe a los procesos sociales dados en el medio o espacio de trabajo donde presta el servicio, la

cual se convierte en una dinámica propia que construye una significación de pertenencia simbólica (Gayosso, 2018).

Uno tiene que ir un poquito más adelante y tratar de preguntarles a ellos qué quieren, cómo lo quieren o cuando ellos le solicitan a uno entonces buscar los mejores lugares para satisfacer esa necesidad, saber seleccionar las cosas, cuando le mandan a hacer unas compras, tratar de que los productos sean de una buena calidad para que ellos queden satisfechos, y así ellos lo vuelven a llamar o a utilizarlo a uno en sus servicios. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

El comportamiento es relevante para la conservación de los clientes, dado que el servicio prestado está relacionado por la forma como se trata al cliente para que este quede satisfecho y así vuelva a requerir sus servicios, de este modo, el mototaxista trata de brindar satisfacción a su cliente mediante su servicio. Aquí se visibiliza una estrategia de trueque de beneficios, donde la calidad de servicio que presta le permite adquirir clientes fijos durante sus jornadas de trabajo, o sea, tanto el usuario como el mototaxista suplen su necesidad, “pues la gente porque uno tiene genio, carisma y también pues las amistades ¿ya? y lo recomiendan a uno” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

Siguiendo esta línea, la satisfacción de la necesidad del usuario está relacionada con la fidelización del mismo (Zúñiga, 2019), en la cual se trata de establecer una relación duradera entre el cliente y el mototaxista determinada por la calidad del servicio, en donde factores como la comodidad, rapidez y seguridad física son indispensables para decidir utilizar el servicio o incrementar las veces que lo utiliza, de ello se interpreta que el mototaxista debe tener en cuenta estos aspectos para que lo ocupen y así adquirir mayor clientela como lo mencionan algunos de los entrevistados.

Así pues, cada sujeto puede darle un significado a su trabajo, pero lo destacable es que el trabajo debe realizarse de la mejor manera para que al cubrir una necesidad, este a la vez contribuya a la satisfacción tanto del usuario como del mototaxista. De tal manera que el trabajo al ser uno de los principales mecanismos usados para relacionarse con los demás, también es una responsabilidad individual y una actividad social que puede ser fuente de dignidad y satisfacción personal (OIT, 2014).

Los mototaxistas consideran que el servicio que ellos prestan a la comunidad es mucho más beneficioso que el realizado por otros servicios de transporte público, debido a que es un servicio personalizado que le permite al cliente llegar a su destino sin necesidad de hacer un esfuerzo físico, facilitando su llegada a la puerta de su casa, esto es reflejado en la siguiente expresión:

El trabajo que realizamos nosotros es importante porque transportamos a la gente, (...) el trabajo de nosotros es puerta a puerta, porque llevamos al cliente donde es, lo que las busetas no pueden hacer, porque las busetas te dejan en una esquina y te toca caminar por decir una cuadra, dos cuadras y con remesa, entonces queda difícil, en cambio (...) nosotros lo llevamos hasta la puerta de la casa. (Andrés Zetty, entrevista, 9 de julio del 2020)

De esta manera, se muestra que el mototaxismo representa un gran beneficio para la comunidad, puesto que le permite mayor comodidad y rapidez en el desplazamiento. Esta preferencia de las personas del municipio por el servicio impulsa el crecimiento del fenómeno, pues los trabajadores encuentran amplia demanda de sus servicios. Así, Burgos (2016) refiere que el mototaxismo al ser un servicio puerta a puerta y de bajo costo se ha convertido en una competencia para el transporte público tradicional.

La significación otorgada por el mototaxista a esta práctica laboral no solo se establece con las relaciones interpersonales, sino también con la satisfacción económica y familiar:

Significa llevar un alimento al hogar, (...) también hay muchas personas que no tienen otro medio por donde movilizarse, entonces la moto es una ayuda porque (...) en otra clase de vehículo se les puede cobrar un poco más, en cambio en la moto solamente se le cobra (...) una mínima. (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020)

Para algunos mototaxistas es más importante cubrir la parte económica y al permitirle este tipo de actividad obtener mayores ingresos que sus anteriores trabajos, esto influye para que los mototaxistas se sientan satisfechos con su labor y decidan quedarse allí. A propósito, la entrevistada menciona que: “bien, solamente uno hace más dinero que antes” (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020). Sánchez (2011) señala que esta satisfacción económica

representada en ingresos puede ser mayor que en otras actividades informales e incluso formales, dependiendo también de si su vehículo es propio o alquilado.

Por otro lado, es posible que algunos mototaxistas se sientan discriminados por pertenecer al gremio, pero la falta de oportunidades impele a que la necesidad de ingresos esté por encima de los prejuicios de la sociedad, en relación la informante señala: “el trabajo no deshonra, (...) porque igual a muchos les da pena, pero a mí no, (...) es una entrada que tengo para los gastos, la verdad no le veo nada malo a ningún trabajo (...)” (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020).

Relacionado con lo anterior, Sánchez (2011) menciona que es posible que algunos mototaxistas se sientan discriminados por realizar este tipo de labor, pero para otros, dada su cultura, ejercen con orgullo y responsabilidad su trabajo. En otros casos, esta discriminación puede suceder porque el mototaxismo es considerado un trabajo para personas de “escasos recursos”.

Las características identitarias de cada sujeto, la etnia, el género y la identidad de clase, subordinadas a otros factores como edad, religión o ideología, pueden llegar a tener cierta importancia en determinadas situaciones. La interacción de dichos factores determina la matriz cultural en la que el ser humano basa sus interpretaciones, percepciones, experiencias y comportamientos, esto según la etnicidad, el género, los procesos de trabajo y las relaciones de producción específicas que son principios estructurantes de identidad (Moreno, 1991).

A pesar de los prejuicios en torno a los trabajos informales, quienes ejercen estas labores forman su identidad ante la misma. Tal, como lo refiere Gayosso (2018), los trabajadores le dan un sentido de apropiación a su labor, ya que esta ha implicado un costo para mantenerla como fuente de ingresos, supervivencia personal y familiar; de igual forma lo menciona la entrevistada cuando refiere que su trabajo es “fuente de ingresos”. Es decir, ellos se apropian de su labor porque satisfacen sus necesidades de supervivencia.

Es factible que para algunos mototaxistas esta labor sea su único trabajo, siendo para ellos muy significativa. Al respecto el entrevistado menciona “en este momento sí, es mi único trabajo” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020). Por lo que el mototaxismo es una muestra de

emprendimiento colectivo, al cual el pueblo recurre por la necesidad de buscar alternativas de empleo, y por el afán de percibir los ingresos necesarios para su subsistencia, porque de ello deriva el sustento diario de muchas familias (Bolaños & De Vega, 2007).

Respecto a los esfuerzos que realizan los mototaxistas en su práctica laboral para satisfacer esa necesidad de subsistencia y obtención de ingresos, los informantes expresan que en su labor requieren planificación y un esfuerzo adicional, con el fin de obtener las ganancias suficientes para su subsistencia, “lo hago como beneficio para conseguir ingresos, es una actividad que se desempeña como cualquier otro trabajo, permite si uno es una persona juiciosa, tener los ingresos necesarios para un hogar” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

De acuerdo con Marx (1844) el trabajo como adquisición de capital, es la única manera de que el hombre aumente su propiedad y productos. En este sentido, el entrevistado expone que una de las razones por las que trabaja es por la adquisición de ese recurso monetario. Paralelamente, existe en la labor del mototaxista una apropiación de su trabajo, Juan Martínez describe claramente qué tipo de necesidades cubre al prestar el servicio de mototaxismo a sus clientes, donde tiene en cuenta de manera detallada e importante los gustos, así como la necesidad de seguridad que debe brindarles en el transporte hacia el lugar a donde viajan.

Realizo entregas de mercado, compras, pago de servicios, a veces comprarles zapatos, ropa dependiendo de los gustos de las personas y las tallas que le dicen, (...) debe ser observador (...) va detallando (...) cómo visten las personas y conociendo al cliente; (...) también cuando los transportas saber manejar, comportarse, manejar la velocidad, hay clientes que no les gusta la velocidad, como a otros sí, y (...) tener cuidado cuando maneja niños, (...) señoritas, jovencitos o adultos, (...) saber cómo los va a llevar, dejarlos en el lugar que es, (...) con eso no quiero decir que uno va a ser una persona confianzuda, debe ser lo justo y lo necesario, (...) un buen saludo, despedida y agradecimiento, porque están recibiendo ese servicio, así (...) van a confiar en uno. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Relacionado con lo anterior, el nivel de apropiación de su trabajo se visibiliza junto al gusto que tienen por realizarlo de la mejor manera, generando satisfacción y confianza en el cliente, a lo que Marx (1848) expone que la apropiación como una acción o actividad posterior al acto de trabajo,

se presenta debido a que todo individuo es apropiador, por lo que se convierte en el motor de la actividad de producción, como impulso y práctica de autorrealización del sujeto. En este caso se presenta una apropiación individual y material, refiriéndose este último a que el trabajador se apropia del excedente o plusvalía y de la necesidad de acrecentar su capital.

Del mismo modo, al tener como usuarias a mujeres, el trabajador ofrece un servicio adicional, ayudando a cargar sus paquetes y sosteniéndolos cuidadosamente para que no haya percances al subir al vehículo, en la observación se evidenció que: “llegan otras mujeres solicitando el servicio de moto, siendo ayudadas por el mototaxista a cargar el paquete en la parte de adelante del vehículo” (Diario de campo # 1, 30 de julio del 2020, p. 2), esto permite la seguridad del cliente y la satisfacción del mismo.

Este nivel de apropiación estimula al trabajador a crear una imagen o fachada reflejada a otros, en este caso a sus clientes. Al respecto Goffman (1970) expone que la imagen se transforma a fin de expresar valores socialmente aceptados, empleada intencional o inconscientemente por el individuo durante la actuación. Se pueden presentar en el rango, vestido, sexo, edad y las características raciales, igual que el porte, las pautas de lenguaje, expresiones faciales, gestos corporales y otras características semejantes.

Esta fachada se presenta de manera constante o mínima de acuerdo a los intereses de cada sujeto que trabaja. En el informante Juan, esta imagen se transforma de acuerdo a cada cliente que esté transportando y a sus características, a fin de aportar una satisfacción al momento de brindar su servicio inspirando confianza al usuario.

Hay que resaltar que el mototaxismo puede ser visto como una expresión de libertad cultural o el resultado de una construcción colectiva o forma de resistencia social, dado que la labor es una solución a un conjunto de necesidades no resueltas (Amor, 2017). Así pues, el trabajo además de permitir acceso a los círculos productivos, facilita el desarrollo personal y profesional de los sujetos, en este caso el informante con su trabajo ha podido desarrollar su productividad la cual no tenía antes de esta labor.

Realmente fue el señor Eduardo que me ofreció y pues estaba en esos días muy mal, y empecé con él y pues medio vi que me iba bien ahí, afortunadamente ahí me quedé en ese trabajito y ahí estoy. Después él acabó con el negocio y yo me independicé, de eso llevo aquí ya en este punto 19 años. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Para algunos mototaxistas el sentir la necesidad de acceder a un empleo que le supla sus requerimientos, ha llevado a que muchas personas tomen trabajos informales al ser estos trabajos “estables” y a la vez satisfactorios, ya que le cubre sus necesidades por lo que deciden quedarse en ellos muchos años, siendo el caso de este mototaxista al que su labor le ha aportado al mejoramiento de sus condiciones de vida, puesto que le permitió salir de situaciones indeseadas “(...) estaba trabajando desde mi casa, pero me quedaba muy difícil quedarme allí y me puse a buscarme un localcito y conseguí este, afortunadamente me fue bien, aquí (...) llevo más de 20 años en este punto” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

Cabe anotar que algunos de los mototaxistas ingresan a la labor por medio de una persona conocida o amigo, donde a medida que pasa el tiempo se van apropiando de su trabajo a través de estrategias como los medios telefónicos, dándose a conocer en la comunidad, lo que permite su permanencia en el trabajo. En razón de lo anterior el entrevistado refiere: “allá conocí por medio de un amigo entonces yo me fui con él y desde allá empecé, me fui dando a conocer y también por lo del celular entonces la gente ya lo empiezan a llamar (...)” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020). Aunque hubo otros que quisieron explorar en la labor solamente, y encontraron beneficios satisfactorios que conllevaron a que continuara en la actividad hasta el día de hoy.

Por otra parte, el servicio de los mototaxistas no sólo es utilizado para el transporte de personas, sino también de objetos, para hacer mandados y/o encomiendas; este aspecto aumenta el campo de acción de esta modalidad de transporte y es una ventaja sobre las otras modalidades existentes en el territorio, además presta un servicio de mensajería eficaz, seguro y más económico basado en la confianza y seguridad que el usuario tiene en el mototaxista, dando cuenta de las principales características de la modalidad, en especial de sus dinámicas y prácticas multifuncionales (Zúñiga, 2019).

El mototaxismo se ha convertido con el paso del tiempo en el principal medio de transporte para la población, sobre todo en los pueblos y zonas de difícil acceso del transporte público urbano, incluso ha llegado a ser una de las actividades económicas informales más requeridas, convirtiéndose así en una alternativa de empleo para grandes poblaciones en todas las regiones del país; de este modo, la mayoría de las personas eligen ingresar o permanecer en esta labor debido a la falta de oportunidades laborales y la facilidad de obtener dinero a diario (Caro & Cotinchara, 2018).

Cabe señalar, que la entrada a trabajos flexibles por un gran número de personas no es un fenómeno nuevo ni aislado de la realidad social, puesto que ha emergido en medio de una crisis mundial donde se presentaron guerras, hambrunas y otros fenómenos sociales dados a través de los años, estos han provocado que las personas se reinventen y realicen trabajos improvisados con el fin de sobrevivir (Sennett, 1998). Esta crisis del empleo ha permanecido en el tiempo, lo que visibiliza la presente investigación, puesto que muchos de los mototaxistas se encuentran obligados a trabajar para su sustento, por lo que no tienen acceso a otro tipo de empleo, lo que en cierta medida provoca que para algunos su permanencia sea por necesidad.

De acuerdo con Sennett (1998) los trabajos flexibles, que denomina como inestables, se han normalizado a nivel mundial y, en muchas ocasiones, originan cierto éxito en el sujeto, pero todo depende de las acciones que este realice dentro de su labor. Estos cambios en los trabajos no solo se limitan al sector informal, sino que las empresas en el marco del capitalismo se han transformado en términos estructurales para flexibilizar sus contratos laborales (prestación de servicios) u otros escenarios laborales.

Todo ocurre al tiempo que las nuevas instituciones buscan individuos adaptables a situaciones imprevistas, al trabajo periódico en diferentes grupos en relación a una función o tarea específica, con gran tolerancia a la ambigüedad y desprendidos de cualquier obstáculo que impida la proyección sobre el futuro cercano (Sennett, 2006). En tal razón los trabajos son orientados hacia el corto plazo y al beneficio rápido, dado que en el pasado se premiaba la antigüedad adquirida a lo largo del tiempo fomentando y valorando la experiencia y un conocimiento profundo de la tarea desempeñada, hoy en día las habilidades y los talentos requeridos son mucho más extensos como



la versatilidad, la flexibilidad adaptativa a situaciones imprevisibles o la tolerancia a la ambigüedad y al riesgo.

Además, surge la renuncia a la responsabilidad dentro del reajuste permanente de las instituciones, pues según Sennett (2006) desaparece cualquier compromiso establecido en el pasado enfocado hacia el futuro entre la institución y los sujetos, produciéndose un debilitamiento de la confianza y la lealtad mutua necesarias para cualquier construcción duradera, personal o colectiva.

Tal vez para algunos la flexibilidad no represente más que inestabilidad laboral, pero para otros representa autonomía, bienestar, innovación y distribución de un tiempo valioso con la familia, por otro lado, la flexibilidad dentro o enmarcada en la vida empresarial podría estar relacionada con la falta de compromiso y evasión de tareas, mientras que en las labores informales es un bien preciado que hipnotiza, satisface y contribuye al bienestar hasta el punto de otorgarle autonomía y un mayor control de su tiempo.

En este sentido, al ser el mototaxismo una labor que permite tener autonomía y flexibilidad los laboradores se fijan una cuota para cumplirla durante el día de trabajo y dependiendo de la cantidad de horas que decidan trabajar van a obtener mayor productividad con su labor, muchas veces esta cuota no se cumple y el trabajador de forma voluntaria al día siguiente decide si trabajar más arduamente para recuperar el dinero que perdió o destinar un espacio para su descanso, todo esto lo realiza sin perder su autonomía ya que continúa manejando su tiempo y flexibilidad en su labor.

En concordancia, al ser esta una actividad autónoma, los mototaxistas establecen sus propios horarios, tarifas y lugares donde realizar su trabajo, la mayoría inicia desde muy temprano hasta horas de la noche. Castillo (2010) en su investigación encuentra que los mototaxistas eligen independientemente su horario de trabajo, además que entre mayor sea el tiempo dedicado a la actividad, mayor rendimiento económico obtiene el trabajador. Sobre la dinámica de sus horarios uno de los entrevistados contó que:

A las 6:20 arranca el trabajo con los niños que estudian, (...) después de ahí ya vienen los que entran a los trabajos a las 8:00 am (...) y de ahí ya seguimos trabajando normal con la gente del pueblo, y

a medio día, otra vez, con los estudiantes, creo que dura una hora, de 12 a 1:30 de la tarde. (Andrés Zetty, entrevista, 19 julio del 2020).

Algunos de ellos prefieren trabajar solo en la zona urbana aduciendo un mayor gasto de tiempo en realizar las carreras, lo que afectaría su ingreso. Esto va de acuerdo con los gustos de cada individuo, sus necesidades económicas y la capacidad de su motocicleta, “no yo no, prácticamente lo urbano porque es que yo no me desplazo tan lejos y uno allá se demora más, entonces yo lo manejo así” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

Otros por su parte, prefieren realizar su labor en distintas zonas del municipio, aunque existen diferentes tipos de tarifas según la lejanía y condiciones geográficas del lugar a donde vayan. Como lo testimonia Julián Ramírez: “todo depende de la distancia de la vereda, de lo lejos que esté” (Entrevista, 23 de julio del 2020). Esta tarifa depende del destino del usuario y al ser una modalidad informal de transporte es mucho más flexible en cuanto a tarifa y recorrido (Zúñiga, 2019).

Por su parte, el mototaxista Andrés Zetty refiere que: “los domicilios los realizamos urbanamente y (...) ruralmente a San Pedro, vamos a San Antonio a las minas, a Ardobela y a un punto que se llama Los Limones, (...) por el Palmar (...) es un resguardo indígena” (Entrevista, 19 julio del 2020). Relacionado a lo anterior se encuentra una coincidencia entre las tarifas que establecen los mototaxistas, siendo en el área urbana una tarifa relativamente económica, pero los mototaxistas llegan a un estimado de cuánto cobrar a determinado lugar, dependiendo de la lejanía o cercanía del sitio.

Por tarifa \$1.500 dentro del casco urbano ya si es en lo rural depende para la vereda que vaya (...) Si es por lo menos a Domingullo, vale por ahí de \$4.000 a \$5.000 pesitos que es bien económico (...) y así sucesivamente en diferentes veredas. Quinamayó vale \$4.000 pesos \$3.000 dependiendo de donde vaya. (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020)

A propósito de los precios bajos de las tarifas, Sánchez (2011) menciona que esto representa un incremento en el bienestar de los usuarios pues son cobros competitivos, además presentan menor tiempo de espera por el servicio y menor tiempo en el desplazamiento en comparación con otros medios de transporte público.

Mendieta & Perdomo (2008) por su parte señalan que las soluciones en materia de transporte deben ser eficientes desde una perspectiva económica, basada en el óptimo bienestar social. Implicaciones tanto macro como microeconómicas del sector en la economía, al igual que las externalidades generadas por la actividad y elección entre distintas alternativas de movilización, oferta, costos, regulación y fijación de precios asociados al servicio. Dichas tarifas vienen siendo reguladas por pequeñas organizaciones denominadas “oficinas<sup>5</sup>” construidas por el mismo gremio mototaxista, establecidas como punto de reunión desde donde salen a laborar; dichos puntos de encuentro igualmente son informales, al respecto uno de los informantes menciona que:

Antes no existían las motos en la calle, existía la moto en una oficina, después de esa oficina se fundó otra oficina, después otra, llegaron a haber aquí 22 oficinas de mototaxistas y cuando empezaban a salir los mototaxistas a pararse en las esquinas, se fueron acabando las oficinas, ahorita, debe haber en este momento por ahí unas 6 oficinas nada más. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Estas tarifas que establecen las oficinas sirven como un mecanismo regulador, en donde existe un control para que el usuario no sienta que este servicio tiene un precio muy elevado, “las oficinas somos las que planeamos eso, porque por los muchachos de la calle, hace rato habían subido, pero uno no puede subir porque quiere, sino cuando ve que se puede, no pueden subirlo así de buenas a primeras” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Las llamadas oficinas cuentan con un jefe que debe suplir con los gastos de sostenimiento del local y a la vez mantener controlado que los mototaxistas asociados tengan los documentos del vehículo al día como el SOAT, la tecnomecánica, etc., además los trabajadores deben aportar una cuota económica mensual fijada por el jefe del local para suplir necesidades del punto.

Ese jefe corresponde con todos los gastos del local que se consigue, y el sostenimiento del uniforme de estos trabajadores y pagos de impuesto de local y arrendo, todo eso, ese jefe responde por todo eso y los empleados, no les digamos empleados, como compañeros porque ellos aportan algo, como en el caso de aquí, aquí ellos trabajan y aportan mínimo 5 mil pesitos, para pagar la

---

<sup>5</sup> Oficina: sitio de reunión de algunos mototaxistas que les facilita laborar organizadamente.

mensualidad de la secretaria que es la que contesta los teléfonos de los pedidos, el arriendo de local, los servicios, el agua, teléfono, todo eso. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Según los mototaxistas el cambio en el manejo de las tarifas no ha subido significativamente a lo largo de los años; así mismo los precios impuestos por dichas oficinas se caracterizan por estar por debajo de los otros servicios de transporte público, en caso de haber un incremento este es acordado con relación a los gastos que se ven aumentados para cubrir factores económicos como mantenimiento de la moto, precios de la gasolina, etc. Además, las tarifas del mototaxismo se encuentran influenciadas por los cambios de la economía del municipio a través de los años, ya que anteriormente los precios de este servicio eran más bajos.

Siempre estuvo por debajo de los otros servicios y duró mucho tiempo en ese precio, en 800 y 1000, no se podía subir porque la gente no permitía subirlo, pero ya con el transcurso del tiempo y ya lo que pagaban no alcanzaba un domicilio de 800 o 1000 pesos ya no alcanzaba para cubrir los gastos de la moto, porque ya todo subió, la gasolina en esa época tanqueaba uno una moto con 500 pesos y ahora se tanquea con 25 mil pesos, imagínese la diferencia, y ahora ha subido sino 500 pesos, 700 pesos que ha subido los precios del mototaxismo. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Dichas necesidades de cambio en los precios se dieron por las necesidades económicas que trae el contexto, el mototaxista lo expresa de la siguiente manera: “no le quedaba a uno nada, toco subirlo y la gente ya se fue acostumbrando a 1.500” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020). Es decir, no solo se incrementó por las necesidades económicas, sino también debido a la oferta del servicio, ellos consideran que en los inicios del mototaxismo les iba mucho mejor en cuanto a las ganancias que adquirirían: “en el 2003 era mucho mejor trabajar porque recién estaba cogiendo fuerza el mototaxismo” (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020).

Al mismo tiempo, el incremento de las personas laborando en el mototaxismo durante el transcurso de los años en el municipio de Santander de Quilichao, ha conllevado a que sus ganancias se vean reducidas, lo que de alguna manera representa un cambio en las condiciones de vida de quienes desde un inicio han venido laborando como mototaxistas, debido a que entre mayores ganancias, mayor estabilidad y mejores condiciones económicas. Esto no implica que los trabajadores

actualmente no tengan ganancias, sino que han tenido que aumentar sus horas de trabajo y recurrir a estrategias para obtener un mayor ingreso, manteniendo su clientela.

Hace unos dos años uno hacía más plata que ahora, yo no me llegue a hacer 100 mil pero hay compañeros que se hacían 100 mil, 120, (...) pero hubo un tiempo que sí llegue hasta 90 un día, pero antes, ahora no, ahora uno no pasa de 25, 30 o 40 mil pesos el día, pero es una entrada como la que uno gana en una empresa. (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020)

De lo anterior, se evidencia una transformación en el oficio a través de los años, tanto en el valor del servicio como en las modalidades de trabajo. En este sentido, el mototaxismo se ha convertido en una de las alternativas más rentables al momento de escoger una actividad dentro de la economía informal, debido a la alta demanda por este medio de transporte, de allí que su práctica se haya incrementado considerablemente en el transcurso del tiempo (Sánchez, 2011).

Por otro lado, el incremento de los mototaxistas ha propiciado la creación de fronteras invisibles, generando conflictos en esta labor por “peleas del terreno”, es decir, existe una disputa por la competencia del mercado, presentándose desacuerdos entre trabajadores por las zonas estratégicas donde hay mayor afluencia de personas que puedan acceder a este servicio. Así pues, el servicio de transporte es un campo en el que se dan competencias para ocupar distintas posiciones que posibiliten sus ganancias. Según Bourdieu & Wacquant (1995) el campo es un espacio de conflictos y competiciones en que se dan relaciones objetivadas, definidas por las posiciones que los individuos ocupan dentro de dicho espacio, donde se crean fuerzas en torno a lo que se disputa.

Me comentan compañeros (...) que perdieron muchos taxistas (...) la vida en esa época y muchos mototaxistas también (...) por ese motivo de que se estaba peliando el terreno (...) no todos los mototaxistas son buenos y no todos los que trabajan en otros lugares son buenos. (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020)

A propósito, Gayosso (2018) cita sobre la apropiación de los trabajadores informales por el espacio público en el cual trabajan, esto ha llegado hasta la negociación de dicho espacio con la autoridad local, quienes se ven obligados a ceder ante los trabajadores siendo resultado de un esfuerzo

colectivo, puesto que cada individuo le otorga al espacio donde trabaja un significado particular, considerándolo como un patrimonio de organización que origina procesos sociales de interacción.

En tal sentido, este espacio de apropiación comunitaria se encuentra dividido y organizado de acuerdo a los intereses de las partes y de las relaciones interpersonales de los mismos, a lo que Park (1999) aduce que estos grupos colectivos generan un orden que adaptan a sus razas, culturas e ideologías, en el cual priman sus necesidades humanas, permitiendo que las comunidades se organicen y distribuyan de acuerdo a sus intereses lucrativos, económicos y culturales donde sobresalen los medios de transporte y comunicación que proporcionan al sujeto mejores formas de vivir.

En contraste con la observación desarrollada en la plaza de mercado de Santander de Quilichao, los mototaxistas se ubican en sitios estratégicos en la calle, o frente a lugares más frecuentados por las personas. En su mayoría cuando escogen un lugar para trabajar, se apropian de él y lo defienden como tal. También, se distingue una diferenciación en las edades respecto a los puntos donde se ubican, ya que en algunos lugares se destacan personas con edades un poco más adultas y en otros sitios hay mototaxistas más jóvenes, “en este lugar se observan aproximadamente 20 mototaxistas, la mayoría son jóvenes entre 18 y 25 años de edad, muy pocos están en edades aproximadas a los 35 y 40 años” (Diario de campo # 2, 30 de julio de 2020, p. 2).

El factor edad es uno de los aspectos que intervienen en la decisión de organizarse en determinados sitios para desarrollar su actividad, convirtiéndose estos lugares de trabajo en espacio de identificación, con sus propias dinámicas por lo que las interacciones establecidas en cada punto estratégico en que se ubican los mototaxistas son distintas, las cuales pueden estar influenciadas tanto por el comportamiento del individuo, como por el estrato social al que pertenecen.

Las motos están ubicadas cerca de la panadería Ricuras y el Banco Davivienda, al frente del parque central. Este es un sitio estratégico hay 10 mototaxistas, dos de las cuales son mujeres aproximadamente de 28 y 30 años de edad, los restantes son hombres de aproximadamente 35 y 40 años de edad. (Diario de campo # 2, 30 de julio de 2020, p. 2)

Por tanto, la interacción entre compañeros mototaxistas se da en el lugar de trabajo dependiendo de las motivaciones por las que laboran estos transportadores, es decir, un mototaxista que no tiene tantos compromisos relacionados con aportes económicos en su hogar tiende a socializar más en su área de trabajo y otro que su hogar dependa de él va a enfocarse más en obtener clientes que en socializar. Así pues, los jóvenes tienden a desarrollar mayores lazos de amistad y por el contrario los mototaxistas más adultos tienden a realizar su trabajo de manera seria con intención de generar mayores ingresos. En una de las observaciones del diario de campo se registró que:

Al parecer todo el día estaban laborando desde el mismo lugar, son personas de más de 35 años, son muy escasos los jóvenes. Se observa además que casi no se socializan entre sí y la relación es más de competencia que de amistad. (Diario de campo # 2, 30 de julio de 2020, p. 2)

Al respecto, Zúñiga (2019) apunta que en estos espacios de trabajo los mototaxistas prestan su servicio de manera individualizada, es decir, cada uno de ellos es el pregonero, operador y prestador del servicio; aunque hay camaradería entre los miembros del grupo, a la vez se presenta cierta competencia entre ellos por los usuarios, ya que todos deben estar atentos a que sean ocupados, incrementando la competencia cuando identifican a una persona ajena al grupo laborando en el mismo lugar.

Acerca de los lugares estratégicos donde se ubican algunos mototaxistas, cabe mencionar que estos se ubican donde hay mayor afluencia de personas, las cuales llegan de otros lugares en los diferentes servicios públicos. Zúñiga (2019) expone que los mototaxistas no tienen rutas específicas, pero sí se ubican en lugares de mayor concentración de personas, entre ellos se encuentran las paradas de algún tipo de transporte público o en las principales vías de la ciudad.

Porque ahí llegan las camionetas que vienen de Quinamayó, las (...) de Mondomo, las busetas que vienen de Pescador, los buses (...) de Popayán, siempre hacen el pare ahí, por lo que ahí quedan las cámaras de fotomultas, (...) y la mayoría de gente que llega ahí nos ocupa. (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020)

Los días de mercado son los más concurridos, permitiendo a los mototaxistas mayores ingresos debido a que hay más personas que los requieren. Los mototaxistas se ubican en lugares estratégicos para conseguir más clientes y así realizar más carreras en el menor tiempo, con el fin de obtener más ganancias: “los días de mercado, (...) sábados y los miércoles, (...) porque sale gente de allá, la chiva a veces los sabe dejar y ellos le pagan el domicilio a uno, para que uno lo lleve” (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020).

Algunas zonas claves son tan concurridas que los mototaxistas no tienen que esperar mucho para realizar un domicilio, estos son ocupados de forma rápida y los lugares donde se desplazan a dejar al pasajero es cercano, puesto que regresan al sitio estratégico en corto tiempo. Esto da cuenta que la mayoría de los usuarios son personas que habitan el casco urbano, “no esperan más de 10 minutos por un cliente, llegan caras nuevas, mototaxistas nuevos, el usuario se sube a su moto, el mototaxista lo ayuda de manera cuidadosa y a los 20 minutos vuelven los mototaxistas de sus carreras anteriores” (Diario de campo # 3, 29 de julio del 2020, p. 3).

En estos sitios estratégicos también suele haber mujeres laboradoras, las cuales son bien tratadas y acogidas por sus compañeros de trabajo, sin embargo, este número de mujeres es reducido, lo que da cuenta de una división del trabajo, reflejado entre el ámbito privado y público, el nivel privado teniendo sus raíces en la familia (cuidadora y criadora) y el público a las actividades en la sociedad civil, donde se considera que la mujer no puede llevar a cabo ciertas actividades debido a su fisiología natural (Benería, 1981).

A la vez, tiene que ver con la forma de organización en la ciudad donde los individuos se segregan entre sí de acuerdo a sus diferentes formas de vivir y de relacionarse socialmente, los grupos se fragmentan y agrupan inconscientemente de acuerdo a los hábitos e intereses creando una organización social (Louis, 1962). En tal sentido, las personas en estos entornos establecen múltiples interacciones con otros sujetos generando nuevos procesos de vida social, que tienen que ver con los procesos históricos de la misma ciudad. Los mototaxistas optan por disminuir la competencia con sus compañeros, creando sus propios terrenos de trabajo junto a personas conocidas, dado que la competencia representa una amenaza para su bienestar económico.



Además, debido a la competencia latente que contribuye al aumento de la oferta en este trabajo, es necesario que los mototaxistas creen ciertas habilidades que promueven un movimiento perspicaz en su labor, “los mototaxistas ubicados en estos sitios siempre están pendientes de mirar hacia los lados ante un posible cliente, están a la expectativa de que alguien los aborde, diciendo “domi” a quien pasa por el lugar” (Diario de campo # 2, 30 de julio del 2020, p.2).

Lo anterior muestra, que algunos mototaxistas con mayor edad están pendientes de adquirir un cliente priorizando sus necesidades familiares, a diferencia de los más jóvenes, quienes tienen un grado de responsabilidad menor por lo que prestan más atención a la socialización entre pares. Esto se evidencia en lo expresado por Jiménez & Rivera (2018) cuando dicen que en muchos casos el descanso significa pérdida en ámbitos como el económico y relacional con los clientes.

De acuerdo con Sennett (1998) los jóvenes son mucho más flexibles y dispuestos al cambio, actitudes que son adecuadas en una dinámica laboral cambiante donde no es tan importante la lealtad y servicio como el desapego y la cooperación superficial, resumido esto es una disminución del compromiso lo que explica que los mototaxistas con mayor edad se esmeran más por adquirir clientes, en cambio, quienes son más jóvenes se adecuan más a la economía cambiante dado su carácter flexible y dispuesto al cambio mostrándose más interesados por la socialización entre pares.

Al representar su labor un ingreso diario, los trabajadores salen desde tempranas horas de la mañana, algunos a recorrer las calles y otros a ubicarse en los puntos estratégicos que ellos mismos han designado para recoger a los usuarios; del mismo modo al ser jornadas largas y extenuantes, mientras esperan suelen estirar sus piernas y descansar un poco al estar sentados sobre su moto, permitiéndoles estas posiciones estar alerta ante cualquier posible cliente.

Uno de ellos, aproximadamente de 30 años en varios momentos se para y camina, luego conversa con sus compañeros, luego se dirige a los negocios cercanos a hablar con alguien allá, y se vuelve a sentar en su moto, en ese momento una mujer adulta mayor lo aborda y él le ayuda con una bolsa que trae, colocándola en la parte delantera de su moto, cuando la señora ya se ha subido a la moto, el mototaxista sale con su cliente. (Diario de campo # 1, 30 de julio del 2020, p.1)

En lo anterior se reconoce una dinámica propia del mototaxismo, donde levantar la mano al cliente es algo distintivo e ingenioso, dando cuenta que existe una jerga entre su gremio y lo utilizan para comunicarse con sus compañeros y los clientes. El usuario capta esta manera de comunicarse y decide con quién trasladarse de acuerdo a sus preferencias. Esta forma de interacción se convierte en una cultura propia del mototaxismo y de quienes acceden al servicio, dicha cultura consiste en comprender el lenguaje no verbal, cuando desea acceder o no al servicio, las relaciones y lazos de amistad y la manera cómo se reconocen entre sí, “se evidencia que ellos levantan sus manos para solicitar clientes, sin embargo, el cliente elige con que mototaxista irse” (Diario de campo # 3, 29 de julio del 2020, p.1).

También, desde la percepción de los mototaxistas existen nombres utilizados para diferenciar el trabajo realizado dentro de la zona urbana al cual le denominan “domicilio”, y cuando se desplazan a zonas rurales le llaman “carreras” siendo estas preferidas más que todo por los jóvenes, según ellos con una sola carrera cubren su cuota del día, “antes de la pandemia<sup>6</sup> era muy fluido, habían bastantes personas, ahora salen domicilios, pero no salen casi carreras de mucho”(Marcos Belalcázar, entrevista, 31 de julio del 2020).

Continuando con las particularidades del mototaxista es relevante mencionar la indumentaria, llevan ropa cómoda debido a las largas jornadas que deben afrontar cada día, pues es un trabajo independiente y autónomo, “los mototaxistas se visten un poco similar, es decir, con jean, camisetas, manguillas y gorras algunos, otros se dejan el casco” (Diario de campo # 3, 29 de julio del 2020, p.4). De igual modo, algunos de ellos portan uniforme en cuya camiseta va el nombre de las denominadas “oficinas” dándoles esta indumentaria un estatus de distinción.

Se distinguen además ciertas herramientas asociadas a su trabajo, como el teléfono, que se convierte en algo indispensable para desempeñarse como mototaxista, ya que le facilita la comunicación con la clientela, le permite una mejor ejecución laboral, y a la vez sortear algunas dificultades que se pueden presentar en su trabajo. Este instrumento se convierte en algo opcional

---

<sup>6</sup> Pandemia: crisis sanitaria por el Covid 19 que afectó económica, social y culturalmente a partir del 2020 a la sociedad a nivel mundial.

para aquellos trabajadores que desean mejorar su estabilidad en el servicio que prestan, debido a que entre más contactos generen con posibles usuarios les va mucho mejor económicamente.

Zúñiga (2019) alude que esta utilización de distintas herramientas como los medios telefónicos las divulgan también los clientes fijos de los mototaxistas, quienes recomiendan su servicio cuando tienen oportunidad a sus conocidos y/o familiares, además menciona que aunque los usuarios utilizan otros medios de transporte, este les permite satisfacer sus necesidades de movilidad inmediatas, “otra herramienta necesaria que debe tener un mototaxista es su teléfono, tenerlo con las cosas básicas como WhatsApp, algunos datos o minutos porque también le pueden servir en caso de alguna varada, alguien lo puede auxiliar más fácilmente” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Es de resaltar que existe una relación de cercanía entre usuario y transportador, puesto que el mototaxista da su número telefónico y el usuario se comunica con él cuando lo desee. Además, es una ventaja para aquellos mototaxistas el hacer uso de esta herramienta, dado que sus clientes al poderlo localizar con mayor rapidez y facilidad, aporta mayores ganancias para el laborador y a la vez el usuario queda satisfecho. De igual forma, el tener ese tipo de comunicación ofrece confianza y seguridad al saber que la persona a quien va a transportar y viceversa son conocidos.

Esta cercanía representa también confianza por parte de los vecinos hacia el mototaxista, ya que se da a conocer por sus servicios, por lo tanto en algunos casos la Junta de Acción Comunal de su vecindario ha colaborado para que su labor sea mucho más solicitada, dando facilidad de movilizarse en la actual emergencia sanitaria, posibilitando su colaboración a los vecinos y adultos mayores para que no tengan que salir de casa, ejerciendo así la modalidad de mandados, donde la tarjeta se convierte en una herramienta de trabajo de gran valor.

La Junta de Acción Comunal me dio una tarjeta y le hago los mandados con esa tarjeta, me movilizo con eso, le hago favores a mis vecinos para que ellos no se muevan y como hay unos mayores de edad entonces estoy desempeñándome en esa parte (...). (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Lo anterior es lo que designa Gracia & Herrero (2006) como apoyo comunitario, el cual es entendido como una característica de las comunidades concretas y de los individuos, expresada mediante un vínculo de relaciones de confianza, donde se asume reciprocidad y bienestar por el otro, reflejando así sentimientos de integración, de ser parte y miembro activo de una comunidad. Esto refleja que se establece entre el mototaxista y su comunidad un vínculo importante, puesto que lo apoya al momento de realizar su trabajo con aquellos que pertenecen a dicha comunidad, reconociendo además la confianza expresada hacia el mototaxista al hacerle portador de dicha tarjeta.

No está de más decir que la labor también requiere de paciencia, algunas esperas por clientes pueden ser extenuantes por haber tanta competencia y la demora en algunos puntos se prolonga, “pues esperar a la gente de la galería, para llevarla (...) puede sentir uno aburrimiento por (...) esperar tanto” (Marcos Belalcázar, entrevista, 31 de julio del 2020). Este es uno de los desafíos a los que se enfrentan los mototaxistas a diario, porque no en todas las ocasiones van a encontrar clientes al instante, pues depende de la hora en la que se está laborando, de los puntos estratégicos anteriormente mencionados y de la misma competencia.

Otra de las acciones importantes que realizan los mototaxistas en su labor es la adquisición de la moto, que se constituye en la principal herramienta de trabajo, por tanto, la gran mayoría de trabajadores la adquiere de diferentes formas como préstamos, con ahorros o a crédito realizando convenios con los concesionarios. Al respecto Sánchez (2011) argumenta que los mototaxistas prefieren ahorrar para comprar su moto de contado o recurrir a préstamos con particulares para financiar la inversión porque los créditos en los concesionarios tienen tasas de interés muy altas, “yo lo adquirí hace (...) como unos 3 años, cuando yo trabajaba vendiendo bingo (...) yo trabaje, ahorre y la compre” (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020).

De acuerdo con la observación, la mayoría de las motos que usan son de marca Bóxer, Hero y Honda, su utilización se puede explicar a partir de lo mencionado por Sánchez (2011) quien explica que en Colombia se ha aumentado el número de importaciones de motos con cilindraje menor a 185 c.c, pues sus características favorecen el uso de este vehículo como herramienta de trabajo porque tienen menor consumo de combustible, aceite, repuestos baratos y bajos precios de venta

al público, “las motos en su mayoría son de marcas Bóxer, Hero, Eco, Honda, Ax 4, al parecer estas marcas son de fácil adquisición y por eso son las que más compran” (Diario de campo # 2, 30 de julio del 2020, p. 2).

## **2.2 Trabajo informal: una realidad permanente**

***“Si aquí en Santander existieran empresas el domiciliario tampoco se acabaría, porque hay que cumplir con una necesidad de la gente”***

(Juan Martínez, entrevista, 2020)

Reconociendo el mototaxismo como una práctica laboral informal la cual se encuentra en constante crecimiento, contiene dentro de sí características específicas que solo hacen parte las labores informales; en tal sentido, se presentarán aquellas cualidades que componen la informalidad en el mototaxismo.

Al hablar de informalidad esta se asocia a casos específicos de corto plazo, mientras el mercado se ajusta a que las personas desempleadas encuentren un trabajo formal. De este modo, la informalidad se puede presentar por la búsqueda de empleo formal de acuerdo con las preferencias y capacidades de la persona, pero la falta de información en el mercado o de oportunidades deseadas en el ámbito formal es lo que obliga a conseguir ocupaciones informales (Brigard, 2015).

La informalidad hace parte de una realidad laboral que afrontan algunas personas siendo una de sus causas el desempleo, a esto se suma la actual emergencia sanitaria por Covid-19, que ha afectado la economía del país, convirtiendo las actividades informales en un mecanismo para abordar dicha realidad. A lo anterior se señala: “pues que están malas (...) uno escucha gente que está sin trabajo, gente que no tiene nada que hacer, y tras de reposo (...) esto de la cuarentena también, que ha dejado sin trabajo a más de uno” (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020).

Del mismo modo, se logra conocer que los mototaxistas han tenido que desplazarse a otros lugares a laborar, en otras ocasiones han recurrido a buscar labores formales, sin la posibilidad de acceder a esta formalidad por factores como la edad o por su nivel educativo y experiencia laboral, debido

a que deben cumplir con una serie de requisitos exigidos por las empresas para acceder a estos puestos, aquí se destaca la complejidad para ingresar al sector formal, por lo que se reconoce que han permanecido en la informalidad desde anteriores trabajos, “yo trabajaba como comerciante, trabajaba en la galería, en los barrios vendiendo cosas, (...) en el comercio informal, en el rebusque” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

El entrevistado Juan Martínez relata una experiencia personal sobre estas limitaciones de acceso al mundo formal, destacando que, pese a su nivel de estudio universitario, los empleadores formales rechazaron su hoja de vida por causas como su vasta experiencia y la edad avanzada, razón por la cual ingresó al mototaxismo como una alternativa para la generación de ingresos.

Me quedé sin trabajo y empecé a realizar esa labor, empecé a buscar trabajo en empresas y rechazaban la hoja de vida mía porque es como algo incoherente a veces la rechazaban también por la experiencia que uno ya tenía (...) pero uno de los factores de no conseguir empleo en una empresa fue la experiencia que yo tenía y la edad un poco avanzada, porque ya una persona de 38 años en adelante ya no le sirve a muchas empresas. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Dentro de este contexto, las empresas fueron trasladándose a ciudades, ocasionando más desempleo en los pueblos y a su vez aumentó la informalidad en la población, debido a que algunos empresarios decidieron fusionarse con otras industrias más grandes afectando en últimas a los pobladores, “sí, porque es que aquí al principio pues había más empresas, pero se las fueron llevando y hay unas pocas que han quedado” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

Al respecto conviene decir que, el mototaxismo se ha convertido con el paso del tiempo en el principal medio de transporte público para la población en general e incluso se ha constituido en la más importante actividad económica informal siendo una alternativa de empleo. Como si fuera poco, varias de las empresas que se acogieron a la ley Páez en años pasados, se han trasladado a otras zonas industriales lo que ha conllevado al aumento del desempleo en Santander de Quilichao.

El empleo en Santander de Quilichao está un poco difícil, porque hay empresas que pertenecieron a la ley Páez que se han ido y eso ha ocasionado desempleo, (...) empresas que estaban activas y

recogieron para otras partes industriales entonces o han hecho que las personas se trasladen para allá o si no han podido pues han hecho que caigan en el desempleo de Santander de Quilichao”. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

De cualquier modo, la poca oferta formal en el municipio, ha inducido a muchas personas a optar por el mototaxismo a fin de satisfacer sus necesidades, según algunos entrevistados lo adquieren como último recurso dado que no quieren tomar “malos caminos”, por lo que recurren a ejercer dicha ocupación. De acuerdo con Caro & Cotinchara (2018) algunas personas eligen ingresar o permanecer en la informalidad debido a la falta de oportunidades laborales o la facilidad de obtener ingresos diarios. Así lo señala el entrevistado:

El empleo aquí es muy duro, por eso hay tanto mototaxismo, porque es el último recurso de las personas de bien que no quieren meterse a hacer daño por ahí, no les queda más de otra, sino meterse a esto, que más toca. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Cabe incluir, que algunos mototaxistas ven esta actividad laboral como una forma de “escape” del desempleo, permitiéndoles un “despegue” para encontrar otras oportunidades laborales, “sí como para salir de eso, así como para arrancar mientras, es como un despegue mientras se consigue algo mejor” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

Muchas veces el trabajador ingresa a esta labor por el momento, pero el mismo contexto obliga al sujeto a quedarse en él dadas las circunstancias, la misma situación no permite acceder a otro tipo de empleo, así como las motivaciones que tienen de acceder a la formalidad que no son suficientes, ya que los requisitos de este campo formal no hacen parte de las características de esta población con pocas oportunidades de acceso a educación.

En cierto sentido, el transporte informal es asociado con la pobreza, los marginados o los desposeídos, considerando este tipo de empleo como un refugio (Sánchez & Trillos, 2016), esto se evidencia en la muestra analizada de la población mototaxista del municipio, quienes pertenecen a estratos uno y dos, con bajos niveles educativos, accediendo algunos solo hasta la educación primaria o bachillerato, hay que reconocer que muchos de ellos viven o han vivido en veredas en

su infancia, lo que representa acceso limitado a oportunidades de estudio y trabajo, lo contrario de quienes viven en el área urbana. Estas consideraciones fundamentan la existencia de una brecha entre campo y ciudad, constando así las desigualdades que se hacen más visibles en un entorno que otro.

No obstante, no todas las personas que están inmersas en la informalidad son marginados o desposeídos, el estar dentro de esta población no quiere decir que no poseen ningún bien, muchos de ellos tienen cubiertas sus necesidades básicas y deben incurrir en la informalidad por no encontrar otra forma para conseguir el sustento diario. En tal razón y dadas las circunstancias optan por trabajos que ellos denominan como “rebusque” que pueden ser ocasionales, de tiempo completo o parcial, que son desempeñados a como dé lugar para adquirir recursos que permitan satisfacer las necesidades inmediatas (Vásquez, Álvarez & Mera, 2014).

En consecuencia, la falta de oportunidades laborales y de acceso a programas de capacitación educativas y tecnológicas, sumando el escaso interés por parte del Estado en la generación de empleos, llevan a la población promedio a asumir nuevas formas laborales y buscar otras posibilidades de supervivencia en el sector informal, que puede ser considerado como una ruta de escape para las personas menos “educadas” de una sociedad (González, Zapata, Rodríguez, Afanador, Jaramillo & Pardo, 2006).

En contraste, la informalidad no pone barreras para incorporar a personas con bajos niveles de escolaridad, mujeres cabeza de familia o personas con edad avanzada, por lo tanto, el trabajo informal es una opción para el sustento económico. En tal caso, al no poder acceder al trabajo formal mantiene la actividad informal por largos periodos de tiempo y es considerada la única forma de subsistencia (Puerto, Torres, Roa & Hernández, 2016).

Como se mencionó, un factor que incide en la vinculación del mototaxista a esta labor informal es su nivel de escolaridad, ya que al no tener el nivel exigido debe recurrir a empleos de forma independiente siendo esta una exclusión que obliga a las personas a optar por trabajos no tradicionales con el propósito de generar recursos. Según González et al. (2006) la mayor parte de las personas que pertenecen al sector informal posee un nivel de escolaridad bajo, el cual no supera



la educación básica secundaria, convirtiéndose en una desventaja para ellos, ya que disminuyen las probabilidades de emplearse en el sector formal.

Paralelamente, la edad es uno de los factores que más incide en la consecución de un empleo, siendo causante de la informalidad y desigualdad social. En este aspecto ha influido enormemente la resignificación del trabajo en el crecimiento de la exclusión del individuo, afectando a una gran población que lucha por la supervivencia, específicamente, son más susceptibles a ser excluidos quienes se encuentran en edades avanzadas o personas muy jóvenes que no tienen experiencia, lo que imposibilita su acceso a una serie de beneficios que cubran las necesidades y permitan el mejoramiento de su calidad de vida, “(...) la edad de uno ya las empresas le ponen problema para el empleo, (...) no había así como vacantes (...) para trabajar” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

Se ha examinado hasta aquí las razones por las que los mototaxistas se vinculan al sector informal, donde se destacan las pocas oportunidades laborales y sociales, por lo que sería prudente señalar los motivos que tienen para *permanecer* en la informalidad. Uno de ellos, son los beneficios en cuestión de autonomía, diferenciándose de diversas acciones que caracterizan los trabajos formales, esto permite libertad y satisfacción para el laborador posibilitando incluso manejar sus propios horarios.

No ósea antes no, era igual porque la muchacha no estaba a cargo mío y no molestaba para nada, no sé si era por la amistad, pero no me tocaba rendirle cuentas solamente responderle por lo que me dejaba y ya, en cambio cuando uno tiene un jefe o trabaja en una oficina u otra parte tiene que llegar a tales horas, rendirle cuentas, entonces si llego tarde, salir a la hora que diga. (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020)

Esto deja ver que la autonomía es percibida como un beneficio para la vida del mototaxista, por lo que se ahondará un poco más este tema en la subtemática de flexibilidad laboral; habría que recordar también, que al ser un trabajo autónomo los mototaxistas obtienen sus ingresos de acuerdo a los esfuerzos que realicen, lo que ven como una ventaja que los lleva a permanecer en este

trabajo, puesto que algunos exponen que muchas veces se genera más dinero que en otras actividades formales.

Mi día a día, son más o menos 110 mil pesos, cuanto es el día de una empresa normal, son 27. 800 pesos, con la gente que yo manejo (...) o sea estaríamos hablando tres o cuatro salarios mínimos, en este momento no hay empresa que pague esta cantidad. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

El ingreso obtenido por un mototaxista propietario de su vehículo puede llegar a ser más alto que el ingreso conseguido por un individuo en otras actividades económicas formales o informales. Aunque la compra del vehículo representa una inversión alta, la rentabilidad de esta actividad es elevada, en tal razón, este gasto se puede recuperar rápidamente (Sánchez, 2011). Acerca de ello, se encuentra que los mototaxistas cuando compran esta herramienta la ven como un doble beneficio, que les puede servir para generar ingresos y para uso familiar, por lo que su inversión no representa pérdida de dinero, además antes de insertarse en este trabajo reconocen su rentabilidad.

Lo cierto es que, al hacer la comparación de las utilidades derivadas de dedicarse al mototaxismo frente a otro tipo de actividades, se opta por aquella que reporta mayor utilidad al individuo, de modo que un segmento relevante en el incremento del mototaxismo se debe a una alta utilidad derivada de ejercer esta actividad. Por tanto, mientras esta decisión representa la elección que maximiza el bienestar del conductor, se seguirá presentando este aumento, a menos que se lleve a cabo una reestructuración al sistema de transporte público que garanticen una adecuada integración al sector (Sánchez, 2011).

Otra de las razones para perdurar en las actividades informales, es que para desarrollarlas los sujetos no requieren un alto nivel de experticia, sino que estos se acoplan según su saber; de igual forma, reconocen su labor como ilegal, porque no está reglamentada por la ley, pero arguyen no ser perjudicial para la sociedad. Por su parte Neffa (citado por Busso, 2004) denomina trabajo ilegal a toda actividad humana orientada a la producción de un bien o la prestación de un servicio, que no cumple con lo dispuesto por las normas vigentes en un territorio determinado, deduciendo

así que este tipo de actividades, a pesar de no estar acorde a las normas, se reconoce como un servicio social a través de la producción de un bien o servicio a la comunidad.

Es algo ilegal que uno hace, entonces ellos de por sí tienen que combatir lo que es la ilegalidad, entonces por eso es que yo digo que es algo que no se debe hacer, pero uno lo hace porque no hay otros medios de trabajo, pero igual (...) es lo que más se acopla a lo que uno está haciendo en el momento (...). (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020)

Es conveniente precisar que, el encontrarse dentro de la informalidad trae algunas desventajas, reflejadas entre otras cosas, como es la falta de respaldo para la adquisición de créditos con cualquier entidad al momento de necesitarlos; de manera que lo pretencioso sería según los entrevistados, que la actividad fuera mayormente validada posibilitándoles acceder a ciertos beneficios, sin importar que su actividad sea informal. Sobre este aspecto uno de los entrevistados refirió que:

Después que uno sea una persona juiciosa y lo considere como un trabajo más dentro de los trabajos informales que hay en el país, yo considero que uno puede sacar bien un hogar adelante, me gustaría que las personas se asociaron y nos tuvieran más en cuenta, porque a veces uno va a solicitar algunos beneficios en bancos y creen que eso no es un ingreso y no tiene uno una certificación o algo porque lo consideran que es totalmente informal. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Basándose en las características, el denominado “rebusque” anteriormente mencionado es una particularidad distintiva de la informalidad, de lo que depende su ingreso diario; por lo tanto, no se encuentra fijado un número de ganancias que se vayan a obtener en ese día, pues depende del número de clientes atendidos y de las dinámicas del mercado. Esto hace que sea una modalidad de trabajo más difícil porque requiere de ciertas habilidades sociales para que las personas los ocupen y les permita continuar con la labor.

También está lo que la gente le llama el rebusque, lo que salga en la calle, uno los recoge, (...) a veces estos clientes le facilitan a uno los ingresos diarios, pero cuando uno sale al día a día de rebusque es un poco más difícil, (...) pero yo he hecho ya mis clientes, trabajo de forma independiente. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

En este orden, el mototaxismo se caracteriza por la incertidumbre, es decir, en el trabajo que se realiza día a día no hay seguridad, no saben si les va ir bien o mal, a diferencia de las empresas donde se ofrecen otra serie de condiciones como ingresos fijos o prestaciones sociales. De acuerdo con la visión de futuro, un trabajo independiente está asociado con la crisis económica y laboral, despertando sensación de incertidumbre, inseguridad y de vivir el momento, sin una visión clara ni expectativas del porvenir. Dado lo anterior el informante alude que:

Pues lo de trabajar de diario pues uno no sabe si le va ir bien o le va ir mal, entonces es eso la incertidumbre, (..) porque uno en una empresa tiene cosas entre comillas fijas, en cambio del día a día no las tiene. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Sumado a lo anterior, el trabajador en su intento de obtener el sustento diario y autogenerar ingresos para satisfacer necesidades primarias, establece fórmulas de compra y venta que faciliten este rebusque (Muñoz & Calderón, 2014). Esto se evidencia en lo enfatizado anteriormente, donde se encontró que los mototaxistas hacen uso del teléfono, de una adecuada conversación para crear relaciones y redes como la junta de acción comunal que facilitan la obtención de usuarios.

En resumidas cuentas, el mototaxismo no es un fenómeno aislado a la realidad social, sino que éste abarca condiciones sociales mencionadas en el recorrido del capítulo. De este modo, se evidencia mediante la observación que los puntos estratégicos donde se ubican los mototaxistas, están rodeados por un contexto de informalidad al que se enfrentan constantemente, dado que, esta problemática, no solo se limita al mototaxismo, sino también al comercio informal de alimentos y vestuario, junto a otros vehículos de transporte que también son denominados como informales.

En este sitio hay muchos carros, que llevan a las personas a Mondomo y chivas que llevan a las personas a veredas (...), se visibiliza el comercio informal, donde vendían jugos, artículos para la

canasta familiar como panela, plátano, papa, entre otros, igualmente transitan carretillas, pasan personas jóvenes y niños cargando artículos pesados en ellas, por lo que se deduce que este es un punto importante para los mototaxistas. (Diario de campo # 3, 29 de julio del 2020, p. 2)

Por otra parte, en la práctica laboral que desempeñan los mototaxistas juega un papel relevante las percepciones, que representa una agrupación de sensaciones y poseen un marco mental permitiendo al individuo conocer e interpretar el mundo externo (Vidales, 2007). En este sentido, de parte de ellos surgen ciertos saberes en torno a lo que implica esta actividad laboral tanto en las dinámicas del mercado como en las calles del municipio.

La delincuencia (...) ha crecido (...) y por eso empezamos a sentir como persecuciones, porque vemos que de pronto no hay tolerancia de los gobernantes de nuestro pueblo y a veces nos sentimos perseguidos y obligados a dejar el trabajo que estamos ejerciendo a través de leyes que ellos sacan para menguar tal vez el fluido de mototaxistas. Entonces, a raíz de eso, muchos han dejado de trabajar y los vemos en la calle; algunos consumiendo drogas, otros roban. (...) Yo creo que todos (...) tenemos el derecho de hacer algo, tanto el vendedor ambulante como nosotros que somos también mototaxistas que no somos reconocidos en el pueblo por esta labor, pero tenemos que hacerlo. (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020)

Se debe agregar que algunos mototaxistas advierten que los entes gubernamentales les violan sus derechos, les quitan su herramienta de trabajo y ello trae como consecuencia desempleo e inseguridad. Algunos no se sienten reconocidos ni representados, ni tampoco que se les brinden soluciones o acompañamiento en su situación de vulnerabilidad económica, pero a la vez consideran que ese trabajo es su único sustento. Sánchez (2011) plantea que, si las autoridades gubernamentales realizaran decretos que prohíban y restrinjan esta práctica, esto no solucionaría el problema de desorganización en el sistema de transporte público porque hay una relación entre esta actividad y la forma en que se ha establecido el funcionamiento de la ciudad, por el contrario, aumentarían más las personas que laboran en el mototaxismo.

Aquí conviene detenerse un momento a fin de señalar que el fenómeno del mototaxismo es conocido por todas las personas del municipio, incluyendo la administración local, pero no se han realizado acciones para que sea formalizado, lo que imposibilita un control de este trabajo, “todo

el municipio tiene conocimiento sobre nosotros, desde el tránsito, hasta el gobierno municipal, esto es algo incontrolable, realmente el mototaxismo se volvió algo incontrolable” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020). Por lo tanto, la informalidad hace parte de la falta de regulación y de las acciones desarrolladas en relación con los documentos de la moto y el aseguramiento del bienestar del transportador y el cliente durante alguna carrera, exponiéndose así a una serie de riesgos.

La mayoría de los mototaxistas no cuentan con todos esos documentos al día, pues lo único que ellos pueden hacer es eso, pedir documentos y el que no los tenga si inmovilizar la moto, entonces es el único medio que ellos tienen de atacar porque realmente (...) nosotros somos ilegales, más no estamos haciendo nada malo, entonces pues tienen que ver que aquí en el pueblo no hay otro medio de trabajo, tienen que tomar su decisión, o dejar trabajar o no dejan trabajar. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Es necesario recalcar que esta falta de regulación implica además la no carnetización de los mototaxistas, por lo que no se puede reconocer un número exacto de quienes están en este trabajo, es así como los gobiernos locales particularmente, se comportan permisivos aplicando de manera laxa la normatividad sancionatoria y restrictiva de las actividades informales cuando requieren poner a su favor la opinión de las colectividades en épocas de campañas electorales, una manera de hacerlo es favorecer su práctica mediante la omisión en el cumplimiento de los requerimientos legales para el establecimiento de ciertas actividades (Sandoval, 2014). Relacionado con lo anterior un entrevistado refirió que:

Lo único es que todas las campañas que han hecho los alcaldes nos dicen que nos van a carnetizar y que nos van a poner oficina y todo eso y pues hasta ahora no lo han hecho y lo único es que uno debe tener sus papeles al día, lo que es el seguro y la tecnomecánica. (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020)

Cabe añadir, que las acciones que realiza el Estado tienen que ver con los controles que hacen entidades como el tránsito haciendo verificación del porte de documentos y quien no los tenga en regla le inmovilizan su vehículo. Aun así, los mototaxistas reconocen que su medio de trabajo es

informal pero no están haciendo nada “malo”, por lo que no hay razones de peso para que las autoridades no los dejen trabajar, a su vez reconocen la importancia de tener sus documentos al día y portar los implementos de seguridad para no presentar dificultades con los retenes que realiza el tránsito como forma de control.

Con todo y lo anterior, los motolaboradores refieren que algunos de sus compañeros no portan estos documentos reglamentarios, lo que representa momentos de persecución por parte del tránsito a causa de violar algunas normas, generando así un descontento por el pago de multas e incluso la detención del vehículo, “muchas personas no tienen los papeles en regla, entonces salen a laborar con la moto sin seguro, otros sin licencia, todo eso ellos están controlando” (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020). En contraste con Sánchez (2011) unas de las circunstancias que pueden surgir con relación a la actividad son el acometimiento de infracciones de tránsito, proliferación de enfermedades y aumento en las tasas de accidentalidad.

Para cumplir con este requerimiento de los papeles de la moto, utilizan el método de ahorro, ya que al encontrarse dentro de las demandas legislativas lo ven como una obligación, siendo el ahorro un medio eficaz para que puedan suplir las necesidades relacionadas con su vehículo tales como adquisición propia o renovación del vehículo, del seguro y tecnomecánica.

La manera para que nosotros podamos movernos y que no vamos a tener problemas con el tránsito (...) entonces lo que uno maneja es ejemplo una alcancía para (...) tener pendiente los papeles de la moto, porque sabemos que si tenemos los papeles fuera del reglamento entonces vamos a tener multas y en caso nos van a quitar la moto porque de igual manera no es legal trabajar sin documentos, entonces la idea es uno hacerse una alcancía ahorrar todo el año (...) casi la mayoría de los domicilios lo hacen, otros no tienen un alcance o no han ahorrado (...), acuden a los gota gota, que es un método (...) donde prestan el dinero para uno poder realizar pues sus trámites para estar al día. (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020)

Otra de las acciones para adquirir estos documentos es el método de créditos con los denominados gota a gota<sup>7</sup>, que puede considerarse como un riesgo para el trabajador y su integridad personal, en caso de que no cuente con el dinero para responderle a la persona que se lo prestó. Acceden a este método ya que el sector financiero impone restricciones a la población dependiente del sector de la economía. De este modo, en cuanto trámites burocráticos, el sistema gota a gota se muestra más ágil y con menores exigencias de documentación (Cerón & Moreno, 2015).

Se debe agregar que los créditos informales se caracterizan por presentar altas tasas de interés fijadas por los prestamistas, en ocasiones basadas en acuerdos verbales, siendo su finalidad cubrir eventualidades inmediatas como puede ser la renovación de los documentos de la moto o compra de partes para reparación. Estos acuerdos son inestables debido a que no existe un ente regulador que los supervise, ni un documento escrito que asegure fechas y garantías del pago.

Por las circunstancias anteriores surge el descontento por parte de los mototaxistas algunos años atrás, en donde manifestaron de forma violenta su desacuerdo con agentes del Estado, reclamaciones que en su momento fueron llevadas hasta la alcaldía municipal alegando desagrado por los abusos, a los que en muchas ocasiones según ellos, eran sometidos por ser su trabajo informal e ilegal. Por su parte, Sánchez (2011) refiere que la prohibición de las autoridades respecto a esta actividad no generaría mayor impacto debido a los beneficios que ofrece la misma para quienes la ejercen, por el contrario, ocasiona jornadas que afectan el orden público y el comercio.

Un evento muy grande hace años atrás aquí en Santander, más que todo fueron los domiciliarios que trabajan en la calle, en las esquinas, ellos hicieron una revuelta porque nos estaban molestando bastante y pretendían que las oficinas (...) nos uniéramos a esa revuelta; como nosotros no nos unimos a esa revuelta nos atacaron los negocios, (...) y ellos nos sacaron a hacer la revuelta, a mi ese día me tocó salirme con ellos y devolverme por allá, porque no voy a decir que no, sino que yo me fui con ellos a la revuelta y en la otra esquina me devolví y ya (...). (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

---

<sup>7</sup> Gota a gota: Método de préstamo sin ningún tipo de aval o contrato que es cobrado a cuotas bajas, pero con intereses altos.



Estos conflictos se volvieron a presentar recientemente revelando que en momentos de crisis los trabajadores informales y la fuerza pública han tenido confrontaciones causadas por los controles de las autoridades y la escasez de ingresos por parte de los trabajadores por motivo del confinamiento en el marco de la emergencia sanitaria: “(...) la otra vez, aquí los domiciliarios se agarraron con la policía, eso fue cuando recién comenzó la cuarentena que ellos necesitaban trabajar y la policía a cada rato los venía a sacar” (Marcos Belalcázar, entrevista, 31 de julio del 2020).

Por su parte, la Constitución Política (1991) respecto a los principios fundamentales del derecho laboral en su artículo 25, determina parámetros generales que permiten aplicar e interpretar el derecho al trabajo como principio fundamental y constitucional para la regulación del mismo; este denota que el trabajo es un derecho fundamental y una obligación social de todos los ciudadanos, por ende goza de una protección especial por parte de un Estado Social de Derecho que debe garantizar el trabajo en condiciones dignas y justas para todos los ciudadanos.

En definitiva, existe la necesidad de que se establezcan políticas públicas que medien las necesidades del trabajador informal con las reglamentaciones del Estado, en que según las posibilidades ambas partes obtengan un beneficio, donde las personas del común accedan a un trabajo que permita ingresos y los entes estatales reciban contribución a través de los impuestos del seguro obligatorio, licencia de tránsito o tecnomecánica.

Por otro lado, dentro del marco del oficio informal existen dos modalidades de trabajo en el gremio del mototaxismo, los que se organizan en las denominadas oficinas y los que prefieren laborar de manera autónoma. Estos últimos se localizan a su suerte en diferentes lugares. Sobre este aspecto uno de los entrevistados refiere: “habemos en el momento como unas 6 oficinas (...) de resto son personas que trabajan así en las calles, en las esquinas y andando por ahí, rebuscando, ofreciendo su servicio así en la calle” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

Esta última modalidad genera competencia desleal y constantes riñas tal como lo refiere a continuación el señor Julián Ramírez: “porque hay gente que le gusta los trabajos serios, o sea (...)

no estarse por allá rebuscando en una esquina, buscando peleas, buscando problemas por allá” (Entrevista, 23 de julio del 2020).

Lo que lleva a decir que la labor del mototaxismo ha permeado a decenas de municipios a gran escala al punto de que ya existen oficinas bien organizadas, estas agrupan a muchos mototaxistas, no obstante, siguen siendo ilegales. Así pues, en ciudades grandes como Cali, o en ciudades intermedias como Palmira, Buga, Tuluá entre otras, se evidencian carteles donde se ofrece esta actividad (González, 2008).

Hay otro aspecto que es muy importante en la práctica laboral del mototaxista y es la seguridad social, ya que al ser su trabajo informal no está cubierto por ella. Para algunos es importante pagar de manera independiente su pensión, al no tener un ingreso fijo, ni estar cotizando para su vejez bajo ningún trabajo formal, el mototaxista desea y necesita sentirse seguro por medio de los fondos de pensiones para trabajadores informales dispuestos para ellos.

Una vez estaba en la alcaldía haciendo una vuelta y estaban repartiendo los papelitos y entonces me invitaron a una charla, y nos dijeron (...) de que se trataba y como yo expuse el caso mío entonces me dijeron que podía trasladar las semanas que tenía automáticamente y empieza a seguir ahorrando con nosotros. (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020)

Habría que mencionar también que el trabajador informal no cuenta con las prestaciones de ley que son beneficios incluidos en el trabajo formal, como son las cesantías, primas y vacaciones remuneradas; en tal razón algunos de los trabajadores informales solo cuentan con el seguro obligatorio para su vehículo que es el SOAT, recurriendo a él cuando se presenta algún tipo de accidente; sin embargo, en casos extremos no lo tienen actualizado. En relación, la OIT (2002) diferencia dos principales particularidades de los trabajadores informales y es que no están reconocidos, ni protegidos dentro de los marcos jurídicos y reglamentarios del Estado y además están siendo afectados por un alto estándar de vulnerabilidad.

Nosotros no contamos con primas, con cesantías, con nada de eso, con seguros, (...) solamente (...) el seguro de la moto no más, el SOAT, eso es no más, y en otra, en las empresas a mitad de año les

dan unas bonificaciones, al terminar el año también, entonces esa es una desventaja también para nosotros. (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020)

De igual forma, la seguridad en el trabajo actualmente se convierte en un aspecto primordial para desarrollar su labor, debido a las restricciones para movilizarse por la emergencia sanitaria, algunos mototaxistas tienen un carnet temporal que le permite movilizarse los días que no tiene pico y cédula, asignado por las llamadas oficinas, para las cuales algunos trabajan; este documento permite a los mototaxistas que lo portan algunas ventajas a la hora de algún control por parte de los agentes de tránsito.

Ese carnet sirve para podernos transportar, en este momento (...) porque uno todos los días no tiene pico y cédula, pero ya después cuando pase esto ya se vuelve a la normalidad, igual dicen que a todo mundo lo van a carnetizar. (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020)

El fenómeno de la inmigración se suma como otro factor para el crecimiento de mototaxistas en el municipio de Santander de Quilichao. Desde el año 2014, período en que se intensifica la llegada de ciudadanos venezolanos al territorio, tal como lo señalan Alvarado, Gómez, Otero & Restrepo (2018), el mototaxismo creció exponencialmente. Sobre este elemento el señor Andrés Zetty manifestó: “se ha incrementado, en la parte donde nosotros trabajamos, pues con la llegada de los venezolanos, se incrementó, casi en un cien por ciento, porque la mayoría de gente que se ha retirado ha sido sustituida por venezolanos” (Entrevista, 19 julio del 2020).

Este fenómeno social en el municipio se contrasta con la observación no participante, “entre estos 4 chicos hay 2 venezolanos, los reconocí por su acento” (Diario de campo #3, 29 de julio del 2020, p. 2), llevando a considerar que la llegada de los inmigrantes venezolanos<sup>8</sup> al municipio ha generado mayor competencia para los trabajadores los cuales argumentan que los inmigrantes

---

<sup>8</sup> Llegada de inmigrantes venezolanos: el tiempo de desarrollo de la investigación se realizó en medio de un aumento de la migración de población venezolana a Colombia, entre ellos el municipio de Santander de Quilichao, Cauca.

manejan tarifas más bajas, ocasionando menores ingresos para quienes continúan con los precios habituales.

Acerca del impacto de la migración desde Venezuela, cabe la posibilidad que ese evento haya ocasionado la pérdida de ciertos empleos formales para la población nacional. Entre algunas de las causas se cuenta un nivel mayor de educación y preparación técnica en la población inmigrante en comparación con personas de las áreas receptoras. Paralelamente, el incremento de actividades informales por parte de los migrantes ha afectado algunas empresas comerciales que han cerrado o desistido de sus empleados. Así mismo, la oferta de mano de obra de la población migrante es de un costo menor a la de los colombianos; aunque esto conlleve una contratación irregular (Grupo Banco Mundial, 2018). María Chate refirió al respecto:

Ahora la mayoría están utilizando a los venezolanos, por el motivo de que ellos les pagan lo que ellos quieren, ellos les cobran más barato, por la misma entrada de quererse sostener ellos ya, o sea uno ya no tiene más opciones porque uno de colombiano uno ya sabe que uno cobra más, y sabe cuánto puede valer el día de uno, el promedio. (Entrevista, 26 de julio del 2020)

Adicionalmente, es interesante aludir que algunos mototaxistas jóvenes venezolanos, por entrar a laborar en otro contexto donde el valor del dinero es mayor que el de su país, optan por cobrar menos, o en otros casos cuando se ubican desde los puntos estratégicos se les observa tomándose largos espacios de descanso para socializar, posiblemente porque al adquirir un ingreso mínimo por la labor del día, esta representa una buena suma para ellos. Otros por su parte, se han dedicado a realizar actos que son castigados por las leyes colombianas, perjudicando de forma general al gremio mototaxista.

Hace como un año empezaron a llegar y a posesionarse en Santander, y ahora ya se han colocado a trabajar también, así como nosotros (..) y ellos, pues hay unos que trabajan bien, (..) porque uno no puede generalizar a todos, hay unos que trabajan bien, pero hay otros que están haciendo cosas que no tienen que hacer. Por lo que ellos hacen nos vemos perjudicados nosotros (...). (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020)

Otro aspecto relevante de señalar se relaciona con que el municipio de Santander de Quilichao se ha convertido en un centro o punto estratégico para desarrollar esta labor, pues confluyen a trabajar en él personas provenientes de otras localidades como Cali, Jamundí y Yumbo, probablemente porque en las ciudades los trayectos para llevar sus usuarios son más largos. Sobre este aspecto Julián Ramírez señaló que: “sí, de otras veredas, de otros pueblos, de Jamundí, Cali, desde Yumbo vienen a trabajar acá (...)” (Entrevista, 23 de julio del 2020).

En esta línea, la dinámica que se da en el municipio es muy diferente comparándola con ciudades cercanas como Cali en varios aspectos como la distancia en los trayectos, confianza en el pasajero o en el conductor, restricciones, implementos de seguridad, entre otros, representando para este contexto más pequeño una ventaja tanto para usuarios como transportadores.

Como se ha venido indicando, el aumento del mototaxismo se ha visibilizado a través de los años y ha ido escalando de manera significativa y progresiva a raíz de la facilidad en la adquisición del vehículo y la rentabilidad que ofrece esta labor, “cuando yo empecé, en todo el pueblo éramos 12 personas haciendo domicilios y ahora somos miles de mototaxistas en el pueblo” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020). De esta manera, este oficio se ha convertido en un fenómeno propio de la población quilichagüeña, quienes lo visibilizan como parte de su cotidianidad y dinámicas sociales cambiantes en torno a lo laboral, familiar, social y económico, posibilitando beneficios tanto a transportadores como a usuarios, esto conlleva a la proliferación de esta actividad laboral, restando importancia a la denominación informal y a su poca regulación.

### **2.3 Flexibilidad en el trabajo: autonomía y decisión**

***“Toca asolearse y todo, pero no toca estarle reportando a nadie”***

(Marcos Belalcázar, entrevista, 2020).

Continuando con la descripción de la práctica laboral del mototaxismo, la flexibilidad en los trabajadores informales hace que se reestructure la organización en su trabajo, representando así un beneficio al no verse sujeto a las normatividades del sector formal, de tal modo que les permite

manejar su tiempo de trabajo y descanso, organización colectiva en las oficinas y autonomía al no rendir cuenta a un jefe.

En relación, Park (1999) expresa que el hombre se organiza e interactúa en la ciudad de acuerdo a un contexto social el cual construye, modifica y adapta a partir de propósitos e intereses colectivos e individuales, de tipo lucrativo y relacional, “bien sí porque yo tengo mis implementos la carpa, las botas y todo eso y hay ciertas horas más que todo cuando está lloviendo sobre todo las horas pico que la gente pues por necesidad coge el domicilio” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020). Así pues, ellos deciden si permanecer en dicho contexto dado el cambio climático, determinado por si quiere obtener más ganancias, o no, o si se encuentra preparado para los imprevistos que emergen durante su labor.

Hay algunos mototaxistas que están vinculados a alguna oficina como ya se había mencionado, donde manejan su tiempo de acuerdo a sus necesidades, teniendo en cuenta que en este sitio tienen clientes fijos, que los pueden necesitar en determinado momento. De igual manera, esto no incide ni afecta su desempeño durante el día de trabajo porque cuando no están en el instante de la solicitud del usuario, entonces es cubierto por cualquiera de sus compañeros.

Un día normal de trabajo levantarse a las 6 de la mañana, organizarse para salir a trabajar, llegar al trabajo más o menos 6:30 de la mañana, y estar pendiente de los clientes que me llaman y que llegan al negocio, salir a hacerles sus mandaditos, al llevarlos a sus trabajos, a sus colegios, así. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Respecto a las formas de organización en la actividad laboral informal, Valdés (2014) hace alusión a que existe en este tipo de actividad una organización colectiva estableciendo normas de juego, formas de actuar, estrategias y capacidades que instaura redes de comunicación autónomas. A partir del oficio del mototaxismo, esta organización se observa mayormente en las oficinas, donde se delimitan horarios para transportar a sus clientes, conductas respetuosas hacia el cliente, medios de comunicación como teléfonos y toda una serie de artefactos en la organización colectiva que compone esta actividad laboral.

La flexibilidad en ese oficio se constituye además por los horarios, que se delimitan personalmente y de acuerdo a sus necesidades económicas, estableciendo los días de la semana que van a trabajar con sus respectivos horarios. Así pues, el mototaxismo es un trabajo que opera de forma individualizada y flexible generando ingresos, siendo cada trabajador quien maneja su tiempo y ofrece su servicio esté o no en uno de los lugares estratégicos, ya que ellos mismos son los pregoneros, operadores y quienes prestan el servicio.

En la organización de sus horarios de trabajo algunos deciden no trabajar los días domingos y festivos, lo que permite ver la importancia de establecer tiempos para el descanso. Algunos factores inesperados como la pandemia, influyeron en el cambio de los horarios de trabajo, obligando a los mototaxistas a organizarlos según su tiempo, dichos horarios dan cuenta de la autonomía y flexibilidad en su trabajo; de acuerdo a Buchely & Castro (2019) este oficio permite flexibilidad en los horarios facilitando negociar sus cargas desproporcionadas con el trabajo de cuidado, sobre todo, las jefas de hogar, “solo varía los días festivos y domingos, trabajamos (...) de las 7 de la mañana hasta las 2 de la tarde” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

Lo cierto es que el mototaxista dentro de la autonomía de la cual goza, distribuye el tiempo a conveniencia, estableciendo el descanso y alimentación como necesidades priorizantes en su vida, “a veces no, a veces me da pereza trabajar y necesito descansar” (Marcos Belalcázar, entrevista, 31 de julio del 2020).

De acuerdo con Maslow (1991) el descanso es una necesidad fisiológica establecida como un deseo de la persona que contiene cierta gratificación cuando se ha realizado como el vigor, la vitalidad y energía, además es necesario suplirlo para que se produzca una calidad de vida. Así pues, las necesidades fisiológicas están en el primer rango de las necesidades humanas, dado que constantemente los seres humanos nos movemos entre la satisfacción y carencia de estas necesidades estableciendo una relación con esa necesidad.

La autonomía en el mototaxismo destaca algo muy interesante al no tener un jefe, eso no implica desorganización en su labor puesto que el mototaxista organiza su tiempo para cumplir con sus horarios, quien los delimita de manera autónoma y simultáneamente establece un estimado de

ganancias diarias y al realizarlo le genera satisfacción. Por lo que la satisfacción al ser un conjunto de emociones y cogniciones enfocadas en el desempeño laboral esperado, se convierte en una base fundamental para que definan cómo se quieren organizar en su trabajo en pro de esa satisfacción personal (Jiménez & Rivera, 2018).

Uno mismo es el propio jefe de su labor, de su recorrido y (...) para mi es algo normal no tener a alguien que me esté diciendo que llegue a su hora acordada o algo parecido, porque es que los jefes por lo menos ellos tienen que a uno inculcarle llegar a una hora fija, entonces (...) me parece bien no tener un jefe porque igual yo llego a la hora que pueda a mi labor. (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020)

Es decir, que dependiendo de esa apropiación de la labor con la que cuente el mototaxista y con los intereses en la misma, así organizará su tiempo y horario laboral. En cuanto a esto Warr, Cook y Wall (1979) relacionan la organización de su labor, horarios y tiempo estimado de trabajo con la satisfacción laboral compuesta por lo extrínseco, donde se encuentra la jornada laboral, el salario y las condiciones físicas del trabajo y lo intrínseco referido al reconocimiento, las relaciones sociales, la responsabilidad y el contenido de la tarea. De esta manera, los mototaxistas se organizan de acuerdo a sus necesidades personales, satisfacción e intereses individuales.

De igual forma, Jiménez & Rivera (2018) dicen que la satisfacción laboral permite predecir el desempeño que tendrán los trabajadores frente a su actividad productiva, teniendo en cuenta diferentes factores, uno de ellos es la motivación que la persona tiene, entre más motivación tenga el mototaxista mejor desempeño va a tener en su labor y por ende una satisfacción mayor, así mismo, la satisfacción personal incide en la decisión de continuar con la labor, ya que al no tener una persona que lo dirija le permite al mototaxista obrar con mayor libertad en pro de satisfacer sus necesidades personales.

Hernández (2016) expone que la flexibilidad laboral se revela como un fenómeno que toca al conjunto de la vida del trabajador, sus espacios individuales y colectivos, con efectos marcados sobre el bienestar, la salud, la calidad de vida y del trabajo, así como el uso del tiempo no trabajado. De esta manera, su labor le permite tener una calidad de vida, pues les aporta esa tranquilidad de



no rendirle cuenta a un jefe, porque según los informantes en ocasiones estos jefes se exceden con sus empleados debido a la autoridad con la que cuentan, esta percepción es originada por su experiencia con anteriores labores, y afirman que en este trabajo se sienten mejor por la facilidad de ordenar su tiempo, por lo tanto, ha tenido efecto en su calidad de vida.

Esto se relaciona con lo mencionado en el estudio de Buchely & Castro (2019) donde establecen este trabajo como una forma de poder y autonomía, dado el caso de algunas mujeres mototaxistas quienes por la condición flexible del oficio, pueden tener más tiempo para estar con su familia, garantizar horarios de descanso, mayor autonomía y sensación de libertad, “por la facilidad de salir a la hora que uno quiere y me queda más tiempo en la casa porque el horario me lo pongo yo misma y puedo estar más tiempo con mis hijas (...)” (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020).

La jornada laboral no contempla horarios estrictamente establecidos para descansar porque las actividades informales dependen de la afluencia de clientes, sin embargo, el mototaxismo al ser un modo de transporte de fácil movilidad pueden desplazarse a sus hogares a tomar un descanso cuando se sienten agotados o pasar tiempo de calidad con su familia cuando así lo deseen (Puerto et al., 2016). En fin, los mototaxistas organizan su tiempo, de tal manera que su día es distribuido para el descanso y compartir la comida con su familia, aspectos indispensables para su vida.

## CAPÍTULO III: EL TRABAJO Y SU RELACIONAMIENTO CON EL SUJETO

*“Ha significado todo lo que yo he podido hacer en la vida”*

(Julián Ramírez, entrevista, 2020).

A continuación, se abordarán las *condiciones de vida* que se constituye como categoría general en relación con el mototaxismo, entender cómo se presentan dichas condiciones en los individuos que desempeñan esta labor, haciendo énfasis en el aspecto social que conforma la existencia humana, reconociendo bienes y servicios como la salud, alimentación, vivienda, medio ambiente y percepciones.

Estos bienes y servicios permiten la satisfacción personal, mejorando la calidad de vida y por ende el desarrollo de la población. Por lo que se presentarán las subcategorías *calidad de vida* conformada por significados, satisfacción ante su trabajo, aportes de la labor en su vida, cambios en las condiciones de vida, seguridad percibida e interrelaciones; *calidad de vida en el trabajo* donde se desglosan riesgos laborales, riesgos en su salud, gastos en su labor, implementos de seguridad y prevenciones; *necesidades básicas* que engloba el conjunto de las necesidades humanas y *bienestar* que comprende las condiciones materiales, físicas, geográficas, condiciones intelectuales, culturales, político administrativas, expectativas de calidad de vida y progreso social.

### **3.1 Calidad de vida: en lo poco también se ve la abundancia**

Al darle un significado a su calidad de vida el mototaxista lo relaciona de modo subjetivo, ya que para unos el vivir bien puede significar vivir en la abundancia y para otros, la misma satisfacción en el oficio va a representar más que el mismo ingreso alcanzado; por lo tanto, es común percibir dentro de las opiniones dadas por los entrevistados frases como esta: “vivir bien es ganarme un poquito más del mínimo (...)” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

La satisfacción es subjetiva, por lo que para algunas personas el buen vivir puede significar la tranquilidad personal, dejando en un segundo plano el aspecto material, pues este se va cumpliendo gradualmente, “si no que en lo poco también se ve la abundancia, las necesidades también se van

cumpliendo poco a poco, como yo les decía no desesperarse” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio de 2020).

De acuerdo con Maslow (1991) para estas personas el nivel de aspiración puede estar permanentemente reducido, los objetivos o aspiraciones menos significativas puede que desaparezcan para siempre. Así pues, las personas que han vivido la vida a un nivel muy bajo pueden seguir satisfechas toda su vida con sólo tener alimento suficiente.

A modo general, se encuentra que los mototaxistas están satisfechos con su práctica laboral, ya que esta le permite tener unas mínimas necesidades satisfechas a partir de unas ganancias que denominan como “pocas”, pero aceptables para ellos. Hay que tener en cuenta que algunos mototaxistas reconocen que su satisfacción no es producida sólo por el factor económico, sino también por el social, que compone este trabajo, permitiéndoles tranquilidad y satisfacción personal, aún en momentos en que los ingresos no son tan grandes.

Siguiendo esta línea, Max Neef (1992) menciona que las necesidades motivan, comprometen y movilizan a las personas, a su vez significan potencialidad y más aún pueden llegar a ser recursos. Así, los mototaxistas deben estar en permanente búsqueda de la satisfacción de sus necesidades a través de su trabajo, convirtiéndose en una posibilidad de impulsar aspectos personales y familiares que se convierten en recursos importantes para desempeñarse.

Es de reconocer, que a pesar de que algunos mototaxistas hayan pasado por situaciones extremas como es el robo constante de sus vehículos, ello no ha afectado, la actitud comprometida con la que algunos domiciliarios ejercen su labor, por el contrario, ha impulsado a que con mayor esmero continúen ejerciendo su trabajo. En concordancia con lo anterior, se logra conocer que la motivación de los trabajadores posibilita que permanezcan en su trabajo, a pesar de los riesgos que tiene continuamente, percibiendo además una identidad fuerte hacia su labor; a lo que Jiménez & Rivera (2018) señalan que la motivación intrínseca y el sentido de pertenencia hacia la actividad productiva es un mediador en el desarrollo del trabajo, “no, mire que no, no pensé, pensé en continuar, en seguir trabajando, es más a los dos días ya estaba trabajando” ( Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

En torno a los aportes de esta actividad laboral, para muchos motolaboradores que le han dedicado varios años de su vida a este trabajo, tiene un gran significado, debido a que por medio de esta labor han construido su hogar, criado a sus hijos y han suplido las necesidades que su núcleo familiar ha requerido. Al respecto el estudio de Sánchez & Quiroga (1995) indica que los individuos consideran que la familia y el trabajo ocupan un lugar importante para explicar su satisfacción general, que además es subjetiva porque es propia de cada sujeto, medida en términos de felicidad, bienestar o satisfacción.

Realmente, ha significado todo lo que yo he podido hacer en la vida, desde levantarle el estudio a los hijos, la educación de ellos, la primaria, bachillerato, la Universidad, vivienda, todos los gastos de salud, porque nosotros no tenemos salud (...) nos toca pagar del bolsillo de nosotros, que afortunadamente pues algunos nos está cubriendo el subsidio (...) del gobierno, por el Sisbén, pero cubre lo más esencial, no cubre lo más necesario. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Así mismo, Peralta (2011) plantea que el trabajo es un factor relevante por lo que es una actividad que ocupa gran parte de tiempo y que permite la socialización; en tal razón, el mototaxista establece una relación de apego con su labor puesto que ha invertido su tiempo en ello, así como la satisfacción de necesidades, que no solo se expresa en ingresos sino también en la posibilidad de desarrollar diferentes capacidades, motivaciones, desafíos y alegrías, “pues yo tengo en el momento 55 años y desde los 32 años trabajo como mototaxista, todo lo he hecho con eso” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

De este modo, el trabajo posibilita diferentes tipos de gratificaciones, no sólo desde el ámbito económico, sino también de crecimiento personal, satisfacción y motivación hacia la actividad realizada, este tipo de sensaciones son las mencionadas por los mototaxistas, que generan mayor satisfacción personal y que van más allá del aspecto económico, “tiene un valor muy grande porque a través de esta labor que ejercemos hemos podido salir adelante, no simplemente nosotros pues a través de lo que ganamos podemos también bendecir a nuestra familia” (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020).

Se puede observar que el mototaxismo ha tenido influencia en la calidad de su vida, aportándoles independencia y seguridad económica, que de acuerdo a Benedicto & Moran (2003) se encuentra estrechamente vinculada a la participación de la persona en el mercado de trabajo, y se constituye así en un requisito necesario para la transición doméstica y la residencial; de este modo aporta emancipación juvenil e integración social y se convierte en requisito para dejar de ser dependiente y por ende, poder ejercer como ciudadano completo.

Por lo que este oficio se convierte en un medio en que pueden adquirir sus propios bienes y aportar al hogar sin depender de sus padres, generando una sensación subjetiva de bienestar psicológico, económico y social; el componente central de querer lograr la independencia es el tener las capacidades para poder actuar en la esfera pública, “(...) antes yo tenía que depender de los demás, de la ayuda de mis papás, de los hijos, de los hermanos, ahora no, ahora antes gracias a Dios yo puedo ayudarles” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

Puntualizando en los beneficios que ha traído el mototaxismo, tienen que ver con la satisfacción de las necesidades básicas que incluyen la alimentación, vivienda, acceso a educación, representando una ventaja, pues, aunque no percibe gran cantidad de dinero, si se refleja un cambio comparado con la baja solvencia económica en momentos anteriores de su vida.

Pues yo creo que la vida mía antes, empezando porque era joven en la época que empecé, no sé uno se tiraba mucho la plata sería, el caso era que yo mantenía pelado a toda hora (...) no tenía nada y vivía de arrimado en la casa de mi papá, y sí, a uno no le alcanzaba sino para comer y me metí, pero uno se acostumbra a vivir pues afortunadamente bien y por eso es que no me he salido, porque pues uno come bien de esto, no consigue plata y no se vuelve rico ni nada pero no le falta lo esencial que fue la comidita, la vivienda y el estudio de los hijos. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

En relación a lo anterior, Arboleda & Cobo (2016) mencionan que el mototaxismo se convierte en una fuente de ingreso económico que permite a la persona beneficiarse y mejorar su condición de vida. En su relato destaca aquellos beneficios que le ha otorgado la labor, añadiendo un valor espiritual a cada uno de sus logros.

Gracias a Dios (...) he tenido grandes beneficios acerca de mi labor ya que a veces estamos varados en la casa y tengo mi trabajo que es el domicilio, uno en un ratito sale, y gracias a Dios, Dios lo bendice y se cuadra, entonces tenemos beneficios, a raíz de eso también estoy trabajando para mi casa y la llevó en un buen nivel, no hay de qué quejarse, contamos primero con la bendición de Dios y también el trabajo que tenemos. (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020)

Los beneficios ya mencionados han representado cambios en las condiciones de vida de los mototaxistas, por lo que, desde su infancia, se presentaban otras dificultades como el acceso a la educación, priorización de otras actividades como la generación de ingreso a través del trabajo. Así que muchas veces sus padres los retiraban y no les permitían culminar sus estudios. Al respecto Ariés (1987) señala que en el antiguo régimen los niños eran puestos a trabajar en fábricas de manufacturas y en casas de familia en la realización de tareas domésticas.

Así pues, los niños no eran vistos como sujetos de derechos, con el paso del tiempo en 1987 se establece un nuevo paradigma de la niñez a nivel mundial, junto con la preocupación por el trabajo infantil, también Acevedo, Quejada & Contreras (2011) establecen que hay muchos determinantes que llevan a que los niños trabajen, entre ellos están la pobreza, los patrones culturales, falta de oportunidades, de cobertura, calidad y cumplimiento de la educación. Así, durante su infancia puede que los mototaxistas sufrieran estas condiciones mencionadas que dificultaron su acceso a la educación desde la niñez.

La verdad no es que sea imposible para mí, sino que en esa época nosotros éramos campesinos y en esa época no le daban estudio a uno, no se esmeraban porque uno estudiara, a uno lo tenían para que trabajara, sí la verdad a uno lo ponían porque necesitaban un trabajador, no le daban el estudio que uno necesitaba. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Por lo tanto, no se puede desconocer la influencia que ha tenido el mototaxismo en la vida de los laboradores, pues según ellos, este trabajo les ha permitido obtener un bienestar que no poseían antes, por lo que se visibiliza una satisfacción a nivel general, por medio de la cual han podido desarrollar sus potencialidades individuales, ya que anteriormente en los trabajos informales que han realizado, sus ganancias eran muy mínimas y requerían de mucho más esfuerzo que el trabajo actual no requiere, ello ha posibilitado un mejoramiento considerable en las condiciones de vida.

Si lo ponemos en la balanza pues mi vida ha tenido un cambio de 90 grados centígrados, ¿por qué?, cuando era chico pues bueno gracias a Dios siempre he trabajado desde mis doce años, de niño yo vivía con mi abuela yo llegaba del colegio (...) y me dejaban la notica ahí, ahí quedó la pala te vas para el campo a trabajar, entonces es algo que le siembran a uno desde niño y luego que salí de mi casa empecé antes de tener el trabajo de mototaxi yo era carretillero, pero antes de ser carretero empecé a trabajar llevando canasticos en el hombro, la gente se iba a mericar (...) entonces la señora le pasaba el canasto y uno ahí se ganaba sus \$500 en lo que le pagaban (...) no hay quejarse del trabajo porque es una bendición pero ahora que también trabajé en empresas y bien, pero ahora que estoy en el domicilio gracias a Dios me ha ido mucho mejor. (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio de 2020)

El anterior relato muestra la relación con aquello que han reforzado desde su infancia, forjando un vínculo con el trabajo desde temprana edad, esto a su vez ha repercutido en la satisfacción que siente el mototaxista con las labores que ha desarrollado durante toda su vida, expresando una gratitud con todas, pero esta se maximiza con la actual labor pues representa un gran beneficio en términos económicos y físicos.

Habría que decir también, que se visibiliza una calidad de vida desde lo que perciben los mototaxistas acerca de su propia vida, en el sentido de que se sienten realizados con sus propias expectativas y proyectos; es decir, “con todo lo que hemos hecho hemos ido escalando peldaños, entonces esto nos ha ayudado para ser mejores (...) en lo social y (...) también en lo espiritual, hemos crecido gracias a Dios” (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020). Respecto a esto, Espinosa & Morris (2002) expresan que los trabajadores sienten una calidad de vida cuando adquieren la capacidad de satisfacer importantes necesidades y tener el acceso a satisfactores materiales, esto permite un desarrollo humano en dimensiones ecológicas, culturales, sociales, económicas, institucionales y políticas.

Además, se destaca que el tiempo de trabajo determina sus ganancias monetarias y por ende su calidad de vida “(...) si trabaja más pues más gana” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020), en ese sentido, Max Neef (1992) menciona que el trabajo no solo debe ser visto como productor de ingreso, también ver sus efectos sobre la calidad de vida, es decir como satisfactor de necesidades y catalizador de energías sociales.

La satisfacción por el crecimiento personal que algunos han percibido, a su vez ha contribuido en el mejoramiento en lo social y espiritual. En este sentido, la espiritualidad que los mototaxistas vivencian se relaciona con lo mencionado por Maslow (1991) sobre la necesidad de autorrealización que le permiten al sujeto “ser”. La realidad es que al individuo encontrarse satisfecho con su trabajo, le permite un equilibrio espiritual y físico que produce actitudes positivas hacia su trabajo, ya que se siente bien al desarrollar las actividades de su cotidianidad, posibilitando una autorrealización que va más allá de lo tangible.

Dura en que tenía menos entradas, o sea era más difícil conseguir el dinero porque tocaba irse por decir si trabajaba en el almacén, irse a parar de 6 de la mañana a tipo 8 de la noche, por 25 mil pesos, (...) hay veces te daban el desayuno, hay veces no, hay veces el almuerzo, hay veces te toca comprar el almuerzo, obviamente era más dura en cambio acá no, acá yo me pongo mi horario, (...) mi tiempo, si yo quiero me voy, sino me quedo, trabajo hasta la hora que yo quiero (...). (María Chate, entrevista, 26 de Julio del 2020)

Pero por otro lado, para algunos laboradores en muchas ocasiones el oficio no ofrece los ingresos suficientes para sostener un hogar, más difícil aún si pertenece al gremio femenino el cual es discriminado y por lo tanto el número de usuarios que las ocupan es menor. En este caso es necesario apoyarse de ingresos extras para solventar las necesidades existentes en un hogar. “Sí me sirve demasiado, pero todo no me los cubre obviamente, el papá de mis hijos les colabora, igual tengo familias en acción” (María Chate, entrevista, 26 de Julio de 2020).

Se puede distinguir también que es percibida como un oficio que les proporciona bienestar, seguridad y estabilidad, por lo que cada individuo se da su permanencia, dada la necesidad del usuario de tomar el servicio regularmente, “si claro porque hay más estabilidad y de pronto uno gana un poquito más” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020). Esto se manifiesta mediante la tranquilidad de tener necesidades cubiertas en muchos hogares, posibilitando así estar en buenas condiciones, superar problemáticas y emergencias sanitarias como las que actualmente se está atravesando.



En este momento a mí no me ha faltado nada, hemos estado bien, hemos tenido todo lo necesario para pasar estos 90 días que llevamos en este confinamiento, (...) podría decir que todas las cosas básicas se han podido cumplir no sabemos si algún día caigamos en la necesidad de que nos colaboren o algo porque este problema es una incertidumbre. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Antes de seguir adelante hay que decir que esta seguridad que perciben los mototaxistas no es completa, puesto que el sistema de seguridad social no los ampara, en lo que respecta a pensión, seguridad en el trabajo y seguro de vida, ya que no están vinculados a una entidad formal, según Araque, Ávila & Parra (2017) en la informalidad sus ingresos no les alcanzan para tal vinculación y al ser la cotización demasiado alta para lo que reciben mensualmente, prefieren quedarse sin este beneficio. No obstante, algunos según sus posibilidades pagan de manera independiente su pensión y seguro de vida, argumentando que su labor es muy riesgosa y que es conveniente tener este tipo de beneficios o prestaciones que respalden a su familia en el caso de que algo le suceda.

Estoy pagando una pensión que se llama BEX y como yo ya tenía mis años cotizados en Carvajal, estoy ahorrando mensualmente, me toca dar una cuota para cuando ya me llegué la edad de la pensión o sea a los 62 años; además estoy pagando un seguro de vida o algo así, en caso de que yo me llegue a morir a mi señora le dan un beneficio, una plata pues. (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020)

Al respecto, Sánchez (2011) menciona que el incremento de los ingresos de los mototaxistas compensa las complicaciones de salud, falta de seguridad social y educación, pero dice que como los mototaxistas no aportan al sistema de seguridad social, esto afecta el crecimiento de las finanzas públicas, sin embargo, sí son beneficiarios de regímenes de salud subsidiados. No está demás decir que, los trabajadores informales como es el caso que compete, únicamente son cubiertos por el Estado a nivel de salud por medio del Sisben, al que por ser ciudadano tiene derecho y que de igual forma es un servicio precario.

Otro de los aspectos que influyen en la satisfacción de los mototaxistas con su trabajo son las percepciones de las demás personas frente a su trabajo, generando en ellos sentimientos como

vergüenza, rechazo e inferioridad. Este sentimiento ha cambiado con el paso del tiempo, lo que ha generado más confianza para desempeñarse en su oficio sintiéndose contento y agradecido, superando las sensaciones que tenían al momento de iniciar en el mototaxismo, donde el trabajo era más duro, ya que tuvo que adaptarse a una nueva dinámica diaria y a una serie de factores sociales, tornándose positiva su actividad con el paso del tiempo.

Al principio me parecía duro, empezaba uno como con pena (...) pero ahorita ya me acostumbré y me siento contento con este trabajo, agradecido y la gente lo mira de una forma diferente, porque antes lo miraban a uno como insignificante, ahora lo miran a uno como mejor, ya se han concientizado de que es un trabajo y que es un trabajo duro también. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Se comprende que, las percepciones desde el punto de vista de lo social y desde la explicación de la conducta, da cuenta del comportamiento de los demás, tomando en consideración que los mismos usuarios han aceptado la labor, puesto que actualmente hace parte de la cotidianidad de la misma comunidad, en el sentido de que en la mayoría de las ocasiones más que todo en los pueblos, los mototaxistas son requeridos de forma inevitable. No está demás decir que los juicios sociales son construcciones subjetivas, dado que están relacionados en cómo cada individuo integra esa información a su razón.

Además, otra de las percepciones de los informantes frente a su labor es acerca de un estigma que se ha percibido por algunos usuarios y es respecto a quienes trabajan como mototaxistas, denominándose como personas groseras y sin estudios. “no todas las personas que hacen domicilios son groseros o son personas no estudiadas, habemos muchas personas estudiadas, el nivel mío de educación es universitario” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020), representando esto una afectación en su calidad de vida, ya que afecta la armonía en el ambiente social del cual se rodea. En palabras de Goffman (2003) en muchas ocasiones este rechazo produce que el individuo con el estigma se vuelva alguien aislado, inseguro y se sienta inferior en su contacto con personas “normales”.

Añadiendo, otra de las percepciones asociadas al fenómeno esta gira en torno a la inclusión de los jóvenes a la labor, puesto que al parecer no cuentan con un proyecto de vida y expectativas a futuro, por lo que muchos abandonan sus estudios “prácticamente porque ellos no acaban ni de estudiar, entonces piensan que porque empiezan a hacer domicilios van a terminar así toda la vida” (Marcos Belalcázar, entrevista, 31 de julio del 2020). Se podría intuir además que los jóvenes desean obtener de forma rápida dinero y al encontrar un satisfactor, ello imposibilita visualizar un proyecto de vida a corto y largo plazo.

Lo anterior se contrasta con la observación realizada en la plaza de mercado donde se observaron muchos jóvenes en esta actividad laboral. Es relevante, el lugar de donde provienen, lo que podría influir en su calidad de vida, debido a factores contextuales que lo afectan; así mismo la piel da cuenta de su calidad de vida en cuanto a la forma como se alimentan. Contando además con algunas personas que se desplazan desde las zonas rurales, o desde barrios marginales para trabajar como mototaxistas en el casco urbano, distinguiéndose en su físico diferentes tipos de características, tal vez estereotipadas por algunas personas de la sociedad. Las características socioeconómicas según Yáñez & Acevedo (2014) de la población mototaxista se asocia con las personas jóvenes, que pertenecen a los estratos más bajos y con niveles de educación bajos.

Los jóvenes que se encuentran todos en un grupo parados al frente de una panadería jugando entre ellos, son quienes llevan 30 minutos sin hacer ni un domicilio, ellos se ven sonrientes con sus amigos, (...) escucho que el grupo molesta a uno de sus compañeros con gritos de felicidad, el compañero se ríe y sale corriendo, luego vuelve y siguen hablando en voz alta, en ellos veo constante comunicación, se acomodan las motos entre ellos cuando uno de sus compañeros llega, y se muestran los celulares. (Diario de campo #3, 29 de julio del 2020, p. 2)

Siguiendo el curso, los estereotipos entran a jugar un papel relevante en situaciones como la apariencia física en donde los usuarios se pueden dejar guiar por su percepción estigmatizando o discriminando al mototaxista por la forma de vestir, su corte o color de cabello, o las prominencias cutáneas. Ello conlleva a que los estereotipos en la sociedad afectan considerablemente a algunos trabajadores mototaxistas, ya que por su apariencia física no son utilizados sus servicios por los usuarios ya sea por temor o desconfianza, “se evidencia que existen 4 jóvenes que llevan toda la

hora esperando a un cliente que los escoja, tienen su cabello tinturado y uno de ellos tiene algunas prominencias cutáneas (granos) en la cara y rayones” (Diario de campo #3, 29 de julio del 2020, p. 2).

Al respecto Quiles (1998) alude que la fealdad o falta de atractivo físico constituye un factor estigmatizante, esto puede significar que ser obeso en una sociedad donde el modelo predominante de belleza es un cuerpo escultural o la vejez donde el valor social se destaca por la juventud, si se encuentra con una persona cuya condición estigmatizante se enfoca en una apariencia física desagradable y altamente visible, las reacciones afectivas son inmediatas y los procesos cognitivos desempeñan un papel secundario.

Otras de las percepciones que influyen en el cliente a la hora de tomar el servicio de un mototaxista determinado, son las expresiones y formas de ser que los distinguen, pues dependiendo de ellas se genera mayor confianza, ocupando con mayor frecuencia a quienes se ven de manera más presentable respecto a sus formas de vestir, apariencias corporales o tez de piel, “aparentemente en sus rostros se denotan rasgos de personas de campo, jóvenes mestizos, de piel curtida por el sol, donde su sonrisa tímida, la humildad al hablar indican que provienen de zonas veredales y se desplazan hasta estos lugares a trabajar” (Diario de campo # 2, 30 de julio del 2020, p. 2).

De algún modo, también se evidencian estereotipos de los usuarios frente al desempeño de las mujeres en esta labor, expresados directamente con palabras como “a mí con mujeres no me gusta andar” (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020), argumentando que las mujeres le podrían ocasionar algún accidente o manifestando temor o desconfianza al pensar que las mujeres no saben conducir bien o que al sentirse presionadas por alguna situación maniobrarían el vehículo de forma inadecuada representando peligro para el cliente.

Lo anterior se relaciona con lo mencionado por Buchelly & Castro (2019) quienes hablan sobre el estereotipo presente en la labor de las mujeres mototaxistas, expresado en que los clientes las perciben como más delicadas o menos fuertes, por lo que en el presente estudio se interpreta que los clientes sostienen de manera inconsciente esa paradoja de lo frágil, por lo que algunos deciden no transportarse con ellas, “hay gente (...) que no le gusta subirse con mujeres que de pronto por

miedo (...) pero no, gracias a Dios a mí me va bien” (María Chate, entrevista, 26 de Julio del 2020).

La discriminación y los prejuicios han tornado el trabajo femenino del mototaxismo, más difícil e inclusive estresante. En este sentido, la informante hace uso de su capacidad resiliente lo que le permite afrontar estos retos cada día, “(...) lo que la gente piense me da igual, uno para comer le toca trabajar entonces (...) me da igual, no tengo problema” (María Chate, entrevista, 26 de Julio del 2020). Respecto a esto, Goffman (2003) resalta que la persona estigmatizada debe adquirir procesos de aceptación sobre los rechazos que se le imponen y se dan cuenta de que hay aspectos que justifican dicho rechazo.

Esto muestra que, en algunos casos, la mujer mototaxista deba luchar con la cultura machista y la constante censura por parte de los hombres, además si bien es cierto que pueden organizar sus horarios de trabajo, estos deben también compartirse con las labores del hogar al terminar sus jornadas diarias de la labor como mototaxistas, demostrando la capacidad con la que cuenta el género femenino al asumir tareas difíciles y de alto riesgo como esta actividad.

Como es natural, la seguridad es una de las principales preocupaciones de los mototaxistas, es por esto que prefieren transportar usuarios conocidos más que todo cuando estas carreras se realizan en zonas rurales. Amor (2017) plantea que el problema de seguridad asociado al mototaxismo tiene múltiples ángulos, entre ellos que muchos son víctimas de la delincuencia y tanto los laboradores como los usuarios muchos prefieren, transportar y ser transportados por personas conocidas. “Es que la mayoría de personas (...) que vamos a dejar a las veredas son conocidas” (Marcos Belalcázar, entrevista, 31 de julio del 2020).

Además, el transportador ha establecido una relación de responsabilidad con su trabajo a partir de funciones especiales como pago de servicios, vueltas en el banco, etc., que expresa confianza, la cual tiene un rol muy relevante en los individuos como parte de los atributos o valores de las personas. Robbins (2004) al respecto menciona que la confianza es guardar una esperanza positiva de que la otra persona no obre de forma oportunista, por medio de palabras, obras o decisiones.

La relación con clientes específicos se forma cuando este logra conocer las características acerca del mototaxista, donde se incluye como maneja, si cumple con las normas al momento de manejar, si es una persona confiable para que realice encargos o que lleven sus hijos al colegio. Esto se relaciona con lo mencionado por Boeree (1998) sobre la orientación de vender, donde el ser humano busca el éxito mediante un anuncio de cuán bien pueda darse a conocer o venderse ante las demás personas: la familia, trabajo, escuela, representando todo un perfecto anuncio de sí mismo.

Sobre todo, uno ya es conocido de que uno es una persona que maneja bien, que cumple las señales de tránsito, sobre todo (...) somos personas honradas y conocidas porque hay muchas personas ya maldadas con los niños y eso ha dañado esto mucho lo del transporte de los niños, la maldad de las personas. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Así pues, las relaciones humanas al ser un conjunto de conductas, actitudes y respuestas que se adoptan al interactuar con otros seres, esto lleva a crear un vínculo social armónico propiciando el desarrollo individual e intelectual de los seres humanos, este tipo de relaciones están basadas en los vínculos sociales que entablan las personas. Por lo que a partir de estas habilidades que adquiere el mototaxista, ha propiciado una relación de confianza con sus clientes, quienes toman su servicio por primera vez y lo siguen ocupando, no solamente lo ocupan por las habilidades sino porque conocen que esta persona no representa ningún riesgo para quien utiliza el servicio.

Dentro de este contexto, el mototaxista busca que sus clientes lo vean de la mejor forma como persona y trabajador, convirtiéndose así en clientes específicos y conocidos; esto se relaciona también con la confianza que se va adquiriendo a medida que van conociendo las características de él. De este modo, el cliente que usa este servicio tiene esta reacción porque para él es importante conocer con quién se está transportando, lo que según Da Silva (1999) es buscar la semejanza en la diferencia para clasificar, mediante un trabajo de depuración y eliminación de todas las diferencias ilegítimas y perjudiciales, mediante la atribución de sentido y capacidad de elegir.

La gente que ya lo distingue a uno, pues ya sabe uno donde mantiene, entonces muchas veces se vienen (...) unas dos cuadras (..) a pie para llegar a donde uno se encuentra, (...) por eso es que nos

mantenemos en ese lugar esperando que lleguen aquellas personas. (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020)

Además, de referir que los clientes los prefieren debido a la relación de confianza que han establecido, lo hacen también por precaución en cuanto a la inseguridad que implica tomar el servicio de alguien desconocido. En palabras de Maslow (1937) los aspectos más amplios del intento de encontrar la seguridad y estabilidad se destacan por la preferencia de lo familiar, más que por lo extraño, por lo conocido más que por lo desconocido. Por lo que esta relación de confianza tiene gran relación con la seguridad que inspira el mototaxista al cliente, dado que en las relaciones humanas, por lo general, se busca conocer al otro, pues de ello depende el tipo de relación que se establece.

Así mismo, estas relaciones entre usuario y transportador, representan un aprendizaje para el mototaxista quien ha aprendido a conocer al cliente, sus gustos y modo de preferencia por el servicio. Esta relación se convierte en un vínculo íntimo (pasajeros más allegados), que es una representación de los lugares y significados, donde se hace relevante estar pendiente de él y en las fechas que consideran especiales optar por darle regalos y en algunas ocasiones darle propinas al momento de transportarlos, estableciéndose una armonía con su ambiente social “como también tengo personas ya muy allegadas ya al manejo de los domicilios y en diciembre le dan su regalo, mis obsequios, me han dado mi navidad” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Lo anterior produce satisfacción laboral, el cual es un sentimiento de agrado que experimenta el sujeto al realizar un trabajo que le interesa, en un ambiente agradable, y por el que recibe una serie de compensaciones socioeconómicas de acuerdo a sus expectativas, en este sentido se interpreta que para los mototaxistas la posibilidad de estabilidad económica a partir de su clientela fija le genera satisfacción en su labor Robbins (citado por Rodríguez, 2002). En tal sentido, la amabilidad y el respeto es uno de los principales elementos para atraer y para que permanezca un usuario, es por ello que algunos mototaxistas ofrecen un servicio adicional para hacer sentir bien al cliente y para que este vuelva a requerir de sus servicios.

A partir de lo anterior, el mototaxismo como práctica social, expresa un tipo de relaciones entre extraños dada la cercanía de cuerpos con el pasajero, conversaciones, negociaciones, relaciones extendidas de la labor como mandados, recogidas de pasajeros ya convenido, transporte de estudiantes, etc. Algunos usuarios tienen un mototaxista de confianza, al cual contratan para hacer las diligencias de la familia. Este mototaxista incluso brinda cierta protección frente a otros mototaxistas que pueden representar algún tipo de amenaza para el usuario (Amor, 2017).

Muy bien, (...) en el sentido que uno también va seleccionando los clientes y uno se vuelve a veces también amigo de esas personas que uno les está prestando el servicio, tengo unos buenos clientes, la voy muy bien con ellos, cumplo con satisfacerlos en sus necesidades y directamente ellos también están cumpliendo las necesidades que yo tengo para mi casa. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

De estas circunstancias nace el hecho de además establecer una relación con su cliente, el servicio que prestan le genera seguridad, expresada mediante un intercambio de beneficios entre el cliente y mototaxista, donde el usuario satisface sus necesidades de moverse de un lugar a otro de manera segura y rápida, mientras que el mototaxista satisface su necesidad económica de obtener dinero para el sustento del hogar, como alimentación, vivienda, bienes materiales, entre otros.

Esto se relaciona con la teoría de intercambio de Blau (1964) denominado como toda conducta humana entre dos personas donde ambas esperan obtener una recompensa, mediada por una acción que adquiere un valor, que es definido como el grado de refuerzo o castigo que una persona deriva de una actividad, representando así una asociación entre personas, que obedece a una simpatía y aprobación social mutua basada en la esperanza de una recompensa, este canje de favores supone una relación ya establecida.

En su labor también deben sobrellevar el manejo de las emociones de sus pasajeros, quienes algunas veces les insultan, generando estrés al conductor. Este último puede ser ocasionado por el ruido intenso, temperaturas altas o cambios bruscos en el ambiente, situaciones comprometedoras



con los demás, conflictos interpersonales, problemas económicos, entre otros, lo que puede ocasionar afectaciones físicas y psicológicas (Codutti, Gattas, Sarmiento & Schmid, 2013).

Hay gente que tiene muy mal genio y se monta en la moto con problemas y pues lo trata a uno como si uno fuera, porque le dan esos mil quinientos pesos pueden hacer a veces lo que quieran con uno pues a veces uno se estresa, ahí vamos. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

En este punto es conveniente decir que el trabajo se interrelaciona tanto de manera positiva como negativa con el sujeto, uno de estos es el conflicto debido al estrés, dado en ciertos trabajos más vulnerables, este ocurre cuando la persona percibe una serie de exigencias del entorno que no puede satisfacer o que sobrepasan sus propios recursos personales, en el caso del conflicto pueden provenir de la propia persona y/o de las condiciones con el entorno, siendo fuente de problemas tanto físicos como cansancio, dolores de cabeza, tensión; y mentales como estado de distracción, preocupación e irritabilidad (Ugarteburu, Cerrato & Ibarretxe, 2008).

No obstante, existe una diferenciación entre qué población puede generar estrés para el conductor, estableciendo que principalmente son las personas mayores, en cambio los niños y algunos adultos valoran su trabajo, generan cariño en el mototaxista, por lo que los transporta frecuentemente, expresan que son personas que lo hacen sentir bien con sus tratos. En relación, Maslow (1991) refiere que algunas personas de esta sociedad tienen necesidad o deseo de valoración generalmente alta de sí mismos, con una base firme y estable, tienen necesidad de autorrespeto o de autoestima y de la estima de otros.

Si he tenido personas que a veces las he llevado por primera vez y les gusta el servicio y entonces lo vuelven y lo llaman, con otras personas a veces uno siente que ellos no valoran el trabajo que uno hace, (...) en cambio hay otros que a veces le pagan un poco más, lo que uno diría como una propina y lo hacen de una forma sincera y son justos con el servicio que uno ha prestado. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

En tal razón, el trabajo es un complemento que la persona necesita para funcionar en el sistema, entendiendo que lo económico promueve por sí mismo un determinado vínculo social en el que

cada persona tiene necesidad de todos los demás para subsistir, además de su participación en el funcionamiento social, todo depende de la capacidad de contribuir a la producción y de efectuar intercambios (Méda, 2000).

Dados los conflictos y percances que algunas veces deben manejar en su labor, reconocen ciertas capacidades necesarias que han aprendido para desempeñarse, estas se basan en no llevar carga de problemas al trabajo que le permita estar tranquilo y sin afanes, “a veces de la misma labor uno aprende que debe ser paciente, como quien dice la persona que sale del rebusque debe ser tranquila, calmada, sin afanes, porque los problemas existen pero uno debe estar muy tranquilo, para desempeñarse bien” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Al respecto, Acosta (2006) menciona que las experiencias que afectan a las personas fuera del espacio laboral pueden influir negativamente en el trabajo como los factores familiares, personales y características inherentes a la personalidad, resaltando ciertas características propias para sobrellevar exitosamente el estrés, además menciona que las personas con mayor experiencia laboral se desenvuelven mejor en el manejo de situaciones estresantes en su labor. Por lo que se infiere que el mototaxista debe tener también estas habilidades que le permitan manejar las situaciones personales que lo pueden afectar para no reflejarlas en su labor y que pueda afrontar las situaciones estresantes de esta.

Igualmente, las relaciones entre mototaxistas se convierten en una parte fundamental en el medio laboral, debido a que comparten mucho tiempo con sus compañeros, esta relación se encuentra en el marco de amistad y constante comunicación, llegando así a considerarse como una “familia” que se encuentra pendiente el uno del otro, generando así armonía entre compañeros y en el área de trabajo. Según lo planteado por Maslow (1991) el hombre crea una gratificación al contar con lo que lo hace sentir bien y es distinto para cada uno, pues para alguien puede ser importante contar con amigos, compañeros, familia o necesidades básicas, pero para otros puede ser diferente, por ende, la gratificación es subjetiva.

No, pues, nosotros con los compañeros de trabajo nos llevamos bien, (...) cómo una familia porque estamos pendientes donde van ellos, estamos pendientes llamándolos, que si llegaron bien, que si ya vienen, y con mi papá también bien, yo lo llamo a él, si ya desayunó, si ya se levantó (...) con los compañeros estar uno en armonía es bueno, (...) nos comunicamos los unos a los otros y mantenemos bien. (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020)

Respecto a lo anterior, al sentirse parte de un colectivo o gremio, los mototaxistas crean vínculos de amistad, estos vínculos permiten que ellos se sientan parte de algo, seguros y respaldados en el caso de que les llegue a pasar una situación no deseada. Las relaciones interpersonales entre los colegas según Yáñez, Arenas & Ripoll (2005), es originado por la confianza, el cual es un facilitador de relaciones interpersonales, lo que genera motivación intrínseca y satisfacción, es así como las buenas relaciones entre compañeros hacen que su trabajo sea más satisfactorio, además permite que los mototaxistas sientan que pertenecen a algo.

Existe relación armónica entre compañeros, expresada en saludos, charlas y ayuda entre ellos, quienes forman pequeños círculos sobre todo en los llamados puntos estratégicos que se ubican en distintos lugares concurridos de la ciudad, de igual forma se destaca el apoyo entre colegas, sobre todo en momentos críticos o cuando alguno ha sufrido un percance o accidente.

Se observan buenas relaciones entre compañeros, se saludan con ademán de chocar los puños y se sonrían al llegar. Se nota camaradería, cada uno espera pacientemente por si llega alguna carrera. Algunos ayudan a su compañero a subir las provisiones y mercados en la parte delantera de la moto mientras el pasajero se sube en ella. (Diario de campo # 2, 30 de julio del 2020, p. 2)

Al mismo tiempo, son importantes las buenas relaciones familiares, ya que refuerza la confianza en sí mismos y los vínculos familiares, esto posibilita nutrir los sentimientos humanos. En tal sentido la familia constituye una organización, un sistema producto de múltiples relaciones, así las determinaciones externas someten a la familia a unirse más, cada integrante tiene su propia representación interna de lo que constituye el espacio familiar, cada uno representa un rol y función. La identidad familiar de acuerdo con Chichet (2016) no es inmutable, pero esto no

significa que sea impuesto por la cultura preponderante, sino que según la posición que ocupe cada individuo y el poder que ejerza así mismo va a ser el modo de interacción.

La labor que desempeñan los mototaxistas les facilita establecer relaciones armónicas con su familia y comunidad, generando un bienestar a partir de poder reunirse con su familia a compartir y lo mismo sucede con el bienestar social pues cuenta con un vínculo filial, “nosotros en el día (...) uno está llegando a la casa a tomar refrigerio, almorzar, a las medias nueve (...) también hay veces necesitan que uno los lleve así a cierta parte entonces uno se está comunicando a toda hora” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

En este caso, los mototaxistas perciben ese equilibrio debido a los atributos que ellos refieren posee su labor como son, mayor tiempo para descanso y estar en casa, así como lo menciona la informante María Chate, sobre la posibilidad de manejar horarios y pasar tiempo con sus hijas, en el almuerzo y otros momentos durante el día, es decir, que su trabajo le permite asumir sus responsabilidades familiares, por lo cual, se siente satisfecha, “puedo decir voy a estar un rato con mis hijas o me voy, tengo que hacer algo en la casa (...) sí, me canse me voy, me dio pereza me voy (...)” (María Chate, entrevista, 26 de Julio del 2020).

Según Ugarteburu et al. (2008) existe una interrelación entre el ámbito laboral y el familiar, donde el trabajo tiene en la mayoría de los casos, mayor influencia sobre la familia que el que tiene la familia sobre el trabajo, dándose por lo tanto una interrelación asimétrica, una relación armónica entre estas dos áreas permite un mayor rendimiento laboral y satisfacción, por el contrario de un trabajador que se encuentra con estrés, destacándose aspectos que permiten menor tensión laboral, como es la flexibilidad en los horarios, tiempo en familia y otros aspectos que hacen el entorno laboral mucho más atractivo para personas con responsabilidades.

Bien porque igual pues ellos mantienen ahí en el hogar, pues mi madre, ellos trabajan con (...) la labor del afrecho, entonces (...) no hay peleas, disgustos o nada parecido, (...) pero hay momentos, como toda familia (...) que uno de los hermanos no le gustó lo que hizo el otro (...) por ahí viene algún disgusto, pero por medio de las palabras eso se arregla. (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020)

Esta armonía familiar presente en la vida de los mototaxistas permite que tengan una satisfacción personal y sentimientos de bienestar social, resaltando que cuando se presentan inconvenientes se busca la manera de solucionarlos, pues si estos permanecen afectaría la integridad individual y produciría inestabilidad espiritual. Además, en la satisfacción familiar influye la relación que establece con el trabajo, pues su labor le permite equilibrar y dar importancia a los espacios familiares cotidianos.

### **3.2 Calidad de vida en el trabajo: una labor que satisface al sujeto**

*“Tiene sus más y sus menos”*

(Miguel Sandoval, entrevista, 2020).

La calidad de vida en el trabajo tiene componentes objetivos y subjetivos, siendo esta la forma como las personas viven la cotidianidad en su ambiente laboral, es decir, las condiciones de trabajo en un amplio sentido como las condiciones físicas, de remuneración, de relaciones interpersonales entre laboradores, actitudes, valores del sujeto, siendo las percepciones de satisfacción derivadas de los anteriores factores (Espinosa & Morris, 2002).

Agrega Espinosa & Morris (2002) que uno de los determinantes de la calidad de vida en el trabajo es la oportunidad para desarrollar las capacidades humanas en donde se incluye la autonomía y el uso de múltiples habilidades, además refiere que espacios laborales con mayor autonomía y posibilidad de creatividad mejorarían las condiciones humanas en dicho espacio; según el entrevistado “tiene sus más y sus menos, pues en Carvajal uno tenía su sueldo, seguro y prestaciones sociales, (...) pero no tiene autonomía así como en el mototaxismo” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

En este marco, el trabajo permite una calidad de vida ya que se percibe que se encuentran satisfechos a partir de la calificación que le otorga a la misma, es decir un trabajo en la formalidad puede ofrecerle seguridad, pero no lo va a llenar completamente como lo hace esta labor, “bien, claro que como todo trabajo tiene su pero (...) me siento más satisfecho 90% 95% bien” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

En cuanto a las condiciones físicas se evidencia que su trabajo contiene ciertas complicaciones por factores climáticos como el sol y la lluvia que hacen difícil su labor algunas veces, pero le permite suplir sus necesidades personales, expresando una satisfacción en su labor, “me quedé en ese trabajo porque (...) siempre le ayuda a uno, siempre es bueno, es un poco arriesgado (...) y complicado por lo del sol, o por la lluvia, uno no puede decir que es un trabajo fácil” (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020).

Como se mencionaba en un inicio de esta subtemática, la calidad de vida también es conformada por las ganancias, por lo que a través del mototaxismo se puede generar un sueldo que satisfaga sus necesidades adquiriendo algunos más de un salario mínimo, siempre y cuando desarrollen estrategias en su labor en relación con los clientes, así como organización para la administración de su dinero.

Por consiguiente, el trabajador siente que con su labor puede satisfacer sus necesidades y ello le permite sentirse bien. El estar bien es subjetivo, puesto que para algunas personas los ingresos recibidos mediante esta labor son suficientes para vivir bien, “las ventajas, es que de aquí uno vive, de este trabajo uno vive y afortunadamente vive bien” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

A su vez, el trabajo informal se constituye en un componente fundamental de la calidad de vida, con una valoración positiva de la misma en la gran mayoría de los trabajadores informales, que perciben su calidad de vida entre normal y muy bien (Vélez, Pico & Escobar, 2015). Es así como, para algunos mototaxistas al sentirse bien por lo percibido mediante su labor la cual para ellos es suficiente, lo que complementa su calidad de vida son los diferentes elementos satisfactorios mencionados durante esta investigación que componen esta labor informal.

Siguiendo esta línea, Berny (2003) plantea que aunque a simple vista pareciera ser que la calidad de vida está en estrecha relación con el poder económico, la relación no es total, pues hay comunidades que han logrado una buena calidad de vida sin haber salido necesariamente de su condición de pobres. La lógica tal vez está en que es más fácil ser feliz cuando se tiene un techo limitado secundado por el conformismo y se siente tranquilo al tener un ingreso y una vivienda.

En el caso contrario para una persona con alto nivel socioeconómico las aspiraciones pueden volverse más grandes ocasionándole inconformismo e intranquilidad.

De esta manera, reconociendo que la calidad de vida en el trabajo visibiliza al sujeto con su entorno laboral es de relevancia referir a aquellos riesgos que atentan contra la seguridad de los trabajadores. El primero de ellos es el riesgo del *factor ambiental*, donde la lluvia puede ocasionar graves accidentes por causa de los huecos en las calles, los cuales no son visibles por estar inundados, a ello debe añadirse que algunos laboradores solo paran de laborar cuando la lluvia es abundante, porque de igual manera cuando llueve, es más probable que a los usuarios se les dificulte conseguir otro transporte, y esto es aprovechado por los mototaxistas, “cuando llueve muy duro pues la gente tampoco sale y nosotros también porque se vuelve un riesgo no vemos los huecos, entonces uno más bien se escampa y que merme un poquito” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

En segundo lugar se encuentran los *riesgos sociales*, que son representados a partir de hurtos, la inseguridad en muchos casos y zonas es tanta que ha dejado en ocasiones robos de sus vehículos, lo que representa una gran pérdida para ellos dado que su moto es su único sustento, siendo este uno de los riesgos a los que más se enfrentan los mototaxistas en la calle, lo que genera pérdidas financieras e incluso afectaciones y secuelas físicas y psicológicas, además están quienes se resisten al robo colocando en riesgo su vida.

En consecuencia, algunos mototaxistas prefieren laborar en motos de bajo cilindraje, porque representa menor peligro, siendo esta no tan atractiva para los ladrones, “porque hay muchos peligros sobre la vía, (...) se ven robos de motos, atracos y hasta muertos, (...) uno en esta labor de mototaxismo no sabe qué persona carga en la parte de atrás” (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020).

Me llamaron para allá a una veredita a recoger a una persona y de allá pa' acá me siguieron desde el barrio Nariño y yo los vi sino que no tuve como la malicia de pensar que me iban a hacer algo y yo lo único que pensaba era que estos dos compañeros vienen pa' arriba, van conmigo pal mismo lado; pero no, cuando yo pare a escalar el compañero del amigo que yo traía, ahí fue donde me

cogieron y como yo no me deje robar pues, no me iba a dejar robar, que a lo último me robaron fue que me aporrearon. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

Este es un riesgo que corren los mototaxistas al dedicarse a esta labor porque además de temer por su vida, también les queda una gran deuda en el caso de que su vehículo haya sido financiado por un ente bancario o por el mismo concesionario, de esta forma el laborador se ve abocado a conseguir de manera rápida otro vehículo para seguir laborando, “tres experiencias duras, tengo tres atracos, me han robado tres motos, (...) cada moto que me roban es una deuda en la que me tengo que meter, porque (...) le toca a uno volver a conseguir para comprarse otra motico” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

Las situaciones de robo son experiencias difíciles que los afectan psicológicamente y económicamente, donde han forzado para no dejarse robar y esto puede generar riesgos de muerte pues les han proporcionado golpizas en su cuerpo. Destacándose además que no solo se presenta con personas externas a su trabajo, sino también con sus clientes.

Hemos tenido algunas situaciones difíciles acerca de lo que es el atraco, mi hermano José una vez fue atacado, fue hacer un domicilio lejos de la ciudad y fue atacado (...) el personaje lo sacó del pueblo a hacer el domicilio le propinó una puñalada por aquí en el cuello y pues muchas veces es peligroso porque uno no sabe a quién monta cierto y qué destino lleva el domicilio (...) de igual manera, es nuestro trabajo y nos toca. (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020)

Un intensificador de este riesgo es el de acercarse a determinados barrios que denominan como “peligrosos”, por lo que muchos se cohiben en ingresar a estos lugares, “hay barrios peligrosos, dependiendo la hora y depende también de la moto, si usted saca una moto modeluda, he escuchado de compañeros que a cada rato los roban” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

De igual forma, los informantes evitan trabajar en los horarios nocturnos, debido a que se pueden exponer a situaciones peligrosas en esas horas, por la inseguridad que ello representa, generando que quienes han trabajado en esos horarios no vuelvan a hacerlo por la inseguridad, “no soy domiciliario nocturno nunca me ha gustado por los riesgos que uno puede correr” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).



En esta línea, otro riesgo social presente en el mototaxismo son los accidentes de tránsito, que pueden estar influenciados por otras circunstancias como el estrés, imprudencia propia, de otro conductor o condiciones climáticas, en muchos casos han sido ocasionados por parte de la otra persona debido a que no llevan luces en su vehículo, lo que puede producir perjuicios en su salud, donde se pueden comprometer miembros del cuerpo, derivando la necesidad de realizarse cirugía y cuidados posteriores a ello, lo que requiere tiempo.

Una vez tuve un accidente en mi motocicleta, pero igual fue por culpa de otro carro, (...) el señor iba a cruzar en un lugar donde no tenía que cruzar, yo venía sobre la vía normal, entonces (...) el señor frenó muy bruscamente y pues yo le di por detrás (...). (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020)

Al respecto, Oldenburg (2013) refiere como riesgo en el trabajo informal la exposición prolongada al estrés, la cual está asociada al síndrome de desgaste profesional que se caracteriza por altos niveles de agotamiento, disminución y pérdida de recursos emocionales, desarrollo de actitudes negativas hacia los demás y la falta de realización personal. Dichas sensaciones pueden generarse en el ambiente laboral que se configura en la actividad del mototaxismo en relación a las dinámicas que se desarrollan en las calles, “el estrés a veces el afán y la gente imprudente a veces porque las calles están en un muy mal estado entonces uno no puede esquivar un hueco y usted por esquivar un hueco viene un carro y allí choca” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

Ellos conocen la existencia de ese tipo de riesgos en su labor, aun así, deciden seguir laborando, aunque perciban mayor seguridad en otro tipo de labores informales. Esto puede significar una sensación de temor debido al poco respaldo gubernamental al momento de sufrir algún tipo de perjuicio en su salud.

Estoy amparado por medio del seguro que obtengo de la moto, (...) por si de pronto uno se accidenta, entonces con eso ya lo atienden, pero ya por lo menos si no estoy en mi vehículo y tengo algún accidente, pues ahí tengo el carnet, que es de salud. (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020)

Adicionalmente, algunos mototaxistas hacen una diferenciación entre el término accidente y percance, en particular, un mototaxista menciona que como él es una persona muy cuidadosa para conducir su vehículo, esto lo ha favorecido de los accidentes de tránsito. En cambio, señala que ha sufrido percances a causa de la imprudencia de otros conductores.

Accidente como tal no he sufrido porque trato de cuidarme y soy muy flexible y tranquilo para manejar mi vehículo, percances si he tenido algunos porque hay veces uno se encuentra con personas imprudentes, cuando digo la persona estoy hablando del mismo peatón o del mismo motorista ya sea un motorista de moto, carro, (...) bicicletas, o carretillas. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Muchos de ellos, aunque no ha sufrido un accidente de manera personal, distinguen a otros compañeros que sí se han accidentado, esto por imprudencias cometidas en la vía, de sus compañeros u otros conductores, “yo personalmente no, accidentes si he mirado, de compañeros que se han comido el semáforo, o compañeros que no se han metido bien, pero otro llega y los arroya” (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020). Lo que da cuenta de una problemática que engloba a muchos mototaxistas y que afecta la integridad de quienes vivencian estas situaciones. No está demás decir que la misma presión ejercida por los usuarios para llevarlos de forma rápida a su destino es un causante comportamental de riesgo en la vía.

Dentro de este componente de riesgos sociales también se encuentra que los mototaxistas en su labor se enfrentan a la lucha por el “territorio” en el espacio laboral entre colegas. Esta problemática se relaciona con que no existe control estatal a este trabajo dada su informalidad, ya que ellos mismos se organizan y deciden cómo van a manejar sus espacios (esquinas) lo que pone en riesgo a quienes no pertenecen a ese lugar, generando así afectaciones físicas y psicológicas, “porque igual en otro lugar no te van a dejar hacer, cualquier persona que llegue no la van a dejar hacer” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

Lo referido anteriormente se relaciona con las fronteras invisibles, como una estrategia de control territorial que afecta drásticamente a las comunidades e identidades colectivas, puesto que irrumpe violentamente en las condiciones de vida, la cotidianidad y relaciones sociales (Morales, 2016).

Hay gente (...) que ya se han posesionado de esa esquina y ya va a entrar otra persona a trabajar a esa esquina y le pone problema, ha habido personas aporreadas por eso, sacadas de ahí a la fuerza, por eso hay personas como nosotros, del grupo mío que son 8 personas que somos independientes de problemas, somos personas pacíficas (...), sin estar por allá peleando por un domicilio, cada quien llega y tiene su turno de salida sin ningún problema, usted sabe que usted se va, usted espere su turnito y se va tranquilo, y vuelve y sigue por las mismas. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

De este modo, se han retomado de manera minuciosa aquellos acontecimientos que generan riesgos en la población analizada, dadas en el trabajo que desempeñan, reconociéndose así una relación entre trabajo y vida del sujeto, que se encuentra representado en su salud física, mental y social originadas a partir de su cotidianidad laboral, siendo relevante entender que dependiendo de estos factores se posibilita u obstaculiza una calidad de vida para la persona.

De manera que, la calidad de vida de los mototaxistas se ve afectada, puesto que su salud física y mental está en juego al momento de realizar esta actividad laboral, en la parte física refieren que existe un desgaste corporal, en vista de que el medio ambiente se convierte en un riesgo constante para los mototaxistas que se ven obligados a luchar a diario con su inclemencia, además de los factores ocasionados por el ruido que afectan seriamente su salud, respecto a lo mental deben concentrarse en obtener clientes por la competencia entre compañeros.

Al respecto, Espinosa & Morris (2002) explican que los efectos en la salud mental (estrés, tensiones, angustias y otros malestares) no sólo se asocian a la intensidad del trabajo o a las jornadas, sino también con la responsabilidad individual que sienten los trabajadores de cuidar el empleo para obtener ingresos necesarios, “(...) hay veces la bulla uno se estresa a veces se (...) insola, (...) también mucha sed entonces toca estar tomando agua y echarse todas esas cremas (...) para el sol” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

En particular, la contaminación auditiva ha ido en aumento, y los mototaxistas están expuestos a diario a esta problemática. En este sentido, esta contaminación auditiva puede generar afectaciones importantes en la salud del individuo, así pues, la exposición a niveles altos de ruido puede

producir pérdida de audición y en algunos casos puede llegar a ser irreversible, entre los malestares de tipo psicológico que se puede producir están: disminución del sueño, estrés, baja concentración y disminución del desempeño laboral, afectando no sólo su salud sino también su calidad de vida (Alfie & Salinas, 2017).

De lo anterior se infiere que los mototaxistas y personas que laboran en la informalidad, constantemente están expuestos a este tipo de afectaciones producidas por la contaminación auditiva, “por todas partes se escucha ruido y se observan personas que apresuran sus pasos por sus ocupaciones” (Diario de campo # 2, 30 de julio del 2020, p. 2). Además, en su labor puede generarse ciertas circunstancias como agotamiento debido al esfuerzo físico y mental que deben hacer manejando su vehículo. De acuerdo con Hinestroza, Toro & Ramírez (2015), este es un oficio que exige un esfuerzo físico y mental, en que el mototaxista se expone a una serie de riesgos de tipo físico como radiación solar, ruido, vibraciones, polvo, gases; en cuanto a lo psicosocial carga psíquica, fatiga mental, estrés; en lo mecánico están las caídas, accidentes de tránsito, y lo ergonómico como la posición permanente sentado, esfuerzos por el movimiento de cargas de artículos pesados, etc.

Hay veces uno (...) no está acostumbrado a hacer fuerza (...) que lléveme este bulto, que esta pipeta de gas y lo mismo allá donde yo trabajo hay mucho movimiento (...) uno termina cansado (...) y la parte mental porque uno se mantiene casi todo el día manejando, entonces allí siempre se desgasta. (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020)

En este marco ha de considerarse también, los gastos que deben realizar los mototaxistas para el establecimiento de su seguridad personal, uno de ellos es acerca de la seguridad de su vehículo, donde se encuentra la tecnomecánica y el seguro de la moto, este desembolso es realizado haciendo uso de sus propios ahorros, es a la vez una inversión necesaria para la vida, seguridad de los trabajadores y de quienes transportan.

Lago & Sandoval (2018) refieren que se deben mirar los factores que intervienen en la prestación de este servicio, puesto que se está poniendo en juego la vida, debido a que una mala prestación del servicio de transporte puede generar afectaciones fatales para quienes hacen uso de él. Al

respecto un entrevistado señala que “eso lo afecta a uno y hay que estar muy pendiente de la moto, si uno se vara, que la tecnomecánica, que el seguro, entonces allí le toca uno mismo sacar de su bolsillo” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

Dentro de los riesgos ya mencionados anteriormente en relación con las situaciones de robo, representan también un gasto cada vez que suceden. De acuerdo a los informantes ellos deben de hacer uso de sus ahorros, préstamos familiares, o financiamiento de concesionarios para adquirir otro vehículo que le permita continuar con su trabajo, esto obedece a un clima de inseguridad, que según Espinosa & Morris (2002) genera la inestabilidad del empleo y la vulnerabilidad de las personas en los ambientes, afirmando así una restricción en los lugares de trabajo. Un motolaborador refiere: “no, yo pues con lo poquito que tenía ahorrado hasta ese momento y lo que se demore los trámites para que me fien otra” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

Se ha de referir también este punto, a los implementos de seguridad utilizados por los mototaxistas como son el casco para el conductor, ya que el resto de implementos como el chaleco exigido, o el casco para el cliente no son utilizados regularmente. En Santander de Quilichao puntualmente esto fue evidenciado en la observación realizada en la plaza de mercado, donde como implemento de seguridad se observaba sólo la utilización del casco para el conductor, “lo reglamentario es el casco (...) también para el parrillero tenemos que tener un casco y nos han exigido chalecos para la (...) nocturna, pero pues como casi no trabajamos de noche” (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020).

Añádase que, las herramientas que utilizan los mototaxistas para cuando realizan carreras a sitios lejanos como conos o chalecos reflectivos son poco tenidos en cuenta por algunos y señalan que solo portan herramientas pequeñas fáciles de transportar, de esto se deduce que podría ser falta de concientización vial por parte del conductor, o que desea viajar liviano ante recorridos largos, “pues yo tengo una herramienta allí para cuando hay que tensionar la cadena o de pronto (...) la bujía y si está molestando entonces uno mismo la arregla” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020). De otro lado, se resalta lo que algunos mencionaron sobre revisar continuamente el estado de su motocicleta para que no represente un riesgo para su vida y la de los demás,

agregando que lo que utilizan siempre es un equipo adaptable al cambio climático, como es el equipo de lluvia.

Hay que tener en cuenta, que los trabajadores se ubican en el espacio público, sobre la calle a la intemperie, lo que no garantiza protección frente a los cambios climáticos, pues el impacto del clima afecta en varios aspectos la actividad laboral porque el trabajador debe acondicionarse a la situación del clima que puede ser de sol o de lluvia (Puerto et al., 2016). De cualquier modo, el clima representa un riesgo, según los informantes el sol y la lluvia pueden llegar a afectar su salud física, deben adaptarse al medio a partir de sus implementos de seguridad lo que reduce de alguna manera estas afectaciones físicas por medio de elementos como mangas para el sol, guantes, botas y capa de lluvia.

Castillo et al. (2013) refieren que en el entorno donde se relaciona el mototaxismo se generan ciertos fenómenos que afectan a quienes laboran en este oficio, siendo los trabajadores expuestos a accidentes, afectaciones climáticas e inadecuadas condiciones para el ejercicio de su labor, entre otros ya anteriormente mencionados, en general estos fenómenos sociales pueden ocasionar daño en el bienestar e integridad personal.

Las mangas que estoy utilizando para el sol (...) porque por estos tiempos está muy fuerte el sol, entonces utilizo mangas y en muchas ocasiones también estoy utilizando guantes, igual (...) tener un buen equipo de lluvia para movilizarse, las necesidades están allí, las personas salen y después que uno tenga un buen equipo de lluvia, uno se puede trasladar (...) y a veces le va muy bien a uno. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Habría que decir también, que el mototaxismo se ha adaptado al contexto social con el cual se relaciona a través de los años, en este caso en particular al ser un medio de transporte público se ha adecuado a la pandemia generada por el Covid 19, de igual modo, es interesante conocer este cambio de dinámica producida en el trabajo durante esta crisis sanitaria, dado que los informantes expresan que dicha emergencia ha representado la adquisición de nuevos materiales para la seguridad en su salud, como el tapaboca, la gel antibacterial y el alcohol, así como las medidas de bioseguridad considerando que el mototaxismo requiere una cercanía con el cliente y esta emergencia sanitaria requiere una separación de cuerpos.

Lo anterior se contrasta con la observación realizada, donde se visibiliza el incumplimiento de las restricciones legales y en muchas ocasiones no se hace uso de implementos como el gel y alcohol (...) utilizan mangas y gorras para protegerse del sol, camisetas, zapatos y pantalones deportivos, además los tapabocas obligatorios debido a la emergencia sanitaria, usan casco, sin embargo algunos jóvenes no tienen el tapaboca (...)” (Diario de campo # 1, 30 de julio del 2020, p. 1), del mismo hecho se han producido pocos ingresos y disminución en la calidad de vida de estos trabajadores.

Debe mencionarse además, el tema de las prevenciones realizadas por los mototaxistas, donde muchas veces incurren o se ven envueltos en problemas causados por accidentes en los cuales están involucrados, por lo que deben pagar en varias ocasiones multas, o en otras ganan los pleitos saliendo bien librados, esto genera ciertas actitudes de prevención importantes en el manejo de estos vehículos, como saber manejar, ser tranquilo y sereno, lo que a su vez otros conductores no tienen en cuenta “(...) algunas personas parecen locos manejando estos vehículos, la moto es un muy buen vehículo, hay que saber manejar, ser muy buen conductor, (...) ser como muy tranquilo, muy sereno” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Cabe señalar que, tanto el usuario como el mototaxista se ven beneficiados por el seguro de la moto en caso de un accidente de tránsito. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT en Colombia tiene una función netamente social fundamentada en los principios de solidaridad y universalidad, lo que quiere decir que el propietario del vehículo que ocasiona el accidente da un aporte a partir del cual se brinda atención a todas las víctimas del accidente de tránsito sin importar quien tenga la culpa en el evento. Lo anterior explica la importancia que otorgan los mototaxistas al tener al día el seguro obligatorio pues brinda protección en caso de sufrir algún accidente, así pues, algunos mototaxistas en su oficio, pueden estar expuestos a procedimientos legales que pueden afectar su trabajo y vida personal.

### 3.3 Necesidades básicas como condición del ser humano

#### *“Con el trabajo que nosotros realizamos hemos podido salir adelante”*

(Andrés Zetty, entrevista, 2020).

El siguiente punto trata de las necesidades de estima, donde Maslow (1991) dice que las buenas relaciones humanas son básicamente terapéuticas, en ese sentido plantea que solo las relaciones interpersonales permiten satisfacer las necesidades básicas como el dar seguridad, amor, pertenencia, sentimiento de valer la pena y autoestima, esto permite saber que solo a través de otro ser humano se puede satisfacer el respeto, la protección y el amor, pero también a otros seres humanos, se puede dar esa misma medida, donde las relaciones de amistad se dan no solamente entre amigos, sino también entre padre e hijo, esposos o hermanos.

En tal razón, para los mototaxistas es importante tener buenas relaciones familiares, pues les permite la satisfacción de esas necesidades básicas mencionadas mediante la compañía de su familia en su trabajo o pasar tiempo con ellos, “sí, pues como prácticamente todos trabajamos juntos, mi esposa trabaja conmigo, mi hija trabaja conmigo, y pues mi hijo pues sí en ratos que nos vemos en la casa gracias a Dios” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020). Esto muestra que tiene además una relación laboral estrecha con su familia en el trabajo, posibilitando compartir más tiempo juntos al ser una empresa familiar.

Conviene enfatizar que el compartir con su familia es importante para los mototaxistas, gracias a que su labor es autónoma le posibilita distribuir su tiempo y compartirlo con sus parientes, especialmente en el horario de la tarde, que normalmente es destinado para el descanso, a la vez, se establece una relación de cercanía que posibilita la interacción y complementa una de sus necesidades, dándole un sentido de bienestar a su vida, “uno comparte con la familia, pero en la mañana es complicado porque desayuno, me despido de mi familia y me voy a mi labor, en la tarde que llego los saludo, vemos televisión un rato o compartimos palabras” (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020).



Con respecto a las necesidades fisiológicas es relevante referir la necesidad de recreación, por lo que algunos realizan actividades como fútbol y caminatas y para otros es vital pasar tiempo con la familia, para ello es necesario abstenerse de otros gastos y realizar los denominados “sacrificios” para aprovechar el tiempo libre con su familia de la mejor manera. También, refieren que debido a la pandemia sus salidas recreacionales han disminuido, pero resaltan la importancia del esparcimiento para ellos.

Para uno darse un paseo o una recreación con su familia, todos tenemos que hacer sacrificios sea personas que trabajen en empresas o personas que trabajamos en esto, lo importante es sacarle el gusto y tratar de hacer las cosas lo mejor posible y a veces de las cosas pequeñas se obtiene mejor beneficio hacia la familia que a veces las cosas grandes que no te van a llenar de nada y te van a quedar solamente vacíos. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

De acuerdo con Molina (2006) el esparcimiento es una dimensión necesaria donde se entabla una serie de experiencias y significados a dichas vivencias que permite ser al individuo, crecer, trascender, esparcirse y gozar, produciendo así procesos de interacción simbólica. Esta interacción contiene una serie de significados que la persona le asigna a momentos específicos y personas con las que se relaciona en dichas situaciones, las cuales se convierten en representaciones personales que emergen al relacionarse con el entorno; entendiendo de esta manera que los mototaxistas visibilizan oportunidades en su labor para establecer interacciones con sus familias, amigos e incluso colegas, lo que los hace sentir bien y completos.

Cabe señalar, que el estar en casa realizando de forma conjunta los oficios del hogar, también representa otra manera de interactuar, de pasar tiempo juntos. Además, en algunas ocasiones pueden esparcirse de otra forma, salir a restaurantes o a comer helado, cualquier lugar es agradable siempre y cuando la familia esté junta. Ello evidencia que gran parte del tiempo de descanso es utilizado para labores hogareñas, al respecto, Jiménez & Rivera (2018) encuentran en su estudio que la mayoría de personas utilizan su tiempo de descanso para otras actividades relacionadas con responsabilidades personales y/o familiares, tal como se evidencia en lo referido por algunos de los informantes, en las que crean una serie de significados a partir de sus relaciones con familia o amigos.

Los días domingos si vamos a estar en la casa organizamos todo lo de la casa, el aseo, el lavado de casa, porque una cosa es hacer el aseo entre semana, pero los domingos hacemos un lavado total, (...) bañado de los perros, ver televisión, nos (...) gusta mecatear, o hacemos críspetas o una hamburguesa o algo lo hacemos en la misma casa. (...) en algunas ocasiones salimos a comer fuera en un restaurante (...) nos comernos un helado, nos sentamos en el parque un rato o visitamos a la familia mía que vive aquí en Santander, (...) nos vamos a la finca donde mis hermanos y disfrutamos del lago o la pesca o simplemente vamos allá a reposar. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Algunos otros prefieren suplir su necesidad de descanso en su residencia o realizar actividades de ocio como explorar sus redes sociales o ver televisión. A estas actividades de ocio, Hurtado, Cadavid, Sánchez & Porras (2008) lo catalogan como “ocio improductivo” y una cultura de entretenimiento que da cuenta de la influencia de los medios, el contexto y la cultura. Además, relacionan esta práctica como un medio en que los seres humanos acceden a una serie de prácticas recreativas, culturales y de ocio que contribuyen al desarrollo de la personalidad y la sociedad, “mi tiempo libre, pues prácticamente mantengo últimamente en mis redes sociales, Facebook y WhatsApp, (...) o veo televisión un rato (...)” (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020).

Maslow (1991) señala que las necesidades de descanso y sueño también son importantes, independientemente de que medios elija el sujeto para satisfacerla, pues la fatiga, ausencia de energía, anhelo, incluso el letargo, son necesidades que deben ser saciadas por el ser humano, el satisfacerlas le devolverá al individuo su gratificación, vigor, energía, y vitalidad, agrega que es común para el ser humano cuando está en una situación extrema de hambre, para él no existen otros intereses que no sea la comida.

Esa persona sueña, recuerda, piensa en la comida y se emociona solo con la comida, la percibe y solamente quiere satisfacer esa necesidad, el saciarla alivia y posibilita al individuo sentirse bien (Maslow, 1991), “cuando estoy trabajando pues la mayoría de veces comemos en restaurantes, (...) por ejemplo arrocito con frijoles, pollo, a veces con carne y pues no hace falta la sopita porque de igual manera este trabajito es un poquito desgastante (...). (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020).

Dentro de las necesidades de seguridad se encuentra la estabilidad, protección, ausencia de miedo, ansiedad, la misma necesidad de una estructura, de orden y límites, es importante e inclusive la necesidad de una fuerte protección, dado que el individuo actúa en busca de seguridad (Maslow, 1991). En concordancia la búsqueda de seguridad en el ser humano es inherente, lo mismo que satisfacer sus necesidades, es por eso que cuando se siente a la deriva busca incansablemente un oficio o trabajo que le permita alcanzar esa seguridad, por tanto, es eximio para el sujeto contar con los medios para cubrir dicha necesidad.

Al mismo tiempo, el ser humano busca tener una seguridad de propiedad privada, donde pueda vivir, ya sea en casa propia o arrendada. La mayoría de los informantes expresan vivir en casas arrendadas, permitiéndole su trabajo cubrir esa necesidad “la casa en este momento cuenta con tres habitaciones, sala, comedor, cocina y un patio grande, más un lote adicional que es para los perros es un área bastante amplia” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Así mismo, tiene acceso a los servicios básicos como el agua, la energía, los cuales llegan sin problema a su hogar, sin embargo, también deben pagar un costo representativo; los informantes expresan su satisfacción respecto a estos servicios que pagan y consumen diariamente, “para allá donde vivo son buenos servicios, son costositos, pero son buenos servicios” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020). De esta manera, se reconoce que su labor le permite cubrir estas necesidades aportándoles seguridad, Maslow (1991) manifiesta que la satisfacción de esta necesidad conlleva específicamente a un sentimiento subjetivo de seguridad que contiene tranquilidad y pérdida de sentimiento de peligro.

Cabe resaltar que algunos mototaxistas han sido desplazados por la violencia, ellos reciben por parte del Estado algunos beneficios tanto para sus hijos como para ellos, esto posibilita y aporta a su tranquilidad económica, “los estratos uno y dos creo que no les cobran, los desplazados y los vulnerables del Sisbén no les toca pagar, pero ya personas que ya tienen más entradas (...) a ellos les cobran las fotocopias” (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020).

Acerca del tema Ibáñez (2006) menciona que gran parte de la población desplazada recurre al mercado informal como medio de subsistencia, llevando a que las familias desplazadas se ubiquen por debajo de la línea de pobreza. A pesar de que el gobierno les brinde ayudas económicas

mínimas, ellos continúan en los estratos bajos y con pocas oportunidades laborales, por ello existe una relación en la vida de María Chate con la labor del mototaxismo, al exponer que ahora su vida es mucho mejor, representando así una oportunidad de acceso a un estado de bienestar y seguridad.

Continuando con esta línea de necesidades, se encuentra la sensación de autorrealización a partir de su trabajo, donde los informantes ven el trabajo como un puente para la independencia representando un logro significativo para ellos obtenido mediante el mototaxismo, donde logran adquirir recursos que no poseían anteriormente, “a nivel general sería, la independencia” (Marcos Belalcázar, entrevista, 31 de julio del 2020).

De acuerdo con esto, Espinosa & Morris (2002) exponen que las motivaciones para comenzar a trabajar son la independencia económica, la necesidad de aportar ingresos a la familia, el desarrollo personal y la búsqueda de autonomía, reconociéndose así como principal motivación laboral la necesidad económica y de aportar al núcleo familiar, específicamente dentro de este desarrollo personal se incluye la autorrealización (realización de intereses personales) y el aporte de su trabajo a la sociedad “(...) no habían lugares donde trabajar y ahora gracias a Dios, con el trabajo que realizamos nosotros hemos podido salir adelante” (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020).

Según lo encontrado, estas motivaciones por las que ingresan al mototaxismo, son satisfechas en cierta medida, produciendo así el cumplimiento de la necesidad de realización personal, añadiendo que el tener el mismo trabajo es un factor motivante, que lo impulsa y lo lleva a sentir un bienestar. En este punto Maslow (1991) refiere que la autonomía se convierte en una característica de las personas realizadas, donde atraviesan independencia del entorno físico y social que le permite una estabilidad ante las frustraciones o privaciones, sintiéndose autosuficientes.

Sea otro caso, las dificultades atravesadas con la familia, las cuales no favorecen la posibilidad de recibir o continuar con sus estudios para muchos mototaxistas, con el tiempo hubo un cambio de intereses en su vida quedando en segundo plano el continuar con su educación. “(...) vivíamos hace tiempo en una finca donde fuimos saliendo, por el conflicto armado, mi mamá le tocó sacarme a mí, ella ponerse a trabajar, luego me sacó y me puso a cocinar, desde ahí no supe de estudio” (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020).

No cabe duda que el desplazamiento forzado genera impactos en las familias, donde se modifica su composición, olvidan sus costumbres, se adaptan a la cultura del lugar al que migran, generando pérdida de propiedades y cambios en sus condiciones de vida, afecta a los niños de manera trascendental, puesto que muchos pierden oportunidades de recibir educación, nutrición y atención en salud (Ibáñez & Kirchhoff, 2001). Estas dificultades vivenciadas por la informante, generaron en ella pocas oportunidades luego de estar inmersa en esta problemática de desplazamiento, conllevando a que dejara sus estudios e iniciara su vida laboral desde su infancia.

De esta forma se reconoce que en su momento algunos de los informantes pasaron por situaciones difíciles, que han podido superar en la actualidad a partir del beneficio que le ha dado el mototaxismo, labor que ha aportado a la educación de sus hijos, al punto de poder colaborarles actualmente con niveles educativos superiores (maestrías), es decir algunos informantes señalan que su labor le ha permitido apoyar a su familia así ellos ya estén laborando “(...) les cubrí hasta que ellos consiguieron un trabajo y se terminaron sus estudios, el hijo mío hizo la maestría en sistemas y la hija en administración de empresas” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

Teniendo en cuenta que las situaciones del contexto imposibilitaron la autorrealización de los mototaxistas cuando eran jóvenes, debido a que el nivel educativo de la mayoría es bajo, siendo esta una necesidad no cumplida, refieren que no quisieron continuar estudiando o que no había forma de estudio para ellos, sus estudios alcanzados fueron primaria y bachillerato; lo anterior se relaciona con una problemática sobre las pocas oportunidades de acceso a la educación en Colombia presente hace unos años. También hay que reconocer que estos entrevistados provienen en su mayoría de áreas rurales, donde se limita un poco más este acceso a los entornos educativos.

Sin embargo, a pesar de que no accedieron a esta necesidad académica, actualmente se reconocen como personas autorrealizadas que han aprendido en “la escuela de la vida”, donde han adquirido otro tipo de saberes fuera del ámbito secular, pero de los cuales han obtenido conocimientos indispensables para desempeñarse en su cotidianidad “estudí hasta segundo de primaria, o sea no estudié prácticamente, alcance a (...) aprender a leer, escribir y a firmar, no más, todo de allí pa allá lo aprendí en la escuela de la vida como se dice” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

Además, esta autorrealización y conocimientos adquiridos a lo largo de su vida, le ha posibilitado desarrollar diferentes habilidades que han sido un plus para poder satisfacer otras necesidades básicas como adquisición de bienes y alimentación, capacidades que se han intensificado al ingresar en el mototaxismo y que al contar con ingresos aceptables se busca con mayor ánimo lo que se quiere alcanzar. En relación, Maslow (1991) plantea que en conjunto se anhela aquello que se puede alcanzar en la práctica, según aumentan los ingresos la gente desea y se esfuerza activamente por cosas que nunca hubiera soñado unos años antes.

Cuando comencé a trabajar en el mototaxismo no tenía nada, (...) gracias a Dios pues he comprado mi moto, mi carro, he hecho la casa, realmente he sacado mi familia adelante, (...) mi esposa (...) está estudiando la universidad, y ya va a terminar (...) gracias a Dios he hecho muchos logros en mi vida. (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020)

Sea otro caso el de un informante que obtuvo sus estudios universitarios y continúa reforzando su carrera con algunos estudios adicionales, esto se relaciona con la importancia de incrementar su conocimiento y nivel de vida, aprovechando si se quiere las oportunidades que le ofreció el contexto y las motivaciones que posee frente a esta necesidad de realización. Según Maslow (1991) la necesidad de aprendizaje se da desde la niñez e incluso más fuertemente que en la edad adulta, siendo este un resultado espontáneo de maduración más que de aprendizaje, es decir esta motivación se da desde los intereses que adquiere el individuo por aprender, sin desconocer las oportunidades que el contexto le brinda: “soy tecnólogo en administración de empresas de Univalle y estoy estudiando contaduría y algunos cursos adicionales que uno hace para desempeñarse bien en las labores” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Por consiguiente, el mototaxista reconoce la importancia de su labor y expresa su deseo de mejorar la calidad de su vehículo para continuar trabajando en él. Esto denota que se siente satisfecho con su trabajo y que desea continuar trabajando en ese medio para aumentar su capital. También podría estar relacionado con lo que plantea Maslow (1991) cuando señala que adquirir ciertos bienes le proporciona a las personas una valoración alta de sí misma, una necesidad de auto respeto, estima y reconocimiento de otros, por lo que esta necesidad de reconocimiento se expresa en su deseo por comprar otro vehículo, pues cuando lo obtenga le dará un sentimiento de éxito por alcanzar ese

logro, “lo que yo quiero es (...) ahorrar una plata y vender la moto que tengo y comprarme una nueva (...)” (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020).

### **3.4 Bienestar: condiciones del presente y futuro**

***“Me siento contento con este trabajo, agradecido”***

(Julián Ramírez, entrevista, 2020).

El bienestar se compone por una serie de condiciones materiales e intelectuales que figuran en un entorno social determinado, en este caso el trabajo y las posibilidades que brinda le permite acercarse a la obtención de un estado de bienestar y aunque la labor del mototaxismo sea informal e ilegal, según González, (2008) en la práctica esta prohibición no ha tenido incidencia, para frenar el incremento de esta labor, ya que el trabajo es indispensable para satisfacer necesidades, el dejar de laborar implica no recibir ingresos lo que representa pérdidas económicas difíciles de superar, afectando la calidad de vida y bienestar, “si uno deja de trabajar no produce” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

Las *condiciones económicas* representadas en el ingreso monetario son un medio para acceder al bienestar, condicionan gran parte de las oportunidades a las que se enfrentan las personas, el nivel de ingresos puede ser un instrumento indirecto en las evaluaciones del bienestar; en tal sentido, estos ingresos permiten evaluar la capacidad económica del hogar para satisfacer las necesidades de sus integrantes que les permitan el desarrollo individual y también la participación, esparcimiento y demás actividades que hacen parte del pleno desarrollo de las personas como seres sociales (Di Pascuale, 2017).

Así pues, dentro de estas condiciones económicas se hace relevante la economía familiar pues es el medio que permite regular, controlar, proveer y satisfacer los miembros del núcleo familiar, donde se lleva a cabo una gestión de dichos ingresos, de este modo, para entender esta dinámica familiar presentada a partir de la economía que aporta el mototaxismo, se presentan en primera instancia esas características del núcleo familiar.

Los grupos familiares de los mototaxistas son nuclear, unifamiliar o monoparental, donde se incluyen las mascotas como miembros de su composición familiar, esto equivale a gastos que deben efectuarse para satisfacer las necesidades de todos los miembros de la familia, en este caso se incluyen más gastos respecto al cuidado de la mascota, “mi núcleo familiar está compuesto por la mamá de mi hija y mi hija, y otros miembros que son nuestras mascotas, siempre hemos tenido respeto, les damos el lugar que se merecen y el cuidado necesario para que estén bien” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Por su parte, otros mototaxistas expresan que viven solos, esto representa una disminución en los gastos realizados por ellos, “sino que ahí si me toca sacar lo del arriendo a parte, los servicios a parte” (Marcos Belalcázar, entrevista, 31 de julio del 2020). Estos ingresos obtenidos en su trabajo son controlados de acuerdo a esta composición familiar ya referida, quienes tienen una familia mucho más extensa utilizan el método de ahorro, como única manera para obtener bienes “costosos” o que este le permita tener ese dinero guardado para utilizarlo cuando sea necesario.

El control del dinero se hace de manera constante ya que se distribuye con el objetivo de pagar todos los servicios necesarios y el dinero les alcance para cubrir todas sus necesidades. De igual manera, como deben pagar el arriendo y otros gastos en su vivienda, esto le exige que si desea satisfacer la necesidad de esparcimiento, debe realizar un control de los gastos que debe cubrir mensualmente o incrementar sus horas de trabajo diarias.

De acuerdo con Núñez & Arrieta (2012) el manejo del dinero y el nivel de ingreso familiar se adoptan de acuerdo con el estrato socioeconómico y se adecuan a sus necesidades particulares de los miembros de la familia, donde los ingresos son aportados al sostenimiento del hogar y destinan el resto a sus gastos personales, es decir, se realiza una distribución para lograr una eficiente administración de recursos económicos “uno organizado podría ahorrar en esta labor, pues capacidad de ahorro grande como cuando trabaja en una empresa como asalariado de pronto no lo tiene, considero es que no tenga que echar mano así con prontitud” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).



Simultáneamente, se encuentran las *condiciones materiales*, que son adquiridas a partir de esas condiciones económicas, donde para algunos trabajadores el no tener una casa propia representa un gasto adicional, dado que en muchas ocasiones debe pagar arriendo o sino vivir en casa familiar, siendo este el caso del informante quien manifiesta que ello le ha representado un ahorro porque no debe pagar arriendo, “ahorita no se sabe porque como está en sucesión porque mi suegra murió entonces cuando ella estaba viva si yo pagaba arriendo pero ahora yo ya no pago arriendo entonces no se ha arreglado la situación” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

Algunos mototaxistas han mejorado ciertas condiciones materiales importantes y significativas a partir de su trabajo, como es la compra de una finca, lo que se comprende como una forma de progreso familiar, así mismo, la compra del vehículo para desempeñar su labor como mototaxista y elementos materiales que ha adquirido como un colchón y armario, posibilitados a partir de su actividad, “en lo personal a nosotros el trabajo nos dio para comprarnos una finquita” (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020).

En muchas ocasiones los mototaxistas han accedido a estos bienes antes de insertarse en este trabajo, donde se encuentra la casa como adquisición material, a partir de métodos que le facilitaron el acceso a este bien de elevado costo, en este caso fue mediante un subsidio y venta de bienes familiares o patrimoniales. De igual manera, para algunos antes del acceso al trabajo ha sido indispensable el apoyo familiar, pues les ha facilitado la adquisición de su vehículo sin tener que recurrir a préstamos bancarios o similares y posteriormente hacerse a su propia moto gracias a su oficio.

Tengo un hermano que me prestó una moto, mientras yo reunía para comprar la mía, gracias a Dios tengo un hermano que me hizo el favor y la primera moto la compré así, (...) la tuve unos meses mientras yo reunía para comprar la mía, una moto pequeña y viejita, pero con ella empecé. (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020)

La propiedad de su vehículo, así como los requerimientos legales del mismo son condiciones necesarias que permiten configurar su entorno laboral estableciendo un vehículo bien presentado,

seguridad y buen servicio para sus clientes, que menciona son “exigentes” respecto a dicho servicio, este representa uno de los bienes materiales más importantes para llevar a cabo el desarrollo de su práctica laboral. En tal sentido, se evidencia un cambio en las condiciones de vida y por ende en el bienestar de los mototaxistas, quienes reconocen cambios significativos en sus realidades, donde han obtenido bienes que no se habían alcanzado antes.

En relación con lo anterior, es relevante conocer las condiciones físicas y geográficas de estas residencias, ya que dan cuenta de su bienestar, pues de sus características se deduce un progreso personal y/o familiar, así pues el tipo de condiciones de la vivienda genera bienestar para quienes la habitan, esto depende de la calidad de los materiales de dicha estructura, si brinda protección ante la lluvia, calor, humedad, frío y si aporta seguridad sanitaria, servicios básicos, espacio de intimidad y privacidad para cada uno de los miembros del hogar (Di Pascuale, 2017). Simultáneo a esto, las viviendas que no cumplen con estos requisitos dan cuenta de un déficit habitacional al ser lugares con problemas de calidad, generando así la no habitabilidad.

De acuerdo con lo anterior, se percibe que los informantes cuentan con condiciones materiales adecuadas en su vivienda, contando con la posibilidad de que cada miembro tenga su debido espacio tanto para las personas como para las mascotas que puedan tener, permitiéndoles disfrutar momentos agradables en el hogar, “mi casa tiene todas las condiciones que requiero, somos tres miembros, cada uno tiene su espacio necesario, los perros tienen su espacio, un buen patio, sala, es una casa estilo campestre y allí disfrutamos nuestros mejores momentos” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Aunque algunos cuentan con estructuras más básicas, posibilitando también la satisfacción de sus necesidades, aducen que no solo la casa hace al hogar, “a veces la casa como construcción no es la que arma el hogar, el hogar lo arma todos los componentes que están dentro de ella” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020). Se debe agregar que, para algunos laboradores el sentirse apoyado o dentro de un núcleo familiar, hace que las condiciones físicas de su vivienda sean secundarias, ya que el amor y el calor familiar le da el bienestar que necesita, “mi casa es de bahareque, tiene pisos de cemento, así rústicos, el techo es de zinc una parte y de teja la otra parte” (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020).

Siguiendo esta línea, algunos puntos de trabajo han sido acondicionados por los mismos mototaxistas. En tal caso, el trabajo realizado y obtenido en conjunto le otorga sentido de pertenencia y bienestar a cada individuo, “(...) el lugar donde (...) trabajamos lo mejoramos porque cuando recién llegamos nosotros, había un piso que estaba bastante deteriorado y con el esfuerzo de todos lo cambiamos” (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020).

Por su parte, Chiavenato, Villamizar & Aparicio (1983) manifiesta que las personas aportan a las organizaciones sus habilidades, conocimientos, actitudes, conducta, percepciones, en el puesto donde se desempeñan, donde tienen funciones relacionadas con la autoridad y responsabilidad que existe en la organización. De esta misma manera sucede en el lugar donde se desempeñan los mototaxistas quienes aportan con sus conocimientos y habilidades para acondicionar mejor el espacio físico donde se encuentran, posibilitando el desarrollo laboral entre todos.

Hay que reconocer otro aspecto relevante en el bienestar, que son las condiciones intelectuales y culturales dentro de las cuales la espiritualidad juega un papel significativo para los mototaxistas, dado que lo espiritual hace parte de la motivación e impulsa al ser humano para continuar su trabajo cada día, “en la vida debe haber un jefe, en mi caso es Dios (...) en el hogar, allí manda la señora, (...) para desempeñar mi labor, los considero como mis jefes, el motor que me mueve cada día para salir a trabajar” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Del mismo modo, la creencia religiosa permite identificar estereotipos que hacen parte del mundo simbólico de la cultura, en los que se advierten valores, conductas, apreciaciones, supuestos y gustos que revelan los modelos ideológicos que subyacen en las mismas prácticas (Muñoz & Calderón, 2014). De acuerdo a lo anterior establecen un bienestar a partir de su labor dado que le permite asistir a la iglesia y satisfacer esas condiciones intelectuales, en este caso la espiritualidad, que se relaciona con lo mencionado por Maslow (1991) sobre la necesidad de autorrealización que le permite al sujeto “ser”, además menciona que la espiritualidad va más allá de la autorrealización y que esta no se separa del crecimiento personal.

A veces, por ejemplo, nosotros somos cristianos y teníamos eventos en la iglesia y a veces tocaba trabajar hasta más temprano para poder suplir lo que necesitábamos hacer, lo contrario de las

empresas que tienen un horario fijo cierto, y hasta que no cumplas tu horario no te puedes retirar.  
(Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020)

Añadiendo a lo anterior, en sus discursos se observa la apropiación de su espiritualidad, mediante términos de agradecimiento, esos ideales se encuentran marcados en algunos de ellos, “doy gracias a Dios también porque llego bien, porque uno en este camino no sabe si va a llegar o no, si se va a varar (...) y trato de hacer las cosas siempre bien” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Entre las condiciones intelectuales, se destaca la preparación intelectual que han desarrollado algunos de los mototaxistas, pues le permite tener ingresos adicionales, que son complementados con el mototaxismo, esto va relacionado además con el comportamiento y atención que el trabajador muestre al usuario, facilitando la creación de redes para desarrollar otras de las habilidades en áreas contables que tiene el mototaxista, todo esto influye para que dichos ingresos se incrementen.

Me pasó una vez que alguien me preguntó ¿Don Juan usted sabe quién puede darle una clase a mi hijo? y yo le pregunté ¿de qué era? y él dijo de contabilidad, entonces le dije yo le puedo dar la clase que yo entiendo el tema, (...) el señor ese día me pagó las horas a 70 mil pesos y adicionalmente cuando recibió la nota del hijo me llamó y me hizo una bonificación bastante significativa. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Otro punto importante son las expectativas de los mototaxistas en relación con la calidad de vida, enfocadas hacia un mejoramiento de su futuro a través de distintos mecanismos como la adquisición de vivienda, desarrollo humano, espiritual e intelectual en sus vidas, pago de pensión y salud, inversiones en bienes raíces y creación de empresa.

Una de las expectativas de los mototaxistas es adquirir su casa propia, colocar un negocio que posibilite trabajar desde ese mismo lugar y no se vea en la necesidad de salir para buscar sus ingresos, ello le permitiría satisfacer esa necesidad y un mayor bienestar, “me visualizo con mi casa propia, es lo que siempre he querido, después de que tenga mi casa y esté alentada yo trabajo

para lo demás, de pronto ponerme una tienda en la casa, que no tenga que salir” (María Chate, entrevista, 26 de julio del 2020).

Además de las expectativas de los entrevistados sobre la adquisición material de una casa propia, ellos reconocen la importancia de desarrollarse como personas donde adquieren características de servicio a otras personas, “en un futuro me visualizo como una persona que tenga mi propia casa, mi empleo, prestando los servicios al que lo necesite, (...) siendo una persona servicial, porque a mí me caracteriza eso, me gusta servirle a la gente, colaborarle” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Así mismo en distintas ocasiones refieren el desarrollo de la espiritualidad como un aspecto importante para ellos, el cual produce bienestar personal. También, las condiciones intelectuales se convierten en importantes logros a futuro, donde para ellos “llegar más lejos” significa iniciar los estudios que en su momento no realizaron y que al adquirir este conocimiento obtendrán un bienestar mayor, “la idea es capacitarse (...) para ser mejor persona y gracias a Dios en esta labor tiene todo el tiempo para hacerlo, a veces somos negligentes, no hemos empezado la labor, pero la idea es capacitarse y llegar más lejos” (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio del 2020).

Las motivaciones de continuar estudiando o trabajar se convierte en expectativas de tipo personal acerca de su propia vida, convirtiéndose en una representación del adentro y del afuera, que tiende a valorar el trabajo como una dimensión subordinada de la vida otorgándole mucha más importancia en la realización personal o al proyecto de vida lo que puede hacer fuera de las fronteras del lugar de trabajo (Espinosa & Morris, 2002). En este caso es al contrario, los mototaxistas reconocen la importancia de seguirse capacitando, sin embargo, creen que en esta etapa de su vida lo más importante es generar ingresos a sus hogares, “yo diría que sí, seguir trabajando de mototaxista, por ahora no, por ahora solo el trabajo” (Marcos Belalcázar, entrevista, 31 de julio del 2020).

Algunos trabajadores sólo tienen el ingreso de su labor y además no tienen un proyecto de vida claro que les permita adquirir ingresos adicionales, pero manifiesta sentirse bien de ese modo. Muchos jóvenes colombianos al terminar su bachillerato, carreras técnicas o profesionales no

encuentran ninguna opción de trabajo, por lo que el mototaxismo se convirtió en una forma de subsistencia (Bolaños & De Vega, 2007).

Aunque algunos reconocen los beneficios que le ha otorgado la labor del mototaxismo, a futuro piensan abandonar este oficio y desenvolverse en la profesión para la que se está preparando, incluso tener su propia oficina que está adecuando en su lugar de habitación, esto refleja que desea establecer una serie de condiciones materiales que permita desenvolverse en otra actividad laboral y mejorar aún más su calidad de vida. De esta manera tienen como expectativa de progreso social el desarrollo personal, el cual es un proceso que busca llegar a acrecentar todas sus potencialidades o fortalezas y alcanzar objetivos, deseos, anhelos, movidos por un interés de superación, así como por la necesidad de dar un sentido a la vida (Dongil & Cano, 2014).

La labor del mototaxismo como tal, en un tiempo dejarla a un lado, agradecerle porque me fue muy bien por mucho tiempo y tener mis propias cosas, con el espacio necesario, colocar mi oficina, gracias a Dios ya tengo el garaje en la propia casa, ya no más es empezar a acondicionarlo y terminar mis estudios (...) ya en esto las prácticas y prontamente graduarme de contador y realizar mi actividad (...) y colocarlos al servicio de la gente. (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020)

Comprendiendo así, que dentro de sus expectativas se encuentra buscar otras alternativas laborales que les permita el acceso a mejores condiciones de vida, posibilitando mayores adquisiciones económicas y de servicio a la comunidad, aportándoles mayor tranquilidad, estabilidad y escape de la monotonía. Otros presentan una mayor motivación de abandonar este trabajo, debido a los inconvenientes que visibilizan en él, impulsándolos a acceder en un futuro a otro tipo de empleo igualmente independiente, “en un futuro me gustaría, no seguir con la misma rutina del mototaxismo sino (...) buscarme otra forma de empleo, (...) el mototaxismo tiene siempre sus inconvenientes, también sus desventajas” (Darío Guzmán, entrevista, 26 de julio del 2020).

De acuerdo con la necesidad de colocar un negocio propio, está pensado realizarse en su propia casa, donde se le facilite compartir tiempo en familia y no tengan que estarse movilizandando de lugar, pensado además como negocio familiar donde los hijos hagan parte del mismo, “de pronto crear

una mini empresa familiar porque ya dentro de la familia tenemos varios profesionales y mi hija en esto sale del bachillerato y posteriormente ella sería otra persona más que podría estar dentro de la sociedad” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio del 2020).

Al no cotizar en una pensión, dentro de sus expectativas está el invertir en bienes raíces como manera de reemplazar dicha pensión; es decir adquirir un bien y alquilarlo para vivir de este usufructo, y esto le permite aportar a su calidad de vida en la vejez, “desde mi labor, pienso yo que (...) la forma de reemplazar esa pensión es uno hacerse una casita para arrendarla, invertir en un ranchito para arrendarla” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).

A este tipo de inversiones, Osorio & Duarte (2013) comentan que se ha convertido en un buen negocio en Colombia, donde es más recomendable invertir en locales que en viviendas debido a que el mantenimiento de estos es inferior, así mismo establecen que es importante escoger el sector del inmueble para que la valorización sea rápida, segura y confiable. Estos aspectos son importantes para la inversión que muchos mototaxistas desean en pro de reemplazar la pensión y poder vivir una vejez de calidad.

Debido a los beneficios a largo plazo que otorga la pensión, quienes han cotizado en el sector formal, les posibilita sumar su tiempo actualmente y afiliarse a un fondo de pensiones de forma independiente para adquirir su pensión en el tiempo pactado en la ley, garantizando así una calidad de vida en su vejez, “trae beneficios periódicos, creo que eso lo saco Colpensiones (...) en el caso mío como ya tengo adelantado algo pues ya por la edad, porque el que empieza de cero y dependiendo de la edad entonces así mismo va a variar la pensión” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).

Así pues, la ley colombiana dicta que los trabajadores independientes también tienen derecho a afiliarse al sistema general de pensiones, en el cual se debe cumplir con la cotización de las debidas semanas para acceder a este beneficio (Farné, Perdomo, Vergara, Arrieta, Mora & Rodríguez, 2008). Por lo anterior se infiere que el mototaxista conoce estos beneficios que otorga el cotizar la pensión como un medio para asegurar un mejor nivel de vida.

Aunque el trabajador perciba más de un salario mínimo y sea cubierto por el Sisbén, existe la posibilidad que no le alcance sus ingresos para pagar pensión, debido a que sus condiciones sociales y económicas le impiden que puedan afiliarse a un fondo de pensiones y estar amparados en caso de vejez, invalidez o muerte, al no poder realizar los aportes calculados de acuerdo con el ingreso base para la cotización (Vásquez & Martínez, 2013). De este modo, en algunos informantes se percibe una preocupación sobre cómo va a sobrellevar su vejez puesto que no ha cotizado una pensión, sin embargo, plantea como alternativa el ahorro, “ahora vivir la vejez tranquila hasta que pueda trabajar, ahorita ya va a ser el problema, porque no estoy pagando una pensión, (...) la única forma de suplir la pensión que no estoy pagando, sería ahorrar” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio del 2020).



#### 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Con base en los análisis obtenidos en la presente investigación y teniendo en cuenta la pregunta y los objetivos planteados se puede concluir que:

En el municipio de Santander de Quilichao la práctica laboral del mototaxismo se relaciona directamente con las condiciones de vida que tienen las personas que la ejercen, pues aunque esta sea una labor informal, de ella dependen miles de familias quilichagüeñas<sup>9</sup> para intentar mantener los mínimos básicos para su supervivencia y vida digna. Paralelamente, se torna una alternativa de transporte para garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos, como una opción a la precariedad del transporte público de la región, ajustándose a las condiciones sociales y económicas de la población de Santander de Quilichao.

Los elementos analizados a lo largo de los capítulos dos y tres indican que el mototaxismo como actividad laboral provee bienestar al laborador, permitiéndole garantizar su sustento y el de sus familias, mejorar algunas condiciones que no podía alcanzar con sus anteriores trabajos; como la independencia económica, autonomía, así como mayor grado de desarrollo humano, dado que por medio de su trabajo adquirieron sentido de pertenencia al sentirse satisfechos ejerciendo esta labor. Además, cuentan con la posibilidad de desarrollarse personal y socialmente en la interacción con los clientes, compañeros y familia.

Es por esto, que los vínculos entre compañeros son esenciales en el contexto de trabajo, puesto que posibilitan una mejor dinámica y ambiente laboral, convirtiéndose en lazos fuertes que se vuelven indispensables para alcanzar una satisfacción. Así mismo, las relaciones con los clientes dado el ánimo de conservación se vuelven fundamentales, por lo que representan una pieza clave para un ingreso fijo diario, posibilitando una mayor productividad laboral e incluso disfrute de su trabajo.

---

<sup>9</sup> Quilichagüeñas: gentilicio usado para nombrar a los habitantes de Santander de Quilichao, Cauca.

La relación de los mototaxistas con su práctica laboral presenta también factores de riesgo, en su salud debido a que es una actividad desarrollada en las calles, donde han tenido accidentes, robos o peleas entre compañeros por el “territorio”; y psicológicos al estar constantemente influenciados por prejuicios, como ser señalados en algunas ocasiones por su género, forma de vestir, por pertenecer al gremio de mototaxistas o por no tener una profesión universitaria.

Lo anterior, muestra las contradicciones de ejercer esta práctica laboral donde los mototaxistas reconocen los beneficios de encontrarse en ella, ya que en sus relatos reconocen su vida pasada y la que vivencian en la actualidad, encontrando cambios significativos considerados como elementos que aportaron al mejoramiento de su calidad de vida. Sin dejar de lado, las dificultades contempladas como desafíos propios de su labor, los que han podido afrontar con decisión y capacidad de resiliencia.

También, en este estudio se conocieron las percepciones de los mototaxistas frente a su práctica laboral, comprendiendo las subjetividades asociadas, tales como el valor y agradecimiento que otorgan a este oficio para el desarrollo personal, así como sus expectativas a futuro que se relacionan en esta actividad laboral, mientras que para otros, se relaciona con culminar su trabajo en el mototaxismo, agradeciendo sus beneficios, pero a su vez reconociendo otras posibilidades laborales en sus proyectos de vida.

Otro aspecto considerable que se evidenció en la investigación es que existe una relación entre la edad y el grado de responsabilidad o compromiso de los mototaxistas con su trabajo, dado que en los relatos y observación se encontró que las personas más adultas tienen un alto grado de responsabilidad familiar, mientras que, en los jóvenes se visibilizó una actitud más tranquila frente a ser ocupados o no por clientes, comparado con los de mayor edad.

Como resultado del trabajo de campo se resaltan características asociadas a esta actividad, entre ellas las dinámicas sociales que se mueven en este contexto, implementos necesarios para desarrollar la labor y modalidades de trabajo (transporte de clientes, pago de servicios públicos y encargos). Una característica descubierta en la observación es el gran número de mujeres mototaxistas que se han abierto paso en este oficio, siendo ésta una realidad interesante de abordar

en próximos estudios, no obstante, se encuentra que sigue siendo mayormente ejercido por hombres.

Paralelamente, se deben subrayar datos emergentes sobre el mototaxismo, como por ejemplo, que no es un fenómeno aislado de otros fenómenos sociales observados en la región, tal es el caso de la migración venezolana, lo que ha generado un incremento en el mototaxismo en Santander de Quilichao. A su vez, los aspectos étnico y cultural tuvieron relevancia en el campo de observación donde se percibió la existencia de estereotipos y prejuicios dada la preferencia que tienen los usuarios hacia los mototaxistas que prestan una mayor seguridad en el transporte, según el estado del vehículo y porte o no del casco reglamentario. Cabe anotar que gran parte de los mototaxistas que provienen de distintas veredas son jóvenes, lo que da cuenta de una problemática nacional que tiene que ver con el limitado acceso a la educación superior de poblaciones del área rural y de fuentes de empleo formal en la región.

Sumado, el presente trabajo desde las ciencias sociales permite ver este fenómeno desde el ser humano, su interacción con el medio, sus necesidades personales, familiares y psicosociales, lo que devela una realidad particularizada a cada sujeto, donde éste se apropia de ella y percibe esa satisfacción personal desde sus experiencias. Lo que representó un punto diferencial de esta investigación, con relación al abordaje e intereses que otras investigaciones han realizado acerca del mototaxismo en Colombia.

A su vez, este ejercicio científico permitió rescatar la voz de los informantes como una forma legítima de producir conocimiento accediendo a distintos aspectos de su subjetividad, por medio de las herramientas de la investigación cualitativa. De este modo, las fuentes primarias resultaron indispensables ya que constituyen una forma de compartir los saberes y reflexiones desde su experiencia.

Simultáneamente, los relatos de los entrevistados mostraron una misma realidad que toma formas distintas según las diferentes racionalidades y lógicas desde donde se encuentre. De este modo, al entrar en el contexto de los mototaxistas mediante el trabajo de campo, se amplió la visión a

diferentes situaciones y vivencias por las cuales atraviesan muchas familias quilichagüeñas que dependen de esta labor, descubriendo características no percibidas fuera de su entorno.

Además del abordaje en perspectiva de género como fue sugerido algunas líneas más arriba, se apunta la pertinencia de realizar estudios sobre el mototaxismo de carácter cuantitativo, que den cuenta de un comportamiento más amplio del fenómeno en la región. Al mismo tiempo se considera interesante abordar en futuras investigaciones, el aspecto intergeneracional entre las personas que trabajan en el mototaxismo, bien como de las representaciones sociales de los habitantes sobre este oficio.

## 5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acevedo, K., Quejada, R., & Contreras, M. (2011). *Determinantes y consecuencias del trabajo infantil: un análisis de la literatura*. Bogotá, Colombia: Universidad Nueva Granada. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/909/90922732007.pdf>
- Acosta, I. (2006). *El ambiente laboral: Tendencias y percepciones*. México: Trabajo y Sociedad, 7(8), 1-28. Recuperado de <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/idata/article/view/6754/5992>
- Alfie, M., & Salinas, O. (2017). Ruido en la ciudad. Contaminación auditiva y ciudad caminable. *Estudios demográficos y urbanos*, 32(1), 65-96. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/educm/v32n1/2448-6515-educm-32-01-00065.pdf>
- Alvarado, V., Gómez, S., Gutiérrez, D., Otero, M., & Restrepo, M. (2018). Informe Mensual del Mercado Laboral. Octubre 2018. Recuperado de [https://www.fedesarrollo.org.co/sites/default/files/iml-octubre\\_2018-web.pdf](https://www.fedesarrollo.org.co/sites/default/files/iml-octubre_2018-web.pdf)
- Amor, M. (2017). *La historia triple del mototaxismo ¿plaga, contrapoder o negocio?* Universidad Tecnológica, Cartagena, Colombia.
- Araque, C., Ávila, O., & Parra, N. (2017). *La inclusión de los trabajadores informales mediante la protección en seguridad social subsidiada en la ciudad de Bogotá, (estudio entre el 2015 y 2017)*. Universidad Libre, Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/11800/Monograf%C3%ADa%20Araque-%20avila-%20parra%20%281%29-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Arboleda, D., & Cobo, J. (2016). *Caracterización de las condiciones del bienestar laboral y psicosocial en el trabajo informal de moto-taxismo en el Municipio de Palmira*. Recuperado de <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/10113/1/CB0554312.pdf>.
- Ariés, P. (1987). *El niño y la vida familiar en el antiguo régimen*. Madrid: Taurus.

- Azcárate, G. (1997). *El tiempo laboral. La ordenación histórica de una conquista laboral*. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/134678.pdf>
- Benedicto, J., & Morán, M. (2003). *Los jóvenes ciudadanos en proyecto*. Recuperado de [https://eprints.ucm.es/43789/1/Benedicto\\_y\\_Moran\\_Los\\_jovenes\\_ciudadano.pdf](https://eprints.ucm.es/43789/1/Benedicto_y_Moran_Los_jovenes_ciudadano.pdf)
- Benería, L. (1981). Reproducción, producción y división sexual del trabajo. *Mientras tanto*, (6), 47-84. Recuperado de [https://www.jstor.org/tc/accept?origin=%2Fstable%2Fpdf%2F27819239.pdf%3Fcasa\\_token%3D2Qa3k9BWBWYAAAAA%3AGQE-WqJqRfc7jgOvUpKYV3icBnXiBdNO8jSbgeYoT2W0uGa3YzFibrRhnZCrzOQkbNP6RAs8VyTfGVAU2c9tj1A&is\\_image=FalsefkCkP\\_fF5H-Ty\\_30CJkd4y0B9od\\_xdI](https://www.jstor.org/tc/accept?origin=%2Fstable%2Fpdf%2F27819239.pdf%3Fcasa_token%3D2Qa3k9BWBWYAAAAA%3AGQE-WqJqRfc7jgOvUpKYV3icBnXiBdNO8jSbgeYoT2W0uGa3YzFibrRhnZCrzOQkbNP6RAs8VyTfGVAU2c9tj1A&is_image=FalsefkCkP_fF5H-Ty_30CJkd4y0B9od_xdI)
- Berny, L. (2003). Trabajo, pobreza y calidad de vida: el caso de un grupo de cartoneros de la comuna de Providencia, Santiago. *Revista Mad*. (8). Departamento de Antropología. Universidad de Chile. Recuperado de <https://revistadematematicas.uchile.cl/index.php/RMAD/article/view/14800>
- Boeree, G. (1998). *Teorías de la personalidad*. Pennsylvania: Universidad de Shippensburg. Recuperado de [https://www.academia.edu/download/33319078/teorias\\_de\\_la\\_personalidad\\_Dr.\\_C.\\_George\\_Boeree.pdf](https://www.academia.edu/download/33319078/teorias_de_la_personalidad_Dr._C._George_Boeree.pdf)
- Bolaños, D., & De Vega, M. (2007). *El mototaxismo como fuente de ingreso en los estratos uno y dos en la cabecera municipal de Fundación*. Universidad del Magdalena, facultad de ciencias económicas y empresariales programa administración de empresas Santa Marta D.T.C.H. Recuperado de <http://repositorio.unimagdalena.edu.co/jspui/bitstream/123456789/383/1/TESIS%20COMPLETA%20DE%20MAURA%20Y%20KELLY.pdf>
- Bonilla, E., & Rodríguez, P. (1997). *“Más allá del dilema de los métodos”*. Ediciones Uniandes. Grupo Editorial Norma. Bogotá.

- Bourdieu, P., & Loic J.D. Wacquant. (1995). *Respuestas por una antropología reflexiva*. México: Grijalbo, S.A.
- Borthwick-Duffy, S.A. (1992). *Quality of life and quality of care in mental retardation*. In L. Rowitz (Ed.), *Mental retardation in the year 2000* (pp.5266). Berlín: Springer-Verlag.
- Buchely, L., & Castro, M. (2019). “Yo me defiendo”: entendiendo la informalidad laboral a partir del trabajo de las mujeres mototaxistas en Barranquilla, Colombia. *Revista CS*, 23-47. Recuperado de <https://doi.org/10.18046/recs.iEspecial.3223>
- Burgos, S. (2016). El mototaxismo: un medio de transporte urbano como alternativa económica en san juan de pasto mototaxismo. *Revista de sociología*, Vol. (V), 11-27. Recuperado de <https://revistas.udenar.edu.co/index.php/revsoci/article/view/3527>
- Busso, M. (2004). *Los trabajadores informales y sus formas de organización colectiva: Un estudio en ferias de la ciudad de La Plata (2001-2003)*. Universidad de Buenos Aires, La Plata. Recuperado de <http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2013/02/2004busso.pdf>
- Blau, P. M. (1964). *Exchange and power in social Ufe*. New York: Wiley.
- Brigard, B. (2009). *Estudio de caso sobre las causas de la informalidad laboral de los pobres extremos de Villapinzón*. Universidad de Los Andes, Recuperado de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/13271/u721810.pdf?sequence=>
- Burpee, G., Heinrich, G., & Zemanek, R. (2008). *Desarrollo Humano Integral*. Catholic Relief Services 228 W. Lexington Street Baltimore, MD 21201-3413 USA. Recuperado de [http://static1.1.sqspcdn.com/static/f/752898/9984338/1296500651580/ihd\\_brochure\\_spanish\\_low.pdf?token=AqkHE9C8AIXVKHjvAbN6ZS3wzNw%3D](http://static1.1.sqspcdn.com/static/f/752898/9984338/1296500651580/ihd_brochure_spanish_low.pdf?token=AqkHE9C8AIXVKHjvAbN6ZS3wzNw%3D)
- Cámara de Comercio del Cauca. (2009). *Estudio de identificación de potenciales beneficiarios del programa de formalización en Santander de Quilichao*. Archivo recuperado de la oficina de la Cámara de Comercio de Popayán, Cauca.

- Canchila, A., Aristizábal, Y., García, V., Arteta, C., & Quintero, G. (2017). *El mototaxismo: ¿llegó el momento de legalizarlo?*. Semana rural. Recuperado de <https://semanarural.com/web/articulo/el-mototaxismo-en-colombia-radiografia-en-las-regiones/293>
- Canales, M. (2006). *Metodologías de investigación social: Introducción a los oficios*. LOM Ediciones. Recuperado de <https://imaginariosyrepresentaciones.files.wordpress.com/2015/08/canales-eron-manuel-metodologias-de-la-investigacion-social.pdf>
- Caña, L., & Olaya, J. (2013). *Calidad de vida y su relación con el trabajo informal: una visión psicosocial del Mototaxismo en el municipio de Tuluá*. Buga: Universidad del Valle.
- Castilla, C. (2006). *Enfoques teóricos sobre la percepción que tienen las personas*. Horizontes pedagógicos La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región. Cos. 8(1), 1. Recuperado de <https://horizontespedagogicos.iberu.edu.co/article/view/08101/549>
- Castillo, B. (2010). El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en montería? *Económicas CUC, Vol 31 (31)*, 89-104. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5786219>.
- Castillo, I., Galarza, B., & Palomino, H. (2013). Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas Cartagena-Colombia. *Salud Uninorte*, 29(3), 514-524. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/817/81730431012.pdf>
- Castillo, J. (2000). *La sociología del trabajo hoy: la genealogía de un paradigma en: tratado latinoamericano de sociología del trabajo*. México: Universidad Autónoma Metropolitana. Recuperado de [https://eprints.ucm.es/59433/1/La%20sociolog%C3%ADa%20del%20trabajo%20hoy\\_%20la%20genealog%C3%ADa%20de%20un%20paradigma%20\\_%20Juan%20Jos%C3%A9%20Castillo%20\\_%20Sociolog%C3%ADa%20cr%C3%ADtica.pdf](https://eprints.ucm.es/59433/1/La%20sociolog%C3%ADa%20del%20trabajo%20hoy_%20la%20genealog%C3%ADa%20de%20un%20paradigma%20_%20Juan%20Jos%C3%A9%20Castillo%20_%20Sociolog%C3%ADa%20cr%C3%ADtica.pdf)



- Carrión, F. (2001). *La ciudad construida: urbanismo en América Latina*. Quito, Ecuador: editorial Flacso. Recuperado de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43650.pdf>
- Cardona, D., Agudelo, H. (2005). Construcción cultural del concepto calidad de vida. *Facultad Nacional de Salud Pública*, 23(1). Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/rfnsp/v23n1/v23n1a08.pdf>
- Caro, L., & Cotinchara, L. (2018). *Caracterización del Perfil Socioeconómico del Gremio de los Mototaxistas del Municipio de San Martín de los Llanos*. Universidad de los Llanos, Villavicencio. Recuperado de <https://repositorio.unillanos.edu.co/bitstream/001/1109/1/RUNILLANOS%20ECO%20420%20CARACTERIZACION%20DEL%20PERFIL%20SOCIECONOMICO%20DEL%20GREMIO%20DE%20LOS%20MOTOTAXISTAS%20DEL%20MUNICIPIO%20DE%20SAN%20MARTIN%20DE%20LOS%20LLANOS.pdf>
- Carterette, E., & Friedman, M. (1982). *Manual de Percepción. Raíces Históricas y Filosóficas*. México D. F: Editorial Trillas.
- Cerón, A., & Moreno, L. (2015). *Impacto socioeconómico del crédito informal en los pequeños comerciantes de la galería del municipio de Tuluá*. Universidad del Valle, Tuluá, Colombia. Recuperado de <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/12717/0524895.pdf;jsessionid=A652C31E47318753A44EA42FA74A29AB?sequence=1>
- Centro de Transporte Sustentable de México. (2010). *Panorama del mototaxismo y posición del CTS México*. México. Recuperado de [https://www.academia.edu/12033528/Panorama\\_del\\_Moto-taxismo\\_y\\_Posici%C3%B3n\\_del\\_CTS\\_M%C3%A9xico](https://www.academia.edu/12033528/Panorama_del_Moto-taxismo_y_Posici%C3%B3n_del_CTS_M%C3%A9xico)
- Conde, R. (2006). *Teoría y práctica socioeducativa del trabajo social experimental*. Valencia, España: Tirant Lo Blanch.
- Concejo Municipal. (2012). *Acuerdo No. 007, por medio del cual se adopta el plan de desarrollo 2012-2015 unidos por Quilichao, consolidación de la ciudad región*. Recuperado de <http://santanderdequilichao->

[cauca.gov.co/Transparencia/PlaneacionGestionYControl/Plan%20de%20Desarrollo%20012%20-%202015.pdf](http://cauca.gov.co/Transparencia/PlaneacionGestionYControl/Plan%20de%20Desarrollo%20012%20-%202015.pdf)

Codutti, P., Gattás, Y., Sarmiento, S., & Schmid, R. (2013). *Enfermedades laborales: cómo afectan el entorno organizacional*. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza. Recuperado de

[https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos\\_digitales/5215/codutitesisenfermedadeslaborales.pdf](https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/5215/codutitesisenfermedadeslaborales.pdf)

Constitución Política de Colombia. (1991). Gaceta Constitucional No. 116 de 20 de julio de 1991. Recuperado de

<https://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Colombia/colombia91.pdf>

Chiavenato, I., Villamizar, G. A., & Aparicio, J. B. (1983). *Administración de recursos humanos*. (2). McGraw-Hill.

Chiavenato, I. (2002). *Gestión del talento humano*. Bogotá, Colombia: McGraw-Hill.

Chichet, L. (2016). *Vínculos familiares y su relación con la transmisión generacional*. Universidad de la República, Uruguay. Recuperado de [https://sifp.psico.edu.uy/sites/default/files/Trabajos%20finales/%20Archivos/tfg\\_laura\\_c\\_hichet\\_27.10.16.pdf](https://sifp.psico.edu.uy/sites/default/files/Trabajos%20finales/%20Archivos/tfg_laura_c_hichet_27.10.16.pdf)

Da Silva, T. T. (1999). *Teorías del Currículo*. Belo Horizonte, Autêntica editora

DANE. (2005). *Boletín necesidades básicas insatisfechas*. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/necesidades-basicas-insatisfechas-nbi>

DANE. (2012). *Necesidades básicas insatisfechas-NBI por total, cabecera y resto, según departamento y nacional a 30 de junio de 2012*. Bogotá, Colombia.

DANE. (2017). *Encuesta Nacional de Calidad de Vida (ECV) 2017*. Recuperado de [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones\\_vida/calidad\\_vida/Boletin\\_Tecnico\\_ECV\\_2017.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/calidad_vida/Boletin_Tecnico_ECV_2017.pdf)

- DANE. (2019). *Colombia, principales indicadores CNPV 2018, Necesidades básicas insatisfechas- NBI por total, cabecera, centros poblados y rural disperso a nivel municipal*. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/necesidades-basicas-insatisfechas-nbi>
- DANE. (2020). *Empleo informal y seguridad social*. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-informal-y-seguridad-social>
- DANE. (2020). *Gran encuesta integrada de Hogares (GEIH) Mercado laboral*. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>
- Deneulin, S. (2019). *El desarrollo humano integral: una aproximación desde la tradición social católica y el enfoque de las capacidades de Amartya Sen*. *Revista de Estudios Sociales* 67: 74-86. Recuperado de <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.7440/res67.2019.06>
- Di Pascuale, A. (2017). Las dimensiones constitutivas del bienestar social: una propuesta conceptual. *Trabajo y sociedad*, (29), 493-515. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=387352369025>
- Dongil, E., & Cano, A. (2014). *Desarrollo personal y bienestar*. España: Sociedad Española para el Estudio de la Ansiedad y el Estrés. Recuperado de [http://comunidadesae.com.ve/csv1/plantel/arc\\_public/14/1920/recurso/164395A972158.pdf](http://comunidadesae.com.ve/csv1/plantel/arc_public/14/1920/recurso/164395A972158.pdf)
- Espinosa, M., & Morris, P. (2002). *Calidad de vida en el trabajo: percepciones de los trabajadores*. Gobierno de Chile, Dirección del Trabajo, Departamento de Estudios. Recuperado de [https://www.dt.gob.cl/portal/1626/articles-64333\\_recurso\\_1.pdf](https://www.dt.gob.cl/portal/1626/articles-64333_recurso_1.pdf)
- Farné, S., Perdomo, J., Vergara, C. A., Arrieta, C. I., Mora, K., Rodríguez, M. (2008). *Caracterización del trabajo independiente y su afiliación a la seguridad social en Colombia*. Universidad Externado, Colombia. Recuperado de [https://www.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/2017/01/boletin\\_11.pdf](https://www.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/2017/01/boletin_11.pdf)

- Gayosso, J. (2018). La acción colectiva de los informales Apropriación y defensa del espacio público como espacio laboral: la UCFCP de Querétaro. *Revista Mexicana De Estudios De Los Movimientos Sociales*, 3(1), 68-94. Recuperado de <http://www.revistamovimientos.mx/ojs/index.php/movimientos/article/view/87>
- Gentili, P., & Sader, E. (2003). La trama del neoliberalismo. *Mercado, crisis y exclusión social*. Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20100609030645/latrama.pdf>
- Goffman, E. (1970). *Presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Goffman, E. (2003), *Estigma, la identidad deteriorada*. Madrid: Amorrortu editores.
- Gómez, M. (2007). Transformación del trabajo y regulación laboral: 1990-2006. El Congreso Anual de Derecho del Trabajo, es organizado por el Colegio de Abogados especializados en Derecho del Trabajo y Seguridad Social de Colombia. Recuperado de <https://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/precedente/article/download/1437/1834/>
- Gómez, M. (2013). *Sobre la flexibilidad laboral en Colombia y la precarización del empleo*. Colombia: Universidad Pontificia Bolivariana. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/dpp/v10n1/v10n1a08.pdf>
- Gómez, E., & Villa, V. (2013). Hacia un concepto interdisciplinario de la familia en la globalización. *Justicia Juris*, ISSN 1692-8571, 10. (1). Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/jusju/v10n1/v10n1a02.pdf>
- González, M. (2008). *Mototaxismo: amenaza y realidad en las ciudades colombianas*. Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/20518/u336486.pdf?sequence=1>
- González, M., Zapata, O., Rodríguez, F., Afanador, D., Jaramillo, W., & Pardo, C. (2006). *Trabajo informal: mercado laboral*. Bogotá D. C. Universidad del Rosario. Recuperado de [https://www.urosario.edu.co/urosario\\_files/86/866aadb6-90d4-42d1-b67b-c011e699db60.pdf](https://www.urosario.edu.co/urosario_files/86/866aadb6-90d4-42d1-b67b-c011e699db60.pdf)

- Gutiérrez, A. (2000). Transporte Alternativo: Algo más que una cuestión de tamaño. *Trabajo presentado en el VIII Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Santiago de Chile: Universidad de Chile. Recuperado de <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal8/GeografiaSocioeconomica/Geografiadeltransporte/01.pdf>
- Gracia, E., & Herrero, J. (2006). *La comunidad como fuente de apoyo social: evaluación e implicaciones en el ámbito individual y comunitario*. Revista Latinoamericana de psicología. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/rlps/v38n2/v38n2a07.pdf>
- Grupo Banco Mundial. (2018). *Migración desde Venezuela a Colombia: impactos y estrategia de respuesta en el corto y mediano plazo*. Colombia, Banco Mundial. Recuperado de <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30651>
- Hamersley & Atkison. (1994). *Etnografía: métodos de investigación*. Barcelona: Paidós, SAICF. Primera edición.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2003). *Metodología de la investigación*. México D.F: McGraw-Hill edición 3.
- Hernández, A. (2005). Flexibilización y organización del trabajo. *Revista de Ciencias Sociales*, 11 (2), 256-276. Recuperado de [http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1315-95182005000200005](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-95182005000200005)
- Hernández, C. (2016). Flexibilidad laboral: ¿Fin del trabajo permanente? *Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, 8(2), 250-265. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5655392>
- Hincapié, J., Vega, Y., & Angola, Y. (2015). Economía informal y recaudo de impuestos: una aproximación a la incidencia de los factores de la economía informal en el recaudo del impuesto de industria y comercio de las micro y pequeñas empresas: caso municipio de Santander de Quilichao (Cauca). En: *Memorias I Jornada Internacional de Estudios Disciplinarios en Contabilidad y Encuentro De Estudiantes De Contaduría Pública*. Universidad Militar Nueva Granada 27 y 28 de agosto de 2015. Recuperado de

[https://www.researchgate.net/profile/Angel\\_Roncancio\\_Garcia2/publication/282650903\\_QUE\\_ES\\_LO\\_QUE\\_LOS\\_ESTUDIANTES\\_ASOCIAN\\_CON\\_ETICA\\_PROFESIONAL\\_UN\\_ESTUDIO\\_DESCRIPTIVO\\_DE\\_LA\\_PERCEPCION\\_DE\\_LA\\_ETICA\\_CONTABLE/links/5615b90808aec6224411da3e/QUE-ES-LO-QUE-LOS-ESTUDIANTES-ASOCIAN-CON-ETICA-PROFESIONAL-UN-ESTUDIO-DESCRIPTIVO-DE-LA-PERCEPCION-DE-LA-ETICA-CONTABLE.pdf#page=516](https://www.researchgate.net/profile/Angel_Roncancio_Garcia2/publication/282650903_QUE_ES_LO_QUE_LOS_ESTUDIANTES_ASOCIAN_CON_ETICA_PROFESIONAL_UN_ESTUDIO_DESCRIPTIVO_DE_LA_PERCEPCION_DE_LA_ETICA_CONTABLE/links/5615b90808aec6224411da3e/QUE-ES-LO-QUE-LOS-ESTUDIANTES-ASOCIAN-CON-ETICA-PROFESIONAL-UN-ESTUDIO-DESCRIPTIVO-DE-LA-PERCEPCION-DE-LA-ETICA-CONTABLE.pdf#page=516)

Hinestroza, M., Toro, M., Ramírez, J. (2015). Condiciones de salud y trabajo de los Mototaxistas en Palmira, Colombia (2014). *Revista Colombiana de Salud Ocupacional*, 5(1), 19-26. Recuperado de [https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/rc\\_salud\\_ocupa/article/view/4820/4167](https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/rc_salud_ocupa/article/view/4820/4167)

Hurtado, C., Cadavid, D., Sánchez, A., Porras, J. (2008). Consumo cultural y uso del tiempo libre en estudiantes lasallistas. *Revista lasallista de Investigación*, 5(2), 36-47. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5745892>

Ibáñez, A., & Kirchoff, S. (2001). Displacement Due to Violence in Colombia: Determinants and Consequences at the Household Level. *Discusión Papers on Development Policy*, No. 41.

Ibáñez, A. (2006). La Estabilización Económica de la Población Desplazada. *FIP–Fundación ideas para la paz Serie Working Papers FIP*, (3), p.30.

Jiménez, M., & Rivera, M. (2018). *Trabajo Informal: un estudio sobre los factores que afectan la satisfacción laboral*. Universidad de la Sabana, Colombia. Recuperado de <https://intellectum.unisabana.edu.co/bitstream/handle/10818/33702/Tesis%20Mari%cc%81a%20Fernanda%20Rivera%20Libreros%20y%20Manuela%20Jime%cc%81nez%20Cruz.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Kawulich, B. (2005). La observación participante como método de recolección de datos. *Forum Qualitative Social Research*, 6(2). Art. 43. Recuperado de <http://148.202.167.116:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/2715/La%20observaci%C3%B3n%20participante%20como%20m%C3%A9todo%20de%20recolecta%CC%83%20de%20datos.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Kumar, M., Singh, S., Ghate, AT., Pal, S. and Wilson, S. A. (2016). Informal public transport modes in India: A case study of five city regions. *IATSS Research*, 39(2), 102-109. Recuperado de <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0386111216000029?token=87A13C90A0C02A9BEB1753D9F599A306C0CFF347D3158A656DD419F06F3113410472B6154021429A6812D59F9BB6A4B9>
- Lago, D., & Sandoval, A. (2018). *Análisis de la relación existente entre la conducción de un vehículo de transporte público y la aparición de estrés, ansiedad y el síndrome burnout en sus conductores: una revisión sistemática de literatura*. Universidad Cooperativa, Colombia.
- López, T. A. (2006). *Trabajo social, familia y mediación. Necesidades sociales en la infancia y derechos del niño* (Vol. 102). Universidad de Salamanca.
- Louis, W. (1962). *El urbanismo como modo de vida*. Buenos Aires: ediciones 3, p.1-14.
- Llanos, S. (2019). *Inserción laboral de los estudiantes al trabajo informal en la Universidad del Valle*. Universidad del Valle, Cali, Colombia.
- Lugo, J. A. Y. (2004). *Introducción a la economía*. Plaza y Valdés. Recuperado de: [https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=vqe1mvHmluAC&oi=fnd&pg=PA7&dq=que+es+la+economia&ots=SZtNZe-FVC&sig=SLPxLA\\_yXoTGqLh-TL5zRM1hC8s#v=onepage&q=que%20es%20la%20economia&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=vqe1mvHmluAC&oi=fnd&pg=PA7&dq=que+es+la+economia&ots=SZtNZe-FVC&sig=SLPxLA_yXoTGqLh-TL5zRM1hC8s#v=onepage&q=que%20es%20la%20economia&f=false)
- Marx, K. (1844). *Manuscritos económicos filosóficos de 1844*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Colihue clásica.
- Marx, K., & Engels, F. (1848). *Manifiesto del partido comunista*. Ed. Génesis. Bogotá.
- Marx, K. (1975). *El capital*. Tomo I. Vol I, II, III. Siglo Veintiuno Editores. Biblioteca del pensamiento socialista.
- Max Neef, M. (1986). *Desarrollo a escala humana: una opción para el futuro*. Santiago, Chile: CEPAUR.

- Max Neef, M. (1992). Desarrollo a escala humana: una opción para el futuro. *Oikos*, (7), 53-66.  
Recuperado de <https://revistas.udea.edu.co/index.php/oikos/article/view/1069>
- Maslow, A. (1937). The influence of familiarization on preference. *Journal of Experimental Psychology*, 21, 162-180.
- Maslow, A. (1991). En Motivación y Personalidad. Madrid. “Una teoría de la motivación humana”. 21-48. España: Díaz De Santos, S. A.
- Méda, D. (2000). El valor del trabajo visto en perspectiva. *Escenario 2, Revista de Análisis Político*. N° 3.
- Mendieta, J., & Perdomo, J. (2008). Fundamentos de Economía del Transporte: Teoría. *Metodología y Análisis de Política*, 1. Recuperado de <https://poseidon01.ssrn.com/delivery.php?ID=29811706608111710711600610309610009018041036079042032091097085011081089124107119110018103120097057099010082014000112075000126109075054040014104080098109064082064122095045075102093069114015073024009116012103007079103064021127019026083102031024079000104&EXT=pdf>
- Ministerio de la Protección Social. (2011). *Código sustantivo del trabajo*. Recuperado de [http://odm.colnodo.apc.org/apc-aa-files/495052435f5052454445465f30303439/Codigo\\_Sustantivo\\_del\\_Trabajo.pdf](http://odm.colnodo.apc.org/apc-aa-files/495052435f5052454445465f30303439/Codigo_Sustantivo_del_Trabajo.pdf)
- Miranda, A., & Rizo, S. (2009). *Aspectos generales de la economía informal*. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara.
- Molina, G. (2006). *Los múltiples significados de la recreación y el esparcimiento*. Funlibre: Bogotá D. C., Colombia. Recuperado de <http://www.redcreacion.org/documentos/congreso9/GMolina.html>
- Montezuma, R. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogotá: CEJA.



- Morales, C. (2016). *Responsabilidad del Estado frente a las fronteras invisibles en la ciudad de Cali*. Universidad Cooperativa de Colombia, Santiago de Cali, Colombia. Recuperado de [https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/8949/1/2016\\_estado\\_fronteras\\_invisibles.pdf](https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/8949/1/2016_estado_fronteras_invisibles.pdf)
- Mora, J., & Durán, J. (2008). Empleo. En J. C. Alonso C., & A. M. Lotero A., *10 años de la ley Páez transformación de la economía Caucana* (p. 57). Cali: Universidad Icesi.
- Moreno, I. (1991). Identidades y rituales. *Antropología de los pueblos de España*. Madrid: Taurus.
- Moya, M. (1999). *Percepción de las personas*. En psicología social. Madrid: McGrawhill.
- Muñoz, C., & Calderón, M. (2014). Las fórmulas retóricas del rebusque. Un estudio desde la semiótica social de Halliday. *Tabula Rasa*, (20), 329-345. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/396/39631557014.pdf>
- Núñez, K., Arrieta, K. (2012). Cuentas conjuntas o separadas: Administración del dinero en familias de primera unión y reconstituidas. *Summa Psicológica UST*, 9(2), 43-56.
- Oehmichen, C. (2014). *La etnografía y el trabajo de campo en las ciencias sociales*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Oldenburg, B. (2013). Burnout in relation to specific contributing factors and health outcomes among nurses: A systematic review. *Int J Environ Res Public Health* 10(6), 2214-2240.
- OIT. (2002). *El trabajo decente y la economía informal*. (Conferencia Internacional del Trabajo 90.a reunión, informe VI). Recuperado de <https://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/rep-vi.pdf>
- OIT. (2014). *El trabajo decente, una lucha por la dignidad humana*. Recuperado de [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-santiago/documents/publication/wcms\\_380833.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-santiago/documents/publication/wcms_380833.pdf)
- OIT. (1996). *Introducción al estudio del trabajo*. Cuarta edición, Ginebra, Suiza.

- Ocampo, J., & Garzón, M. (2015). *El sistema de riesgos laborales frente al trabajador del sector informal*. Medellín, Colombia: Universidad CES. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/ojum/v15n30/1692-2530-ojum-15-30-00183.pdf>
- Ochoa, D., & Ordoñez, A. (2004). Informalidad en Colombia. Causas, efectos y características de la economía del rebusque. *Estudios Gerenciales* 20 (90), 103-116.
- Osorio, E., & Duarte, E. (2013). *Guía para una acertada inversión en finca raíz*. Universidad Pontificia Bolivariana, Bucaramanga, Colombia. Recuperado de [https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/1236/digital\\_19979.pdf?seq](https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/1236/digital_19979.pdf?seq)
- Osorio, G., & Vargas, A. (2018). *Situación socioeconómica de los mototaxistas de la empresa de transportes plus SRL. Cajamarca año 2017*. Universidad Nacional de Cajamarca. Recuperado de [SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LOS MOTOTAXISTAS.pdf \(unc.edu.pe\)](#)
- Parra, J. (2013). *Complicaciones de lo ilegal y de lo informal: el “Business”, una propuesta conceptual*. Bogotá, Colombia: Universidad del Rosario, Escuela de Ciencias Humanas, G.1 en Ética, Trabajo y Responsabilidad Social, Recuperado de <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.7440/antipoda17.2013.11>
- Park, R. (1999) La ciudad. Sugerencias para la investigación del comportamiento humano en el medio ambiente. En: *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*, Barcelona: ediciones del Serbal, p. 49-83.
- Peralta, M. (2011). Significados asociados al futuro laboral: entre la formalidad y la informalidad. *Pensamiento psicológico*, 9(16), 107-124. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/pepsi/v9n16/v9n16a08.pdf>
- Pereira, L. (2008). Teoría social y concepción del trabajo: una mirada a los teóricos del siglo XIX. *Gaceta Laboral*, 14(1), 81-101. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/336/33614104.pdf>

- PDM. (2016-2019). Acuerdo 010 de 2016. Recuperado de <http://www.santanderdequilichao-cauca.gov.co/Transparencia/PlaneacionGestionYControl/ACUERDO%2010%20DE%202016%20-%20ADOPTA%20EL%20PLAN%20DE%20DESARROLLO%202016-2019,%20SANTANDER%20DE%20QUILICHAO,%20COMPROMISO%20DE%20TODOS.pdf>
- Portes, A., & Haller, W. (2004). La economía informal. CEPAL - *SERIE Políticas sociales*, (100), 7 -8.
- Posso, R. (2014). Conceptos y principios de economía y metodologías utilizadas en la investigación económica. Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Universidad de Nariño Vol. XV. No. 1. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4820645.pdf>
- PNUD. (2019). *Cauca, retos y desafíos para el desarrollo sostenible*. Recuperado de [https://www.co.undp.org/content/colombia/es/home/library/democratic\\_governance/cauca--retos-y-desafios-para-el-desarrollo-sostenible.html](https://www.co.undp.org/content/colombia/es/home/library/democratic_governance/cauca--retos-y-desafios-para-el-desarrollo-sostenible.html)
- Puerto, A. H., Torres, P. E., Roa, F. A., & Hernández, J. E. (2016). Modo de Vida de un grupo de trabajadores informales, Bogotá DC, 2014. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 34(1), 80-87. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/120/12043924009.pdf>
- Quiles, M. (1998). Estigmatización y marginación social de colectivos de jóvenes. Universidad de la Laguna. Recuperado de <https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/10692/CC%2042%20art%203.pdf>
- Robbins, S. (2004). *Comportamiento Organizacional*. 10ma. Edición. México: Pearson/Prentice Hall.
- Rodríguez, K. C. (2002). El concepto de “satisfacción en el trabajo” y su proyección en la enseñanza. Profesorado. *Revista de Currículum y formación de profesorado*, 6 (1-2), 1-10. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/567/56751267012.pdf>

- Rodríguez, D., Santana, M., & Pardo, C. (2015). *La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región*. Bogotá: Despacio. Recuperado de <https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2015/06/CAF-LIBRO-motos-digital.pdf>.
- Sánchez, J. (2011). La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo. *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana; No. 140*. Recuperado de <http://repositorio.banrep.gov.co/handle/20.500.12134/3132>.
- Sánchez, L., & Quiroga, E. (1995). Relaciones entre satisfacción familiar y laboral: variables moduladoras. *Anales De Psicología / Annals of Psychology, 11(1)*, 63-76. Recuperado de <https://revistas.um.es/analesps/article/view/29861/29071>
- Sánchez, M., & Trillos, K. (2016). *Evaluación del impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de transporte urbano de la ciudad de Ocaña, norte de Santander*. Ocaña, Colombia: Universidad Francisco de Paula Santander Ocaña. Recuperado de <http://repositorio.ufpso.edu.co:8080/dspaceufpso/bitstream/123456789/1206/1/28797.pdf>
- Sandoval, G. (2014). *La informalidad laboral: causas generales*. *Equidad & Desarrollo, (22)*, 9-45. Recuperado de [La informalidad laboral: causas generales \(lasalle.edu.co\)](http://www.lasalle.edu.co/revistas/Equidad%20y%20Desarrollo/2014/22/9-45.pdf)
- Sartre, J. (1970). *Crítica de la razón dialéctica, Tomo I y II*. Buenos Aires: Losada.
- Sen, A. (1998). Las teorías del desarrollo a principios del siglo XXI. *Cuadernos de economía (Santafé de Bogotá), 17(29)*, 73-100.
- Sennett, R. (1998). *La corrosión del carácter. Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*. Barcelona: Anagrama. Recuperado de [http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS\\_091\\_11.pdf](http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_091_11.pdf)
- Sennett, R. (2006). *La cultura del nuevo capitalismo*. Barcelona España: Anagrama. Recuperado de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=sPRYDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT2&dq=Sennett,+R,+2006,+La+cultura+del+nuevo+capitalismo,+Barcelona+Espa%C3%B1a>

[+Anagrama.&ots= Qz8TeDs76&sig=UJVdU5ZR2QYFSAeNYjUeSNjf-68#v=onepage&q&f=false](#)

Supervielle, M., & Quiñones, M. (2003). *La incorporación del trabajador al Trabajo: Gestión y Autogestión de los Conocimientos en la Sociedad del Control. La perspectiva de la Sociología del Trabajo. EL URUGUAY DESDE LA SOCIOLOGÍA II*, 265. Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/uruguay/DS/brujas/LasBrujas%202004-1.pdf#page=265>

Ugarteburu, I., Cerrato, J., & Ibarretxe, R. (2008). *Transformando el conflicto trabajo/ familia en interacción y conciliación trabajo/ familia*. Recuperado de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwibs5Lj9orsAhUtuVkKHVgyBJUQFjAAegQIAxAB&url=https%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F2961816.pdf&usg=AOvVaw2zmZ9ysYHZWDbMXT9V\\_e6g](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwibs5Lj9orsAhUtuVkKHVgyBJUQFjAAegQIAxAB&url=https%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F2961816.pdf&usg=AOvVaw2zmZ9ysYHZWDbMXT9V_e6g)

Valdés, D. (2014). *"Piratas de asfalto" una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el Oriente de Cali*. Santiago de Cali: Universidad del Valle. Recuperado de <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/8194/0508797-S-15.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Vásquez, F., Álvarez, L., & Mera, A. (2014). *El trabajo informal en Colombia: Drama social humano. (Development, modernity and globalization; sociological stances and analysis from Social Work)*.

Vásquez, E., & Martínez, E. (2013). *Políticas públicas en seguridad social para la protección de los trabajadores informales en Colombia*. Bogotá, Colombia: Universidad de Antioquia. Recuperado de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwii3cH9-KXtAhUoFlkFHfAHCjgQFjAAegQIAhAC&url=https%3A%2F%2Frevistas.javeriana.e>

[du.co%2Findex.php%2Fgerepolsal%2Farticle%2Fdownload%2F6094%2F4904&usg=A\\_OvVaw2B6O\\_-WZDkQ5mu6NLcIWNA](http://du.co%2Findex.php%2Fgerepolsal%2Farticle%2Fdownload%2F6094%2F4904&usg=A_OvVaw2B6O_-WZDkQ5mu6NLcIWNA)

- Vélez, C., Pico, M., & Escobar, M. (2015). *Determinantes sociales de la salud y calidad de vida en trabajadores informales*. Universidad de Caldas, Manizales, Colombia.
- Vidales, I. (2007). *Psicología general*. México: Limusa, S.A. De Noruega editores.
- Yáñez, M., & Acevedo, K. (2014). *Determinantes de la decisión de los mototaxistas en Cartagena (Colombia) de infringir la medida de pico y placa*. Colombia: Revista Facultad de Ciencias Económicas, 22 (1), 35-47. Recuperado de <https://revistas.unimilitar.edu.co/index.php/rfce/article/view>
- Yáñez, R., Arenas, M., & Ripoll, M. (2010). El impacto de las relaciones interpersonales en la satisfacción laboral general. *Liberabit*, 16(2), 193-202. Recuperado de <http://www.scielo.org.pe/pdf/liber/v16n2/a09v16n2.pdf>
- Warr, P., Cook, J., & Wall, T. (1979). Scales for the measurement of some work attitudes and aspects of psychological well-being. *Journal of Occupational Psychology*, 52, 129 - 148.
- Zúñiga, V. (2019). *Transporte informal y ciudad, un análisis del mototaxismo en la comuna 18 de Cali*. Universidad del Valle, Cali, Colombia

## 6. ANEXOS

### ANEXO N°1. REGISTRO FOTOGRÁFICO DE LA OBSERVACIÓN



Fuente: Registro fotográfico propio, 22 de julio del 2020



Fuente: Registro fotográfico propio, 22 de julio del 2020





Fuente: Registro fotográfico propio, 24 de julio del 2020

## **ANEXO N°2. CODIFICACIÓN**

### **PRÁCTICA LABORAL (PRL)**

Trabajo (PRLtrabj) (**Gris**)

Trabajo informal (PRLtrabjinf) (**Azul claro**)

Flexibilidad en el Trabajo (PRLflexrab) (**Verde oscuro**)

### **CONDICIONES DE VIDA (CDV)**

Calidad de vida (CDV calidvid) (**Amarillo claro**)

Calidad de vida en el trabajo (CDVcalividtrabj) (**Rosado**)

Necesidades básicas (CDV nb) (**Morado**)

Bienestar (CDVbienes) (**Verde claro**)

### ANEXO N°3. BREVE RESUMEN DE LA SUBCATEGORÍA “CALIDAD DE VIDA”

En la siguiente matriz se muestra sucintamente cómo se representó el análisis de una de las subcategorías.

VARIABLES	CITAS TEXTUALES	IMPRESIONES ANALÍTICAS GENERALES
<p><b>Calidad de vida</b></p>	<p><b>Relaciones familiares y sociales:</b></p> <p>“Nosotros en el día (...) uno está llegando a la casa a tomar refrigerio, almorzar, a las medias nueve (...) también hay veces necesitan que uno los lleve así a cierta parte entonces uno se está comunicando a toda hora” (Miguel Sandoval, entrevista, 11 de julio del 2020).</p> <p>“Me queda más tiempo para pasar con ellos porque cuando uno trabaja por ejemplo dependiendo de un jefe, no puede decir voy a estar un rato con mis hijas o me voy, tengo que hacer algo en la casa (...), en cambio aquí sí, me cansé me voy, me dio pereza me voy, en cambio en una empresa no lo puede hacer, tiene que cumplir el horario” (María Chate, entrevista, 26 de Julio de 2020).</p> <p>“No, pues, nosotros con los compañeros de trabajo nos llevamos bien, (...) cómo una familia porque estamos pendientes donde van ellos, estamos pendientes llamándolos, que si llegaron bien, que, si ya vienen, y con mi papá también bien, yo lo llamo a él, si ya desayunó, si ya se levantó (...) “(...) con los compañeros estar uno en armonía es bueno, (...) nos comunicamos los unos a los otros y mantenemos bien” (Andrés Zetty, entrevista, 19 de julio del 2020).</p>	<p>Esto da cuenta de las relaciones armónicas que establece con su familia y comunidad. También tiene que ver con el bienestar a partir de la alimentación y un bienestar social pues cuenta con un vehículo familiar. Según Gastañares, Cerrato &amp; Zorriquetta (2008) existe una interrelación entre el ámbito laboral y familiar, en el que el trabajo tiene en su mayoría de los casos, más influencia sobre la familia que el que tiene la familia sobre el trabajo, dándose por lo tanto una interrelación asimétrica y relación armónica, que permite mayor rendimiento laboral y satisfacción, lo contrario de un trabajador que se encuentre en estrés.</p> <p>En este sentido, la flexibilidad en los horarios, tiempo en familia y otros aspectos hacen el entorno laboral mucho más atractivo para personas con responsabilidades (Gastañares, Cerrato &amp; Zorriquetta, 2008). En este caso, los mototaxistas perciben esa armonía debido a los atributos que ellos refieren que posee su labor, así como lo mencionan la informante María Chate, sobre la posibilidad de manejar sus propios horarios y pasar tiempo con sus hijas, es decir, que su trabajo le permite asumir sus responsabilidades familiares, por lo cual, se siente satisfecha.</p> <p>Las relaciones entre mototaxistas se convierte en una parte fundamental en el medio laboral, debido a que comparten mucho tiempo con sus compañeros, esta relación se encuentra en el marco de amistad y constante comunicación, llegando así a considerarlos como una “familia” que se encuentra pendiente el uno del otro, generando armonía entre compañeros y en área de trabajo. Según lo planteado por Maslow (1991) el hombre crea un vínculo con lo que le hace sentirse bien, lo que es distinto para cada uno pues para alguien puede ser importante contar con amigos o compañeros, familia, necesidades básicas, pero para otros puede ser diferente (la gratificación es subjetiva).</p>

<p><b>Aportes de la labor en su vida:</b></p> <p>“(…) realmente, ha significado todo lo que yo he podido hacer en la vida, desde levantarle el estudio a los hijos, la educación de ellos, la primaria, bachillerato, la universidad, vivienda, todos los gastos de salud, porque nosotros no tenemos salud (…) nos toca pagar del bolsillo de nosotros, que afortunadamente pues algunos nos está cubriendo el subsidio (..) del gobierno, por el Sisben, pero cubre lo más esencial, no cubre lo más necesario” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio 2020).</p> <p>“Pues tiene un valor muy grande porque a través de esta labor que nosotros ejercemos hemos podido salir adelante, no simplemente nosotros sino también nuestra familia, a través de lo que nosotros ganamos podemos también bendecir a nuestra familia y eso es una gran bendición para (..) nuestros hogares” (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio de 2020).</p> <p>“(…) antes yo tenía que depender de los demás, de la ayuda de los papas, de los hijos, de los hermanos, ahora no, ahora antes gracias a Dios yo puedo ayudarles” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio de 2020).</p> <p><b>Percepciones de su labor/ estereotipos de las personas:</b></p> <p>“Al principio me parecía duro, empezaba uno como con pena (…) pero ahorita ya me acostumbré y me siento contento con este trabajo, agradecido y la gente lo mira de una forma diferente, porque antes lo miraban a uno como insignificante, ahora lo miran a uno como mejor, ya se han concientizado de que es un trabajo y que es un trabajo duro también” (Julián Ramirez, entrevista, 23 de julio 2020).</p>	<p>Algunos han dedicado muchos años de su vida a esta actividad, y esto tiene un gran significado para ellos (agradecimiento). Por medio de esta labor han construido su hogar, criado a sus hijos y han suplido las necesidades que su núcleo familiar ha requerido. Sánchez &amp; Quiroga (1995) refiere que los individuos consideran que la familia y el trabajo ocupan un lugar importante para explicar su satisfacción general, que además es subjetiva porque es propia de cada sujeto, medida en términos de felicidad, bienestar o satisfacción.</p> <p>El mototaxismo ha tenido influencia en la calidad de su vida, aportándoles independencia y seguridad económica que de acuerdo a Benedicto &amp; Moran (2003) se encuentra estrechamente vinculada a la entrada de la persona en el mercado de trabajo, constituyéndose así en un requisito necesario para la transición doméstica y residencial, aportando así emancipación juvenil e integración social. Para los mototaxistas se convierte en un factor importante ya que les permite autonomía, pueden adquirir sus propios bienes y aportar al hogar sin depender de sus padres, por lo que se genera una sensación subjetiva de bienestar psicológico, económico y social. El componente central de querer lograr la independencia es el tener las capacidades para poder actuar en la esfera pública.</p> <p>El oficio le permite tener ingresos en cualquier momento que los requiera, al ser esta una labor autónoma ha traído grandes beneficios para aquellos que la ejercen, tanto económicos, como materiales. En relación a lo anterior, Arboleda &amp; Cobo (2016) mencionan que el mototaxismo se convierte en una fuente de ingreso económico que permite a la persona beneficiarse y mejorar su condición de vida.</p>
---	---

	<p>“Prácticamente porque ellos no acaban ni de estudiar, entonces piensan que porque empiezan a hacer domicilios van a terminar así toda la vida” (Marcos Belalcázar, entrevista, 31 de julio de 2020).</p> <p>“(…) lo que la gente piense me da igual, uno para comer le toca trabajar entonces (..) me da igual, no tengo problema” (María Chate, entrevista, 26 de Julio de 2020).</p> <p>“Hay gente (...) que no le gusta subirse con mujeres que de pronto por miedo (...) pero no, gracias a Dios a mí me va bien” (María Chate, entrevista, 26 de Julio de 2020).</p> <p><b>Significados frente a su calidad de vida</b></p> <p>“Sino que en lo poco también se ve la abundancia, las necesidades también se van cumpliendo poco a poco, como yo les decía no desesperarse” (Juan Martínez, entrevista, 25 de julio de 2020).</p>	<p>La percepción de las demás personas frente a su labor influye en cómo se siente en la misma, esta percepción ha cambiado con el paso del tiempo, lo que ha generado más confianza en el mototaxista para desempeñarse en su labor, sintiéndose contento y agradecido con su oficio. Aquí se destacan las sensaciones iniciales que tenía al momento de iniciar en el mototaxismo, donde el trabajo era más duro para él, en relación a que tenía que adaptarse a una nueva dinámica diaria y a una serie de factores sociales como lo son el cómo la gente lo miraba a él realizando este trabajo. Las percepciones desde el punto de vista de lo social y desde la explicación de la conducta, da cuenta del comportamiento de los demás, Anderson (1968), señala que la mayor evidencia de lo razonable de los juicios sociales proviene de su investigación sobre la integración de la información.</p> <p>Existen estereotipos de los usuarios frente al desempeño de las mujeres mototaxistas expresados directamente con palabras como “a mí con mujeres no me gusta andar” argumentando que las mujeres les hacían accidentar. Lo anterior se relaciona con lo mencionado por Buchelly &amp; Castro (2019) quienes hablan sobre el estereotipo del cuidado presente en la labor de las mujeres mototaxistas, expresado en que los clientes las perciben como más delicadas.</p> <p>La discriminación y los prejuicios han tornado el trabajo femenino del mototaxismo, más difícil e inclusive estresante. En este sentido la informante tiene una capacidad resiliente que le permite afrontar estos retos cada día, Goffman (2003) resalta que las personas estigmatizadas deben adquirir procesos de aceptación sobre los rechazos que se le imponen y se dan cuenta de que hay aspectos que justifican dicho rechazo.</p> <p>En ciertas personas el nivel de aspiración puede estar permanentemente reducido, los objetivos o aspiraciones menos significativas puede que desaparezcan para siempre. Así pues, las personas que han vivido la vida a un nivel muy bajo pueden seguir satisfechas toda su vida con sólo tener alimento suficiente (Maslow, 1991). Expresa una satisfacción de necesidades en medio de situaciones complicadas, para muchos mototaxistas el ahorro es la posibilidad de lograr nuevas metas que generan satisfacción debido a que les proporciona una sensación de utilidad y productividad (Jiménez &amp; Rivera, 2018).</p>
--	--	---

	<p>“No, miré que no, no pensé, pensé en continuar, en seguir trabajando, es más a los dos días ya estaba trabajando” (Julián Ramírez, entrevista, 23 de julio 2020).</p> <p><b>Cambio de condiciones de vida:</b></p> <p>“Si lo ponemos en la balanza pues mi vida ha tenido un cambio de 90 grados centígrados, cuando era chico gracias a Dios siempre he trabajado desde mis doce años, de niño yo vivía con mi abuela llegaba del colegio (...) y me dejaban la notica ahí, ahí quedó la pala te vas para el campo a trabajar, entonces es algo que le siembran a uno desde niño y luego que salí de mi casa empecé antes de tener el trabajo de mototaxi yo era carretero, pero antes de ser carretero empecé a trabajar llevando canasticos en el hombro, la gente se iba a mercar (...) entonces la señora le pasaba el canasto y uno ahí se ganaba sus \$500 en lo que le pagaban (...) no hay quejarse del trabajo porque es una bendición pero ahora que también trabajé en empresas y bien, pero ahora que estoy en el domicilio gracias a Dios me ha ido mucho mejor” (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio de 2020).</p> <p>“Con todo lo que hemos hecho hemos ido escalando peldaños, entonces esto nos ha ayudado para ser mejores (...) en lo social y (...) también en lo espiritual, hemos crecido gracias a Dios” (Mauricio Barreiro, entrevista, 22 de julio de 2020).</p>	<p>A pesar de que algunos mototaxistas hayan pasado por situaciones extremas como es el robo constante de sus vehículos, ello no ha afectado la actitud comprometida con la que algunos domiciliarios ejercen su labor. Por el contrario, esto ha impulsado a que con mayor esmero continúen ejerciendo su trabajo, Jiménez &amp; Rivera (2018) mencionan que la motivación intrínseca y el sentido de pertenencia hacia la actividad productiva es un mediador en el desarrollo del trabajo, percibiendo una identidad fuerte de los mototaxistas hacia su trabajo.</p> <p>El mototaxista da a conocer la influencia que ha tenido la labor del mototaxismo en su vida, donde expresa que este trabajo le ha permitido obtener un bienestar el cual no poseía en su vida antes de este trabajo, por lo que se visibiliza en él una satisfacción a nivel general, por medio del cual ha podido desarrollar sus potencialidades individuales, ya que anteriormente en los trabajos informales que realizaba, sus ganancias eran muy mínimas y requerían de mucho más esfuerzo que actualmente no requiere, es por ello que expresa que le ha ido mucho mejor con este trabajo y ha representado toda una transformación en su vida.</p> <p>De esta manera, se visibiliza una calidad de vida desde lo que perciben los mototaxistas acerca de su vida, en el sentido de que se sienten realizados con sus propias expectativas y proyectos. Respecto a esto Espinosa, M., &amp; Morris, P. (2002) expresa que los trabajadores sienten una calidad de vida cuando adquieren la capacidad de satisfacer importantes necesidades y tener el acceso a satisfactores materiales, esta permite un desarrollo humano en dimensiones ecológicas, culturales, sociales, económicas, institucionales y políticas.</p> <p>Con estas palabras, muestra una satisfacción por el crecimiento personal que ha tenido, a su vez esto le ha ayudado a ser mejor en el aspecto social y espiritual. En este sentido, la espiritualidad que los mototaxistas vivencian se relaciona con lo mencionado por Maslow (1991) sobre la necesidad de autorrealización que le permiten al sujeto “ser”.</p>
--	--	--