

**ANÁLISIS DE LOS EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DEL TRANSPORTE
INFORMAL EN LA MODALIDAD DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE
POPAYÁN – DEPARTAMENTO DEL CAUCA**



MARLON DAVID ALBÁN SILVA

YURI ALEXANDRA ORDOÑEZ HUILA

**UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

POPAYÁN

2016

**ANÁLISIS DE LOS EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DEL TRANSPORTE
INFORMAL EN LA MODALIDAD DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE
POPAYÁN – DEPARTAMENTO DEL CAUCA**

Trabajo de investigación como requisito para optar por el título de Administradores de
Empresas

ESTUDIANTES

Marlon David Albán silva

Yuri Alexandra Ordoñez Huila

DIRECTOR

PhD. Augusto Velásquez Forero

**UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS**

POPAYÁN

2016

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Nosotros, Marlon David Albán Silva, identificado con cédula de ciudadanía No. 1061.711.231 y Yuri Alexandra Ordoñez Huila, identificada con cédula de ciudadanía No. 1061.723.066 declaramos que el trabajo aquí escrito es de nuestra autoría y que los resultados presentados son absolutamente originales, auténticos y personales.

En virtud de lo anterior, declaramos que el contenido, las conclusiones y los efectos legales y académicos que se desprenden del presente trabajo de investigación, son de nuestra exclusiva responsabilidad legal y académica.

MARLON DAVID ALBÁN SILVA
C.C. 1061.711.231

YURI ALEXANDRA ORDOÑEZ HUILA
C.C.1061.723.066

HOJA DE APROBACIÓN

Título:

“ANÁLISIS DE LOS EFECTOS SOCIOECONÓMICOS DEL TRANSPORTE INFORMAL
EN LA MODALIDAD DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE POPAYÁN –
DEPARTAMENTO DEL CAUCA.”

Autor(es):

MARLON DAVID ALBÁN SILVA
YURI ALEXANDRA ORDOÑEZ HUILA

PhD. AUGUSTO VELÁSQUEZ FORERO
Director trabajo de investigación.

PhD. CARLOS ENRIQUE CORREDOR JIMÉNEZ
Jurado Calificador.

Mg. JORGE ARBEY TOBAR DEJESÚS
Jurado Calificador.

Popayán, 16 de junio de 2016

DEDICATORIA

Marlon David Albán Silva

Dedico este trabajo a Dios, quien me dio la fortaleza, paciencia y sabiduría para lograr este propósito. A mi madre, por su amor y apoyo incondicional; sus palabras fueron de gran ayuda e inspiración cuando parecía que me iba a rendir. A mis hermanos, Dalila y Mauricio, por su apoyo y compañía en los buenos y malos momentos.

Yuri Alexandra Ordoñez Huila

Dedico este trabajo a Dios quien supo guiarme por el buen camino, me ha dado fuerzas para seguir adelante y no desmayar ante los problemas que se presentaban, enseñándome a encarar las adversidades sin perder la dignidad, ni desfallecer en el intento. A mis padres a quienes por ellos soy lo que soy, por su apoyo, consejos, comprensión y ayuda tanto en los momentos difíciles, como en todo lo que estuvo a su alcance durante todo mi proceso académico.

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a Dios y a nuestras familias por darnos la fortaleza y el apoyo necesario para superar los obstáculos y dificultades que se presentaron a lo largo de este trabajo. A nuestros profesores, quienes durante nuestro paso por la universidad, nos compartieron los conocimientos y herramientas necesarias para formarnos como profesionales. A nuestro director de trabajo de investigación, PhD Augusto Velásquez, por su valioso asesoramiento; su conocimiento y experiencia fueron enriquecedores no solo para la realización de este proyecto, sino para conocer y comprender la realidad social desde una óptica ética, profesional y solidaria.

Agradecemos de manera muy especial a la docente Yenni Angélica Conde Cardona por sus consejos, amistad y valioso acompañamiento durante el tiempo que duró la realización de esta investigación; sus aportes y apoyo incondicional fueron decisivos para esforzarnos y continuar hasta el final.

A todas las personas que de manera directa o indirecta contribuyeron con este propósito, mil gracias.

Marlon David Albán Silva
Yuri Alexandra Ordoñez Huila

TABLA DE CONTENIDO

	PÁG.
INTRODUCCIÓN	16
1. CAPITULO I	19
ANÁLISIS DE LOS EFECTOS SOCIALES DEL MOTOTAXISMO	19
Introducción	19
1.1. El concepto Informalidad	20
1.1.1. Origen del concepto de informalidad.....	20
1.1.2. Concepto de economía informal en Colombia.....	22
1.1.3. Informalidad en Popayán	27
1.2. Tipos de informalidad	30
1.2.1. Ventas ambulantes.	30
1.2.2. Mototaxismo.	34
1.3. Caracterización social del mototaxismo en la ciudad de Popayán	38
1.3.1. Motivos por los que trabaja como mototaxista.....	38
1.3.2. Lugar de procedencia.....	40
1.3.3. El Fenómeno del desplazamiento	45
1.3.4. Estado civil.....	50
1.3.5. Nivel educativo del mototaxista.....	53
1.3.6. Nivel educativo del conyugue.....	56
1.3.7. Nivel educativo del(os) hijo(s) del mototaxista.....	58
1.3.8. Estrato social.....	60
1.3.9. Vivienda.....	63
1.3.10. Servicios públicos con los que cuenta la vivienda.....	69
1.3.11. Afiliación a EPS.....	72
1.3.12. Seguro para clientes	76
1.3.13. Creencias religiosas	78
1.3.14. Participación en algún tipo de Asociación o Integración social	83
1.3.15. Riesgos a los que se enfrenta el mototaxista.....	86
1.3.16. Principales clientes.....	90

1.3.17. Distorsiones del mototaxismo.....	92
Conclusiones del capítulo	97
2. CAPITULO II.....	100
ANÁLISIS DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS DEL MOTOTAXISMO	100
Introducción.....	100
2.1. El mercado de las motocicletas en Colombia.....	101
2.2. La economía del mototaxismo.....	106
2.3. Caracterización económica del mototaxismo en la ciudad de Popayán.....	109
2.3.1. Tarifa por prestación del servicio	110
2.3.2. Tiempo dedicado a la actividad del mototaxismo.....	113
2.3.3. Ingresos.....	118
2.3.4. Modalidad de trabajo y escala salarial	121
2.3.5. Caracterización del capital de trabajo	124
2.3.6. Costo de operación y mantenimiento.....	132
2.3.7. Niveles de gasto y consumo.....	136
2.3.8. Niveles de ahorro y acumulación.....	159
2.3.9. Aproximación salarial.....	161
2.3.10. Rentabilidad del mototaxismo - salario versus gastos.....	166
2.3.11. Costo de la informalidad.....	170
2.4. Aspiraciones de organización, legalización y crecimiento empresarial	176
2.5. Problemáticas relacionadas con la práctica del mototaxismo.....	181
2.6. El mototaxismo y su interacción con la comunidad	187
Conclusiones del capítulo	190
3. CAPITULO III	192
ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS SOCIALES, ECONÓMICOS, POLÍTICOS Y AMBIENTALES DEL MOTOTAXISMO Y PROPUESTA DE ORGANIZACIÓN MICROEMPRESARIAL.....	192
Introducción.....	192
3.1. Análisis de los impactos sociales	194
3.1.1. Mejora de la movilidad, especialmente para personas de escasos recursos económicos y lugares de habitación alejados del perímetro urbano	194

3.1.2.	Empleabilidad para personas que no tienen una preparación académica para ejercer otro empleo	196
3.1.3.	Proliferación de enfermedades.....	197
3.1.4.	Incremento de la accidentalidad.....	198
3.1.5.	Incremento de la inseguridad ciudadana.....	200
3.2.	Análisis de impactos económicos	201
3.2.1.	Incremento en los ingresos de los mototaxistas y sus familias.....	202
3.2.2.	Un servicio económico y eficiente para transportarse	203
3.2.3.	Incentiva las ventas en determinados sectores comerciales.....	206
3.2.4.	Distorsión de los ingresos de taxistas y conductores del transporte público formal.....	208
3.2.5.	Disminución en la rentabilidad de las empresas de transporte publico formales .	209
3.2.6.	Distorsión de los ingresos del Estado vía impuestos	211
3.3.	Impacto Político.....	213
3.3.1.	Expedición o modificación de leyes y decretos para regular el mototaxismo	213
3.3.2.	Surgimiento de liderazgos políticos en defensa del mototaxismo	216
3.4.	Impacto ambiental.....	218
3.5.	Propuesta de organización microempresarial	221
3.5.1.	La economía solidaria como base de la propuesta microempresarial.....	221
3.5.2.	El modelo de trabajo cooperativo	224
3.6.	Diseño de la propuesta de organización microempresarial.....	229
3.6.1.	Administración de la Cooperativa	238
	Conclusiones del capítulo	246
4.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	248
5.	ANEXOS.....	254
6.	BIBLIOGRAFÍA	305

TABLA DE CUADROS

	PÁG.
Cuadro N° 1. Clasificación de motocicletas para liquidación de tarifas SOAT	131
Cuadro N° 2. Aproximación salarial de los mototaxistas con capital de trabajo propio	162
Cuadro N° 3. Aproximación salarial de los mototaxistas con capital de trabajo alquilado.....	162
Cuadro N° 4. Liquidación salarial con base en el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2015.....	164
Cuadro N° 5. Distribución del salario para pagos de obligaciones (con capital de trabajo propio).....	167
Cuadro N° 6. Distribución del salario para pagos de obligaciones (con capital de trabajo alquilado)	168
Cuadro N° 7. Porcentaje de participación de motocicletas en accidentes de tránsito.....	199
Cuadro N° 8. Valor del servicio de transporte de pasajero en cada modalidad.....	204

TABLA DE GRÁFICOS

	PÁG.
Gráfico N° 1. ¿Por qué trabaja como mototaxista?.....	39
Gráfico N° 2. Zona de la que proviene.. ..	43
Gráfico N° 3. Lugar de procedencia.	45
Gráfico N° 4. ¿Es usted desplazado por la violencia?	48
Gráfico N° 5. ¿Es usted víctima de la violencia?.....	49
Gráfico N° 6. Estado civil.....	51
Gráfico N° 7. Número de hijos.	52
Gráfico N° 8. Nivel educativo del mototaxista.....	55
Gráfico N° 9. Nivel educativo del cónyuge.	57
Gráfico N° 10. Nivel educativo de hijos.....	59
Gráfico N° 11. Institución Educativa.....	60
Gráfico N° 12. Estrato social.	62
Gráfico N° 13. Vivienda propia.	63
Gráfico N° 14. Modalidad de vivienda.....	65
Gráfico N° 15. Lugar de habitación (sector).....	67
Gráfico N° 16. Material de construcción de la vivienda.	68
Gráfico N° 17. Servicios públicos con los que cuenta la vivienda.	70
Gráfico N° 18. Afiliación del mototaxista a EPS	74
Gráfico N° 19. Afiliación a EPS de hijos y cónyuge.....	75
Gráfico N° 20. Seguro para clientes.	78
Gráfico N° 21. Creencias religiosas.....	80

Gráfico N° 22. Celebraciones culturales.....	82
Gráfico N° 23. ¿Pertenece a algún tipo de asociación o integración social?.....	84
Gráfico N° 24. Tipo de asociación a la que pertenece.	85
Gráfico N° 25. ¿Se enfrenta a algún tipo de riesgo?.....	87
Gráfico N° 26. Tipos de accidentes a los que están expuestos.	88
Gráfico N° 27. Tipo de riesgo al que se enfrentan.....	89
Gráfico N° 28. Principales clientes.....	91
Gráfico N° 29. ¿Este empleo se presta para algún tipo de actividad ilegal?.	94
Gráfico N° 30. Actividades ilegales, a las que se considera, se presta el mototaxismo	96
Gráfico N° 31. Tendencia de ensamble de motocicletas en Colombia.....	102
Gráfico N° 32. Tendencia de importación de motocicletas en Colombia.	102
Gráfico N° 33. Tendencia de venta de motocicletas en Colombia	104
Gráfico N° 34. Tarifa mínima por recorrido.....	110
Gráfico N° 35. Tarifa intermedia por recorrido.....	112
Gráfico N° 36. Tarifa máxima por recorrido	113
Gráfico N° 37. Días que labora como mototaxista.....	115
Gráfico N° 38. Tiempo dedicado a la actividad del mototaxismo.....	115
Gráfico N° 39. ¿Realiza otra actividad diferente al mototaxismo?.	116
Gráfico N° 40. Actividad que realiza diferente al mototaxismo.....	117
Gráfico N° 41. Ingresos netos diarios.....	119
Gráfico N° 42. Pertenencia de la motocicleta.....	122
Gráfico N° 43. Dueño de la motocicleta que trabaja el mototaxista.....	123
Gráfico N° 44. Sistema de pago.....	123

Gráfico N° 45. Sistema de compra.	125
Gráfico N° 46. Intención de uso de la motocicleta.	126
Gráfico N° 47. Modelo de la motocicleta.	127
Gráfico N° 48. Cilindraje de la motocicleta.....	129
Gráfico N° 49. ¿Tiene SOAT?.....	130
Gráfico N° 50. Valor pagado por concepto de SOAT.	131
Gráfico N° 51. Gasto diario en gasolina.	132
Gráfico N° 52. Periodo de mantenimiento de la motocicleta.	134
Gráfico N° 53. Costo del mantenimiento de la motocicleta	135
Gráfico N° 54. Valor mensual del servicio de acueducto.....	138
Gráfico N° 55. Valor mensual del servicio de energía eléctrica.....	140
Gráfico N° 56. Valor mensual del servicio de gas.....	141
Gráfico N° 57. Valor mensual del servicio de teléfono.	142
Gráfico N° 58. Valor mensual del servicio de televisión por cable o suscripción	144
Gráfico N° 59. Valor mensual del servicio de Internet.....	145
Gráfico N° 60. Valor mensual del servicio de arriendo.....	147
Gráfico N° 61. Gasto mensual en educación de hijos o cónyuge.	149
Gráfico N° 62. Gasto mensual en salud.	151
Gráfico N° 63. Gasto mensual en alimentación.....	153
Gráfico N° 64. Gasto mensual en recreación.....	155
Gráfico N° 65. Gasto en vestido.	158
Gráfico N° 66. ¿Con lo que gana, le alcanza para ahorrar?.....	160
Gráfico N° 67. Capacidad de ahorro diario.....	160

Gráfico N° 68. ¿Su moto ha sido inmovilizada y multada en algún reten de la policía?.	171
Gráfico N° 69. Costo de las multas generadas por infracciones de tránsito.....	172
Gráfico N° 70. ¿Ha sido objeto de soborno por parte de la Policía para evitar alguna multa?. 174	
Gráfico N° 71. Valor pagado por concepto de sobornos a la Policía.	175
Gráfico N° 72. ¿Le gustaría que su trabajo se legalice como microempresa o cooperativa?....	177
Gráfico N° 73. ¿Por qué no le gustaría que su trabajo se legalice como microempresa o cooperativa?.....	178
Gráfico N° 74. ¿Asumiría los costos que implica legalizar el mototaxismo?.	179
Gráfico N° 75. ¿Por qué no estaría dispuesto a asumir los costos que implica legalizar el mototaxismo?.....	180
Gráfico N° 76. Problemáticas generadas por el mototaxismo.	182
Gráfico N° 77. Trato por parte de las autoridades municipales.....	185
Gráfico N° 78. Para las autoridades, el mototaxismo es:.....	186
Gráfico N° 79. Grado de aceptación entre la comunidad payanesa.....	187
Gráfico N° 80. Características que definen el mototaxismo.....	188
Gráfico N° 81. Otras características que definen el mototaxismo.....	189
Gráfico N° 82. Niveles de accidentalidad en motocicleta (Popayán).....	199

TABLA DE ANEXOS

	PÁG.
Anexo 1. Cálculo de la muestra para aplicación de la encuesta	255
Anexo 2. Formato encuesta social aplicada a mototaxistas	256
Anexo 3. Formato encuesta económica aplicada a mototaxistas	262
Anexo 4. Banco de preguntas para entrevistas a mototaxistas	268
Anexo 5. Banco de preguntas para entrevistas informales a usuarios del mototaxismo	269
Anexo 6. Banco de preguntas para entrevistas informales a comerciantes	270
Anexo 7. Banco de preguntas para entrevistas informales los conductores del transporte público colectivo de la ciudad.....	271
Anexo 8. Banco de preguntas para entrevistas informales a empresas de transporte público de la ciudad.....	272
Anexo 9. Derecho de petición ante la Secretaria de Tránsito Municipal.....	273
Anexo 10. Respuesta al derecho de petición por parte de la Secretaria de Tránsito Municipal de Popayán.....	275
Anexo 11. Informe de la CRC sobre calidad del aire. Noviembre de 2014.	277
Anexo 12. Resultados del estudio acerca de la preferencia de marcas de motocicletas	278
Anexo 13. Estadísticos de la encuesta social.....	279
Anexo 14. Estadísticos de la encuesta económica	288

INTRODUCCIÓN

El Departamento del Cauca ha sido uno de los más golpeados por cuenta del rezago económico y social causado por la violencia de los grupos armados ilegales, la corrupción, el narcotráfico, la escasa industrialización y los bajos índices de educación y empleo. Esto ha llevado a que muchas personas hayan emigrado del campo a la ciudad en busca de mejores oportunidades, otros han decidido unirse a los grupos armados ilegales o al narcotráfico debido al descuido por parte del Estado y ante la necesidad eminente de sobrevivir y obtener unos ingresos.

Popayán no ha sido ajena a este fenómeno y ha afrontado durante los últimos años un estancamiento su desarrollo ubicándose entre las primeras ciudades con el más alto índice de desempleo, con un gran problema de desplazamiento a causa de la violencia y la formación de grandes cinturones de miseria en sus zonas periféricas. La incapacidad de la economía Payanesa para absorber toda la mano de obra presente en la ciudad, la escasa formación técnica y profesional de las personas en edad de trabajar, y la falta de empresa y oportunidades laborales, han ido acrecentando el problema de desempleo y con ello el crecimiento de los índices de pobreza y desigualdad de sus habitantes. Estas personas, en su afán de lograr los medios y recursos para poder sobrevivir, han recurrido a diversas actividades como las ventas ambulantes, el mototaxismo y hasta pedir limosna en las calles, todo con el fin de obtener unos ingresos que les permita satisfacer sus necesidades y las de sus familias.

El mototaxismo es uno de los trabajos más representativos de las diversas actividades informales desarrolladas en la ciudad. Se define como un medio de transporte informal que permite a la comunidad Payanesa desplazarse de un lugar a otro de una forma más económica que un taxi y más rápida que una buseta, a pesar de representar un mayor riesgo para la vida y la integridad del pasajero y del conductor.

De este oficio ha surgido toda una dinámica comercial y de empleo la cual ha permeado las esferas económicas de la ciudad. Hoy día, la erradicación de esta labor se ve más como un problema social que como una solución al tratamiento de este fenómeno. Es un modelo de trabajo que ha permitido a las personas encontrar una forma de obtener unos ingresos y crear

microempresas dedicadas al alquiler de motocicletas y el cobro de una cuota al empleado por el uso del vehículo. Adicionalmente, el flujo de dinero producto de la prestación de este servicio, ha influido en la consolidación de nuevos negocios alrededor de este trabajo, los cuales ven en los mototrabajadores unos clientes potenciales; fuera de ello, los almacenes dedicados a la venta de productos y repuestos automotrices se han beneficiado de esta actividad debido a una mayor demanda de los productos ofertados por parte de estas personas.

A partir de lo anterior, el presente estudio busca darle respuesta a la pregunta sobre los efectos socioeconómicos y posibles impactos que el mototaxismo ejerce sobre la economía, la sociedad y el medio ambiente mediante un análisis detallado de este fenómeno desde una caracterización social y económica, partiendo desde el núcleo familiar de los mototaxistas, su modo de trabajo, los riesgos a los que se enfrentan, hasta llegar al conocimiento de su estilo de vida y la forma como distribuyen sus ingresos para satisfacer sus necesidades y las de su familia.

El fundamento de este trabajo tiene como base teórica conceptos de economía informal, economía solidaria y empleo informal, acuñados por autores como Luis Razeto, José Luis Coraggio, Hernando de Soto, Franz Hinkelammert, entre otros, quienes a través de conceptos, análisis críticos y de perspectiva, argumentan el impacto de estas económicas sobre la economía formal o capitalista y muestran la evolución de este fenómeno en América Latina. Para conocer la realidad del mototaxismo en la ciudad de Popayán, se recolectó información a través de encuestas estructuradas, observación a la dinámica laboral en las calles y realización de entrevistas a mototaxistas, usuarios, comerciantes, empresas de transporte público colectivo y autoridades municipales ya que en el momento no se cuenta con información oficial la cual permita determinar variables como el total de ingresos, nivel de vida, gastos asociados a este oficio, etcétera.

De los resultados del procesamiento de la información se configuran tres capítulos en los que se contextualiza la realidad económica y social de este trabajo, el impacto social, económico, político y ambiental y las posibles soluciones para la organización y reglamentación de esta actividad.

En el capítulo I se hace un recorrido de la parte social empezando por la identificación de diferentes ámbitos de la informalidad, posteriormente se hace un análisis social del mototaxismo donde se exponen los diferentes juicios que tienen influencia directa en el tipo de personas que ejercen esta actividad y su calidad de vida. Se realiza una descripción del entorno social y familiar, número de personas a cargo, cobertura en salud, propiedad y modalidad de la vivienda y acceso a servicios públicos y se finaliza con la identificación, desde del tipo de riesgo asumido por el mototaxista al realizar su trabajo.

El capítulo II determina los efectos económicos a partir del análisis del mercado de las motocicletas en Colombia y la descripción teórica de la económica del mototaxismo. Seguidamente se muestra una caracterización económica este oficio, teniendo en cuenta las tarifas por prestación del servicio, jornada laboral, ingresos percibidos y modalidad de trabajo; también se realiza un análisis del capital de trabajo, las características principales del tipo de motocicleta utilizada y sus costos de operación y mantenimiento. Como tercer punto se determina los niveles de gasto y consumo y la distribución de sus ingresos, también se analiza su rentabilidad y las posibles opciones de ahorro. Finalmente se determinan los costos incurridos por realizar esta actividad ilegal (multas y extorsiones) y las aspiraciones de organización y crecimiento microempresarial.

En el capítulo III se realiza un análisis descriptivo de los impactos ocasionados sobre la sociedad, la economía local, el medio ambiente y la influencia sobre el plano político de la ciudad. Este análisis se basa en un recorrido documental, entrevistas a los mototaxistas, comerciantes y estudios realizados en la ciudad sobre impactos ambientales. Teniendo en cuenta los anteriores análisis se realiza una propuesta de organización microempresarial bajo la cual se organice esta actividad de tal manera que genere un beneficio para la comunidad y se puedan tratar los posibles impactos negativos a fin de minimizarlos al máximo.

Al concluir este estudio, se pretende haber mostrado la realidad de los efectos e impactos del mototaxismo pero no solo desde la perspectiva de un servicio de transporte informal, sino desde la realidad de las familias y su cotidianidad, a fin comprender que detrás de esta actividad existe toda un tejido familiar y social dependiente de este trabajo y que este fenómeno al permear el sistema económico y social necesita más que una restricción a la movilidad para poder solucionar esta problemática.

CAPITULO I

ANÁLISIS DE LOS EFECTOS SOCIALES DEL MOTOTAXISMO

Introducción

En el presente capítulo, se pretende determinar el perfil social desde diferentes ámbitos de vida de las personas que ejercen esta actividad, pero para empezar, se hace una caracterización del origen del concepto de informalidad, la manera cómo surgió en Colombia, hasta contextualizarlo en la ciudad de Popayán. Posteriormente se identifican las modalidades de informalidad en la ciudad entre ellas se encuentra el mototaxismo, y algunas de sus desventajas sobre todo en el tema de la salud.

Así mismo, se presenta un análisis de los efectos sociales de la población mototaxista, donde por medio de la aplicación de una encuesta realizada a una muestra de 232 mototaxistas en el mes de julio de 2015, y en el que el tamaño de la muestra se seleccionó a través de procedimientos estadísticos, estableciéndose un 6% como margen de error y un nivel de confianza del 94%. De esta manera, la encuesta se aplicó en diferentes sectores de la ciudad donde es más común la aglomeración de estos individuos.

En el cual, se identificaron diferentes aspectos contribuyentes a la realización de dicho análisis, el cual tiene por finalidad determinar las variables que conducen a estos individuos a optar por esta actividad informal, como medio de trabajo. Determinar como el mototaxismo ha intervenido en los aspectos sociales en la ciudad, hasta incorporarse a la denominada “economía del rebusque”, convirtiéndose en una respuesta al creciente desempleo y, a su vez, en un problema social.

Además, en el análisis se evidenciarán aspectos como las condiciones de vida, procedencia, y nivel educativo de los mototaxistas y como éste es sino la primordial, una de las principales variables tanto para el desarrollo de estos individuos, y el de su entorno familiar, como para el momento de tomar la decisión emplearse ya sea formal o informalmente.

En la parte final del capítulo, se identifican los problemas y dificultades que enfrentan los mototaxistas en su labor, referentes a los riesgos y estigmatizaciones concebidas en el desarrollo de su actividad.

1.1. El concepto Informalidad

1.1.1. Origen del concepto de informalidad

Desde sus orígenes, el concepto de economía informal se convirtió actual en la década de 1970 como una etiqueta para las actividades económicas que se desarrollan fuera del marco de los establecimientos de las empresas del sector público y privado. Surgió en un principio, en respuesta a la proliferación de auto-empleo y el trabajo informal en las ciudades del Tercer Mundo; pero enseguida, la expresión llegó a ser usada con referencia a las sociedades como Gran Bretaña, el cual, entró a competir con otros adjetivos describiendo la desindustrialización, más notablemente, muchos economistas, y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), han identificado el “sector informal” como algo a lo que deben hacer frente a, por lo menos como una característica de la vida entre el Tercer Mundo de pobres urbanos.

Otra apreciación, está en la década de los 50 y 60, donde el término usado era marginalidad, con el cual hacían alusión a la población migrante quienes ofrecían su fuerza de trabajo en los centros urbanos. Desde el punto de vista marxista, aquellos sectores que migraban a las grandes ciudades o zonas urbanas, eran vistos como “ejército de reserva” o “sobrepoblación relativa”, considerada mano de obra potencial a la espera de ingresar al mercado de trabajo formal, la cual, no era absorbida en el nuevo modelo de desarrollo actual.

Para algunos autores como Germani, en la década de los 70, afirmaba que la marginalidad era algo similar a la no participación en varias esferas institucionales de la sociedad, acudiendo a explicaciones demográficas, políticas, socioculturales en las cuales se recalcan la subsistencia de modelos familiares de socialización donde persistía la

subcultura de la pobreza. A manera general, se buscaba afirmar la homogeneidad de los sectores que no se incorporan al mercado de trabajo, donde trataban de identificar tanto las condiciones materiales de vida, como sus pautas culturales, entre otras.

En un informe a la Oficina Internacional del Trabajo, que es la secretaria por decirlo de alguna manera de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), encargada entre otras cosas de crear mayores oportunidades tanto para hombres como para mujeres y puedan tener empleos e ingresos dignos, Hart (1993), había postulado un modelo dual de oportunidades de ingresos para la fuerza de trabajo urbana, basado principalmente en la distinción entre el empleo remunerado y el trabajo por cuenta propia, siendo aplicado el concepto de “informalidad” a un último tipo de actividad. Esta autor, señaló la notable dinámica y diversidad de estas actividades las cuales, para él, iban mucho más allá de los “lustrabotas y los vendedores de fósforos” (Hart, 1993: 68).

A la postre, esta caracterización dinámica de todo lo relacionado al sector informal, terminó difuminándose en la misma medida en la cual el concepto se fue institucionalizado en la burocracia de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en aras de redefinir la informalidad y convirtiéndola en sinónimo de pobreza (Haller, 2004: 9-10). Donde se consideró la economía informal como una “modalidad urbana” que se caracterizaba principalmente por:

- La exigüidad de los obstáculos al ingreso, en La economía informal 10 que se refiere a las aptitudes, el capital y la organización.
- La propiedad familiar de las empresas.
- Lo reducido de la escala de operaciones.
- El empleo de métodos de producción de gran densidad de mano de obra y de tecnologías anticuadas.
- La existencia de mercados no regulados y competitivos

De ahí, según Ochoa (2004), la Organización Internacional del Trabajo considera que la informalidad es una forma urbana de hacer las cosas, cuya marca distintiva incluye: pocas barreras a la entrada para el empresario, en términos de habilidades y capital requerido; empresas de propiedad familiar; operación en pequeña escala; producción de trabajo intensiva con tecnología adaptada, y un mercado no regulado y competitivo.

Para el DANE, la informalidad es caracterizada por incorporar unidades dedicadas a la producción de bienes y prestación de servicios, con la principal finalidad de crear empleos y generar ingresos para las personas participantes de esa actividad. Dichas unidades funcionan típicamente en pequeña escala, con una organización rudimentaria en la cual hay muy poca o ninguna distinción entre el trabajo y el capital, como factores de producción. Las relaciones de empleo en los casos en que existan se basan más bien en el empleo ocasional, el parentesco o las relaciones personales y sociales, no en acuerdos contractuales suponiendo garantías formales (Ochoa, 2004). Por ello, hace una propuesta sobre los conceptos claves de una correcta definición de informalidad en la cual caracteriza al trabajador informal bajo tres aspectos:

- El trabajo informal no está cubierto por la seguridad social y no es remunerado bajo las leyes del salario mínimo.
- Esta actividad es desarrollada por grupos marginados como desempleados, individuos de bajos ingresos e inmigrantes.
- Los trabajadores informales se enfrentan a condiciones de higiene y salud inferiores a las de los trabajadores formales.

1.1.2. Concepto de economía informal en Colombia

Por lo que se refiere al caso de Colombia, la economía informal inicio en los años sesenta hasta mediados de los setenta, donde imperó en la política económica el concepto de *sector marginal*, siendo este el resultado de las migraciones rurales y el desempleo urbano. Consecuentemente, se han efectuado estrategias centradas particularmente, en el sector capitalista moderno. En aquel momento, surgen de forma lenta y gradual, políticas

y alternativas fundadas en el soporte a las pequeñas unidades urbanas. Desarrolladas por el plan “*para cerrar la brecha*” (1975), en su política de Desarrollo Rural Integrado (DRI) encaminada primordialmente a productores campesinos, aunque también crea posibilidades a las pequeñas unidades urbanas no capitalistas. No obstante, debido a la escasa cobertura de dichos programas y “[...] *su fallida ideología descentralizada*” (López, 1986a:157), se identifican dos dificultades trascendentes: su énfasis es el sector servicios, el sector comercio y el sector industrial que son una expresión del subempleo y no diferencia la combinación de unidades económicas desiguales (pequeñas y medianas) a pesar de su distinta naturaleza; más adelante, los términos *pequeña y mediana industria*, surgen para facilitar el acceso al crédito institucional, empero, el escaso crédito es absorbido por las medianas empresas y las más pequeñas quedan al margen de este beneficio.

Por su parte, según Hurtado (2013), es de mediados de la década del setenta, el concepto de “sector informal”, adquiere gran importancia como objeto de acción del Estado, y es utilizado ampliamente en la literatura técnica y en la expedición de políticas públicas sobre empleo y capacitación laboral de su dimensión y especificidad; no solamente en el sector industrial, sino en todos los sectores, debido a la dificultad por parte de la economía moderna para una completa absorción. A principios de los años ochenta, la crisis macroeconómica provocada, entre otros sucesos, induce a un aumento en el nivel de desempleo, fenómeno que incide directamente en los niveles de pobreza se agudiza, a causa de la estrategia de ajuste estructural acogida por el gobierno para controlar de cierta manera la crisis. Desde este contexto, el gobierno ha desarrollado diferentes estrategias como los posteriores Planes de Desarrollo, el “Plan de Integración Nacional” (1979), El Cambio con Equidad (1983) se trata aparentemente del “sector informal” y una de las medidas gubernamentales a manera de respuesta al problema del desempleo fue la de establecer un Plan Nacional de Desarrollo de la Microempresa- (1984).

Inmediatamente después, la microempresa entra a reemplazar el sector informal, por el mayor protagonismo de los programas y políticas dirigidos a la misma, donde se crea una equivalencia implícita, entre ambos conceptos, es decir, “sector informal” y

“Microempresa”, debido a su gran similitud, dentro de los aspectos en los cuales se asemejan están: la poca capacidad tecnológica, la formación positiva de sus empresarios y trabajadores y el escaso capital fijo, donde la manera principal de apreciar el tamaño relativo de la economía informal urbana es definiéndola por la pequeña escala siendo esta, una de las debilidades que deberían ser atendidas a una estrategia integral de desarrollo.

De esta manera, entre los componentes básicos de este plan se consideran: la promoción de formas asociativas para enfrentar los problemas de mercado y de acceso a la seguridad social, la asistencia técnico- administrativa, el crédito, la ampliación de los problemas de capacitación a partir de la sistematización metodológica de un modelo de intervención desarrollado en fundaciones privadas de origen empresarial a partir de la amplia capacidad operativa del servicio nacional de aprendizaje (SENA)¹.

Hay que mencionar además, para Hurtado (2013), en la estructura institucional, la creación de este plan genera una de las innovaciones más demostrativas: además de las organizaciones no-gubernamentales (ONG), encargadas de ejecutar programas de desarrollo social, entidades gremiales representativas de sectores sociales implicados en organismos de coordinación o de consulta, se establecen expresamente organizaciones de la sociedad civil, un papel activo y protagónico, no sólo en la ejecución, si no en la coordinación del programa gubernamental de desarrollo.

En la búsqueda de garantías de legitimidad técnica y neutralidad ante posibles conflictos entre ejecutores estatales y privados, el gobierno asigna para la coordinación general del Plan Nacional de Desarrollo de la microempresa al Departamento Nacional de Planeación (DNP), - una de las más importantes instancias del Gobierno por su tradición de rigor y pocas concesiones a los intereses políticos inmediatos (Ramírez, 2002: 14). A finales de

¹ Según Ramírez (2002), desde finales de la década de los sesenta hasta los ochenta, el SENA y otras instituciones análogas en América Latina, orientan parte de su acción – desde los sectores modernos y desde la política gubernamental-, al sector informal de la economía. El SENA particularmente, lidera el proceso a través de Programas de Promoción Profesional Popular o Programas móviles Urbanos y Rurales. Esta institución diferencia una estrategia “incorporativa” dirigida al mejoramiento de las condiciones de productividad de las unidades productivas informales. Estos programas se enfocaron prioritariamente en la capacitación laboral, la organización de asociaciones para la comercialización y la promoción de microempresas, tanto individuales como asociativas (Ramírez, 2002: 14).

la década de los ochenta, se inicia el marco de adaptación de la propuesta neoliberal en el gobierno liberal de Virgilio Barco Vargas (1986-1990) para luego ser integralmente aplicada a partir del gobierno liberal presidido por Cesar Gaviria Trujillo (1990-1994).

En consecuencia, según lo planteado anteriormente, se identificó que en Colombia una de las razones por las cuales el sector informal ha venido creciendo durante los últimos años ha sido la incapacidad del sector formal de emplear a toda la población.

Para Gómez, Agudelo & Borrález (2005), la informalidad en Colombia:

“[...] no puede ser considerada sólo como un proceso de transición de la informalidad a la formalidad en términos de empleo, pues se trata de un fenómeno dependiente de otros factores de mayor complejidad. El alcance de un importante crecimiento de la economía no implica necesariamente bajos niveles de informalidad, pues más allá de la dimensión económica están los problemas estructurales de orden social y político del país: es probable, que buena parte de este fenómeno presente en las ciudades, este vínculo con la pobreza y el conflicto armado interno, afectando con particular intensidad a determinados sectores de la población” (Gómez, Agudelo & Borrález, 2005: 42-43).

Ahora bien, teniendo en cuenta el proceso de la economía Colombiana, se podría afirmar que al crecer el desempleo, por la incapacidad del sector formal de ocupar a toda la población se produce un incremento del sector informal. Esto se puede corroborar observando la dinámica anticíclica del sector, pero el incremento de éste, hace disminuir el desempleo en menor instancia, al ser considerado como una opción para hallar empleo.

A su vez, al aumentar el empleo de individuos por cuenta propia o informalmente, las personas desempleadas y con un salario cero ahora se hallarán laborando en el sector informal, con un salario que antes no poseían, pasando así de un salario cero a un salario mayor al salario de indiferencia, pero menor al salario mínimo. Así mismo, para Hurtado (2013), *“[...] la alta incidencia de la economía informal en Colombia afecta el crecimiento económico del país y por lo tanto representa un obstáculo para cumplir los objetivos de generación de empleo decente” (Hurtado, 2013: 49).*

En síntesis, debido a existir condiciones de pobreza extendida, los sectores económicos (es decir, el sector primario o sector agropecuario, al sector secundario o sector industrial, y el sector terciario o sector servicios) utilizan el trabajo informal para obtener mayores ganancias y los pobres deben aceptar las condiciones del trabajo porque es su única posibilidad de obtener recursos; es así, como el empleo informal es el reflejo de la calidad del empleo en el país caracterizada por diversos factores, principalmente por los bajos niveles de cobertura en seguridad social, ingresos inferiores a los del empleo formal, bajos niveles de educación, entre otros. De igual manera, es evidente que en mayor medida las unidades de producción carecen de registros, tienen baja productividad, así como bajo acceso al sector financiero y no llevan registros contables (Bustamante, 2001:5).

Finalmente, y considerando los criterios de la Organización Internacional del Trabajo y las recomendaciones de la reunión del Grupo de expertos Delhi en 2001, Colombia adopta la definición de empleo informal como:

- Los empleados particulares y obreros que laboran en establecimientos, negocios o empresas hasta con cinco personas en todas sus agencias y sucursales, incluyendo al patrono y/o socio.
- Los trabajadores familiares sin remuneración.
- Los trabajadores sin remuneración en empresas o negocios de otros hogares.
- Los empleados domésticos.
- Los jornaleros o peones.
- Los trabajadores por cuenta propia que laboran en establecimientos hasta cinco personas, excepto los independientes profesionales.
- Los patronos o empleadores en empresas de cinco trabajadores o menos.
- Se excluyen los obreros o empleados del gobierno.

1.1.3. Informalidad en Popayán

La Ciudad de Popayán se caracteriza por el bajo nivel en el proceso de desarrollo económico y esto se explica por otros factores como: el proceso migratorio desde zonas rurales del Municipio de Popayán, desde otros municipios del departamento e incluso de otros departamentos del país, en búsqueda de “mejores oportunidades”, vivienda, educación y empleo especialmente de mano de obra no calificada-, que a su vez, genera un problema urbanístico, crecimiento de la ciudad y de actividades económicas de tipo informal.

Según Hurtado (2013), la clave del aumento está en las personas desplazadas y las que migran hacia Popayán,” [...] *La cantidad de desplazados y personas que son recibidas a diario, ha aumentado la población lo que hace que cada uno busque una forma de subsistencia y crean negocios informales y ambulantes*”, (Hurtado, 2013: 64).

Según un informe del Ministerio de Trabajo, mucha gente de poblaciones vecinas de las zonas rurales del municipio de Popayán y sus alrededores, han llegado a la capital caucana en busca de mejores oportunidades en todos los aspectos de sus vidas, lo cual generó un alto grado de desorden en el crecimiento de la ciudad y una creciente demanda de fuentes de empleo, especialmente de mano de obra no calificada, que aceleró un crecimiento desbordado de las actividades económicas de tipo informal. Como respuesta a esa crisis, han surgido numerosas empresas y especialmente microempresas, en actividades semi-industriales, comerciales y de servicios dentro de la economía informal (MinTrabajo, 2011: 13).

La educación juega un papel protagónico en la economía de la ciudad, con un número alto de estudiantes universitarios, de los cuales el en promedio el 50% tiene procedencia de otras ciudades de la región y el país, repartidos en las universidades por cuanto jalona otros servicios conexos a la educación como alimentación, vivienda, vestido, diversión, fotocopias, digitación, etc. Que constituyen un gran dinamizador del empleo y un eficiente distribuidor del ingreso, especialmente, porque permite la proliferación de pequeños negocios familiares, no intensivos en capital, pero eficientes en el aumento del ingreso.

Según un informe de la Cámara de Comercio del Cauca (2010), la ciudad de Popayán se ha mantenido en un bajo nivel en el proceso de desarrollo económico, situación que se explica por varios factores entre éstos se destacan, la escasa iniciativa empresarial de los Payaneses y la fuerte dependencia del sector informal como principal generador de empleo. Participa también en la distribución de productos industriales llegados principalmente del centro y sur del país, por la vía Panamericana. La ciudad no posee un gran número de industrias, ni es centro importante para el acopio de la producción de bienes primarios de la región. Según la estructura productiva local, los productos del sector primario (la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca), salen por lo general, sin pasar por un proceso industrial (Cámara de Comercio, 2010).

Cabe destacar también, en el sector de la industria departamental, se destacan los subsectores de artes y manufacturas de papel, productos químicos y farmacéuticos, productos alimenticios y agroindustriales, metalmecánica, entre otros. En particular, en el sector terciario o de servicios, al tener en cuenta sólo las actividades relacionadas con el comercio, la ciudad da cuenta de que prima la existencia de establecimientos relacionados con tiendas de abarrotes, servicios comunales y personales, hoteles y restaurantes.

Por lo cual, este fenómeno se podría explicar en la medida en que la constitución de negocios en el sector comercial no requiere una alta inversión y su credibilidad de éxito está respaldada por el pensamiento acertado de los productos y/o servicios prestados o distribuidos tendrían una demanda asegurada en las comunidades donde se localizan dichos establecimientos, de cierta manera, se estaría hablando de locales comerciales como: la miscelánea, la tienda de barrio, mini mercados entre otros, los cuales, ha generado en la ciudad de Popayán, según el Ministerio de Trabajo, una preponderancia de las empresas de tipo familiar con participaciones importantes a nivel local, siendo el reflejo latente de cada vez las microempresas informales presentan una tradición familiar, enfocando sus proyectos de vida en negocios generadores de ingresos de subsistencia.

Según Lewis (2015), y de acuerdo con el último reporte sobre empleo informal y seguridad social del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), la informalidad en Popayán aumentó en el 8,9% entre el primer trimestre del 2014 con el 53%, y el mismo periodo del 2015 con 58%. De las más de 105 mil personas ocupadas en

la capital del Cauca, el 42% están en la formalidad para este periodo. Mientras que hace un año atrás (2013) estas cifras eran menores (47%), pues, sólo 45 mil personas de las 95 mil ocupadas estaban en la informalidad.

Las personas socialmente aisladas o ciertamente en situación de informalidad se ven obligadas a desarrollar cada vez más, nuevas estrategias para intentar sobrevivir, realizando diferentes actividades por cuenta propia, lo cual, para Razeto (1993), a partir de ahí “[...] *Ha surgido así desde la realidad de la pobreza la mal llamada economía informal o economía invisible, que preferimos denominar economía popular en razón del hecho de mayor trascendencia económica y cultural que ella implica, tal es la activación y movilización económica del mundo popular*” (Razeto, 1993:10).

Asimismo, éstas condiciones, reflejan el grado de vulnerabilidad de la ciudad, además, genera el entorno propicio para el aumento de los niveles de desempleo e informalidad en las actividades económicas. Según instituciones como la Cámara de Comercio (2012), el impacto del sector financiero en la economía local es negativo, porque si bien su importancia es significativa por la alta captación de dinero presentada en la ciudad, el porcentaje de colocación de estos activos en la economía local es bastante baja, el 40% para los bancos y 51% para las corporaciones de ahorro y vivienda. Esta situación evidencia una salida sistemática de dinero del sistema económico regional, situación determinante de una mayor dependencia de los dineros procedentes del sector público, por cuanto con un porcentaje de colocación tan bajo, el aparato productivo privado no logra tener acceso los recursos necesarios para la realización de ensanchamientos productivos que diversifiquen la producción y expanda los mercados de los empresarios de la ciudad (Cámara De Comercio del Cauca, 2012).

Según el “Estudio e Identificación de Potenciales Beneficiarios del Programa de Formalización” (2011) de la Cámara de Comercio del Cauca, en Colombia, aproximadamente el 50% de la población económicamente activa está en la informalidad. Para efectos de la categorización, la Cámara de Comercio del Cauca define la economía informal como: “[...] *toda actividad económica ejercida en forma individual o familiar que involucra preferencialmente mano de obra familiar o individual, sin horario de trabajo establecido, sin un nombre comercial reconocido, con poco capital invertido y*

que no se encuentra inscrito formalmente en los registros de la entidades competentes, por lo cual no contribuye fiscalmente con la economía local” (Diagnostico Popayán, 2011: 25). Estas últimas crecen vertiginosamente, convirtiéndose en un problema, según esta institución, para el desarrollo económico de la ciudad (Cámara de Comercio del Cauca, 2011).

La respuesta a esta crisis de empleo, también se refleja en el seguimiento de pequeñas empresas operantes en la informalidad y se ubica especialmente en el sector comercio y el sector servicios, con poca concentración en el sector manufacturero, poco visibles en las estadísticas de las entidades estatales (Diagnóstico Municipio de Popayán, 2011: 20-25). El tema de la informalidad se enfoca en el estudio de microempresas de actividades económicas ilegales sin el cumplimiento de los requisitos exigidos en la ley 232 de 1995, la cual dictamina las normas y requisitos necesarios para el funcionamiento de los establecimientos comerciales. La Cámara de Comercio del Cauca ha llevado a cabo un estudio continuo enfocándose principalmente en alrededor de 1.143 microempresas pertenecientes al sector informal, de las cuales, el 53% de los microempresarios se dedican al comercio (Formalízate, 2009).

1.2. Tipos de informalidad

En este apartado, se darán a conocer dos de los tipos de informalidad más comunes en la ciudad de Popayán, de la siguiente manera:

1.2.1. Ventas ambulantes.

Observando un poco más a fondo, y según la última encuesta dada a conocer por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), todo parece indicar que el desempleo en Popayán no ha logrado disminuir, por el contrario, se ha multiplicado en los últimos años, con un porcentaje del 18%.

Aunque cabe resaltar, que estos resultados se deben un gran medida a la llegada de nuevos habitantes ya sea por el terremoto, el desplazamiento forzado, la violencia (familiar, estructural o armada), por lo cual es muy difícil lograr una disminución de consideración en este punto, pues ese impulso y necesidad por genera ingresos los lleva a emplearse por cuenta propia, ofreciendo entre tantos, alimentos de venta callejera, que a su vez no cuentan con las disposiciones ni vigilancia sanitaria, catalogándose como no aptos para el consumo, y sobre todo, no pagan impuestos, no tienen costos fijos como arriendo de un local, pago de servicios públicos, prestaciones sociales y salarios de ley, y donde se ha detectado desde hace algún tiempo la existencia de pequeños empresarios del espacio público, irrespetando las normas, e incluso invadiendo el espacio público con este tipo de ventas informales.

Todo esto, ha generado un problema de nunca acabar. Amparados en el Derecho al trabajo, del cual la Constitución Política de Colombia, en su artículo 25 dice: “[...] *El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas*”, propios y foráneos han encontrado en las calles, andenes y plazoletas una forma de subsistir. (Constitución Política, 1991: Art25).

Se estima entre los años 2005 y 2013 que las ventas ambulantes ascendieron en un 60 por ciento y se pasó de cerca de 100 vendedores a más de 500, los cuales, en muchos casos corresponde a trabajadores quienes no lograron engancharse en el mercado laboral y han decidido más bien iniciar su propio negocio particular, de hecho, el DANE considera este tipo de trabajadores como informales. Ubicados en cinco puntos de influencia: Centro histórico, la Esmeralda, Alfonso López, las afueras de clínicas, hospitales y colegios, y sitios de afluencia de comercio como Bella Vista y Catay. Cabe señalar que dicha cifra aumenta en temporadas claves como las Fiestas de Pubenza, la Fiesta de los Niños, el Día de la Madre, la temporada escolar y la Navidad.

Ésta es una clara muestra de la existencia de un problema sociocultural de fondo y del cual se necesita más educación e inversión para superar la pobreza, pues aunque cada administración repite controles y se esfuerza por superar el tema, aún no existe una

solución, ni se va al fondo del problema: la falta de empleos dignos y seguimiento a las mafias que involucran a los vendedores informales.

Por otra parte, y según el Ministerio de Trabajo, el empleo generado en los últimos años no ha sido lo suficiente como para retornar a tasas de desempleo de un dígito. Igualmente, el problema no es solo de cantidad de empleo, sino de la calidad del mismo; en efecto, el deterioro del empleo se ve reflejado en el comportamiento de la tasa de subempleo la cual sigue siendo superior al 35%; aunque estar de subempleado es menos grave a estar desempleado, esta condición también implica inestabilidad, incluso emocional, para el afectado y sus familias (MinTrabajo, 2011: 29).

Una de las más grandes dificultades para generar emprendimiento en la capital caucana, está en la superación de las restricciones crediticias que sufre la ciudad para desarrollarla, En efecto, el reducido tamaño de los negocios determina la financiación bancaria, en una relación directa en aras de discriminación contra estos negocios. Esto quiere decir, la prohibición cuantitativa del crédito es la mejor opción para cubrir los mayores riesgos de estos prestatarios según indican los bancos.

En estas condiciones, la más grande dificultad es la ausencia de capital “semilla” para los nuevos emprendimientos de una población que enfrenta grandes restricciones crediticias por parte del sector financiero. A nivel de los hogares, las restricciones de liquidez se encuentran concentradas en los más pobres, de la misma manera, y según el Ministerio de Trabajo, a esto se suma la ausencia de un portafolio de servicios no financieros al emprendimiento: acompañamiento técnico para el diseño de planes de negocio, servicios de acceso a mercados, servicios de fortalecimiento empresarial, servicios de financiamiento para el fortalecimiento, capitalización empresarial en la ciudad.

Retomando una de las características o puntos anteriores, es decir, el tema de las mafias que involucran vendedores ambulantes, el negocio es el siguiente: quienes poseen recursos adquieren una gran cantidad de material de contrabando para ponerlo a circular en ese negocio ilícito de las ventas ambulantes; ellos surten a los vendedores de la calle e imponen sus propias leyes. En bodegas u otros sitios almacenan y distribuyen sus mercancías, muchas veces relacionadas con el lavado de dólares. Así, de un día para otro,

aparecen en distintos sitios los más particulares productos, algunos de origen asiático y con igual precio.

Las mercancías, muchas de ellas bagatelas, invaden la ciudad. También se han detectado vehículos encargados de surtir las ventas callejeras de frutas y de comidas rápidas, y logran que quienes laboran diariamente de manera informal y se curten bajo el sol y la lluvia sean los menos beneficiados, pues al final alcanzan un pequeño porcentaje de dichas ventas. De hecho, algunos vendedores ambulantes reconocen no ser dueños de los puestos de ventas ni de las mercancías, y conocen de la existencia de un negocio con los andenes los cuales son demarcados y posteriormente alquilados.

Es así, como aparte del tema del contrabando, la piratería es un componente igual o más importante en el proceso. La propiedad intelectual sufre toda clase de atropellos por parte de la informalidad; películas, música y libros son los preferidos por los vendedores ambulantes, por eso cuando se realizan los controles la alarma crece, porque saben que allí está el capital, y además, no es suyo y deben pagarlo si se pierde, no se les dará otra oportunidad para continuar en el negocio.

Es así, como la gente se ve obligada a ejercer este tipo de actividades, en parte debido a que al existir condiciones de pobreza extendida, sectores económicos utilizan el trabajo informal para obtener mayores ganancias y los pobres deben aceptar esas condiciones de trabajo porque es su única posibilidad de obtener recursos. Dados los bajos niveles de productividad y las precarias condiciones laborales de estos negocios de subsistencia, se expresa la realización de su actividad en la propia vivienda del empresario o en el espacio público. Y es ahí, donde el ciudadano informal, se enfoca en su beneficio más no en su deber con la ciudadanía, en pocas palabras, se supone, debe primar el interés general sobre el particular, cuando se habla del interés general hace referencia al interés de los payaneses, sobre la recuperación del espacio público, espacio invadido por estos informales, y según el Decreto 1504 de 1998, en su artículo 2 “[...] *son bienes de uso público aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, fuentes y caminos y en general todos los inmuebles públicos destinados al uso o disfrute colectivo*”.

En conclusión, detrás de las ventas ambulantes hay un grave problema social de informalidad, de “rebusque”, de muchos factores que inciden directamente en estas personas para estar ahí, en cualquier semáforo o esquina, pero existe un dilema, qué debe primar, el orden, o el uso del espacio público frente al derecho al trabajo.

1.2.2. Mototaxismo.

La palabra “mototaxismo” se aplica al fenómeno surgido a partir de la utilización masiva de las motocicletas como medio de transporte en la mayoría de los municipios de Colombia. Para Gómez (2012), el fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Popayán como en el resto del país has ido considerado como un problema social, por tratarse de una “actividad informal” de transporte público, la cual, se presenta como una alternativa de único ingreso así como de aprovechamiento de este medio de transporte por parte de sus dueños con otro tipo de empleos²: “[...] de la misma manera que el poblador de asentamientos informales invade terrenos y el ambulante ocupa la vía pública, el transportista informal invade rutas... la ruta es un bien intangible compuesta por diferentes trayectos entre un punto inicial y otro terminal” (De Soto,1987:105).

El surgimiento del mototaxismo en Colombia, se inicia en la década de los años ochenta, específicamente en el Departamento de Córdoba, dada la necesidad, rápido acceso a lugares donde el servicio público no era posible, con el transcurso del tiempo, se incrementa considerablemente y para inicios del año 2012, de los 32 departamentos del país, en 26 cuentan con este servicio de transporte informal, en este mismo año, alrededor de 500.000 motos y 25.000 propietarios se dedican a esta actividad (Córdoba, 2012). Aunque en los últimos años, Popayán se ha ido convirtiendo en una de las ciudades con mayor número de desocupados y las estadísticas la mantienen como la numero diez con un porcentaje del 18%, entre las que también se clasifican con los más altos índices de desempleo del país, cabe resaltar, que ocupa el último lugar entre estas.

² Gómez (2012), expresa que en Colombia, en el año 2002, la ley 769 establece sanciones al conductor de motocicleta que decida utilizarla para el transporte público de pasajeros, posteriormente en el año 2006, el Decreto 2961, le da a las administraciones locales el poder de restringir el acompañante parrillero en las zonas donde se ofrece este servicio (Gómez, 2012).

Entre las causas originarias del mototaxismo está el escaso desarrollo empresarial de Popayán pero sobre todo la ausencia de empresas competitivas encargadas de generar oportunidades laborales, las cuales mediante una remuneración justa logre satisfacer las necesidades del trabajador y su familia. Esto ha generado un débil crecimiento social y económico debido a que la gran mayoría de empresas son de tipo familiar y su actividad principal está relacionada con el comercio al por menor, donde la innovación y generación de valor son escasos. Alrededor del 75% de las empresas constituidas en la ciudad se agrupan en el sector servicios donde un mayor porcentaje se dedica a la venta de bienes y servicios, la producción industrial es escasa y por ende los niveles de desempleo ocupan un porcentaje alto dentro de las estadísticas nacionales.

Ante esta situación, una alternativa para muchas personas es ofrecer el servicio de mototaxi, para recuperar lo que dejaron de ganar o para empezar a ganar lo que nunca habían ganado. Estos prestan el servicio de transporte hacia cualquier sitio de la ciudad e incluso a lugares donde no existe la adecuada prestación del servicio público organizado como en los barrios periféricos, cobrando tarifas más altas comparadas con las oficiales (entre 1500, 2000 y 2500 pesos por cada viaje). Es una actividad desempeñada por hombres, mujeres, jóvenes y adultos, la gran mayoría con escasos niveles de formación educativa, desempleados, con actividades poco remuneradas, así como dueños de motos con empleos medianamente remunerados deseosos de aprovechar esta circunstancia para obtener un ingreso adicional.

A pesar de las medidas de control³ llevadas a cabo por parte de la Administración Municipal para regular y controlar este oficio (“pico y placa”, implementando el uso de señales y distintivos, prohibición de conducir por determinados lugares de la ciudad como el Centro Histórico o el decomiso de las motos y multas) este tipo de informalidad se sigue incrementando: para finales del año 2012, transitan por la ciudad alrededor de 17.000 mototaxistas (Alcaldía de Popayán, 2012).

³ La secretaria de Gobierno, Alcaldía Municipal de Popayán (2012), manifiesta que n lo relacionado con la oficialización de esta actividad, la Corte Constitucional estudia el tema de la ilegalidad y establece que mientras no se cumpla con los requisitos estrictos de seguridad y garantías, el tema del mototaxismo no se autoriza como una empresa transportadora legal (Secretaría de Gobierno, Alcaldía Municipal de Popayán).

Los alcaldes de cada una de las localidades, están obligados a rechazar el mototaxismo por muchos motivos, especialmente porque es ilegal, y donde para este caso, Caracol Radio en su artículo “El Ministerio de Transporte reglamenta el mototaxismo”, argumenta que este servicio se debe prestar bajo responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada. Otra de razón importante, es porque, también amenaza el transporte público masivo, el cual, en las ciudades se ha invertido grandes cantidades de dinero de las personas, en aras de brindarles un mejor servicio y con este tipo de transporte informal a la vanguardia lo están despilfarrando y hasta desaprovechando.

En lo esencial, desde una perspectiva un poco más apoyada en opiniones de sus usuarios, este tipo de transporte es utilizado con el argumento de una mayor rapidez en el desplazamiento de un lugar a otro, y desde una visión de quienes ofrecen este servicio, esta actividad es fruto de una racionalidad económica en la que se evalúa la posible ubicación, generalmente donde hay una mayor demanda potencial; y las distintas rutas en donde les conviene transitar, trayectos con oferta insuficiente del servicio de transporte público formal. En este sentido, De Soto (1987), considera que “[...] *los informales se habrán convertido en empresarios, puesto que al buscar la mejor manera de ganar dinero y de identificar y satisfacer la demanda, habrán aprendido a cambiar los recursos a su disposición de acuerdo con las circunstancias*” (De Soto, 1987: 105-106).

Un aspecto importante de este fenómeno es su ubicación teórica. Desde la perspectiva de las instituciones legales, el “*sector informal es aquel que funciona al margen de la ley, es decir, aquel sector que con fines lícitos. Para distinguirlo de los criminales, utiliza medios ilícitos para conseguir esos mismo fines*” (De Soto, 1987) entonces, la informalidad se identifica con lo ilegal y esto implica evaluar el grado de ilegalidad, en algunos casos total, porque casi siempre se cumple con uno u otro requisito, permitiendo a la persona ejercer su profesión ilegalmente y trabajar con mayor o menor tranquilidad frente a las autoridades.

Un claro ejemplo de lo anterior, está en el caso del mototaxismo en la Ciudad de Popayán: que es un fenómeno cada vez de mayor trascendencia, donde el dueño de la moto particular o privada presta un servicio de transporte a un particular o pasajero. En el

sentido anteriormente dicho, siguen siendo informales, porque a pesar de que en algunos casos tienen sus licencias de conducción, no cuentan con un seguro contra todo riesgo o Seguro Extracontractual de Responsabilidad Civil por daños a terceros, el cual lo deben portar los vehículos afiliados a las empresas de transporte público, y por ende, deben trabajar evadiendo a las autoridades, entonces algo les falta frente la autoridad al ser continuamente controlados por ella.

De Soto afirma “[...] ilegales por que la actividad empresarial desarrollada, su organización de pobres, estaba prohibida” (De Soto, 1987: 2). En este instante, se puede observar un nivel de ilegalidad; estos conductores pueden tener licencias de conducción o no, pero está en los reglamentos de tránsito, el prohibir brindar un servicio público por parte de los sectores privados o literalmente formales.

¿Cuál puede ser la razón por la cual en una ciudad pequeña como lo es Popayán haya tantas motocicletas? Todo parece indicar, que es el mototaxismo el causante de este incremento, éste fenómeno tan popular en la ciudad tiene unas particularidades las cuales lo convierten especialmente en nocivo y peligroso. Las afectaciones a la movilidad, la accidentalidad, los problemas de salubridad (epidemias de piojos), el desorden, la informalidad, el descontrol, la delincuencia, los atracos, y las enfermedades causadas por la exposición constante a los cambios climáticos e inadecuadas condiciones para el ejercicio de su labor, conducen a un desequilibrio en el estado de salud de estos individuos, y por ende, una mala calidad de vida.

El caos que pueden generar los miles y miles de mototaxis, los cuales hoy transitan en Popayán son algunos de los problemas de cierta forma muy preocupantes, merecen acciones inmediatas por parte de la administración municipal.

1.3. Caracterización social del mototaxismo en la ciudad de Popayán

En esta parte, se adentrará a identificar cuáles son las condiciones de vida de los mototaxistas desde diferentes ámbitos, y cuál es ese sello que los caracteriza como tal.

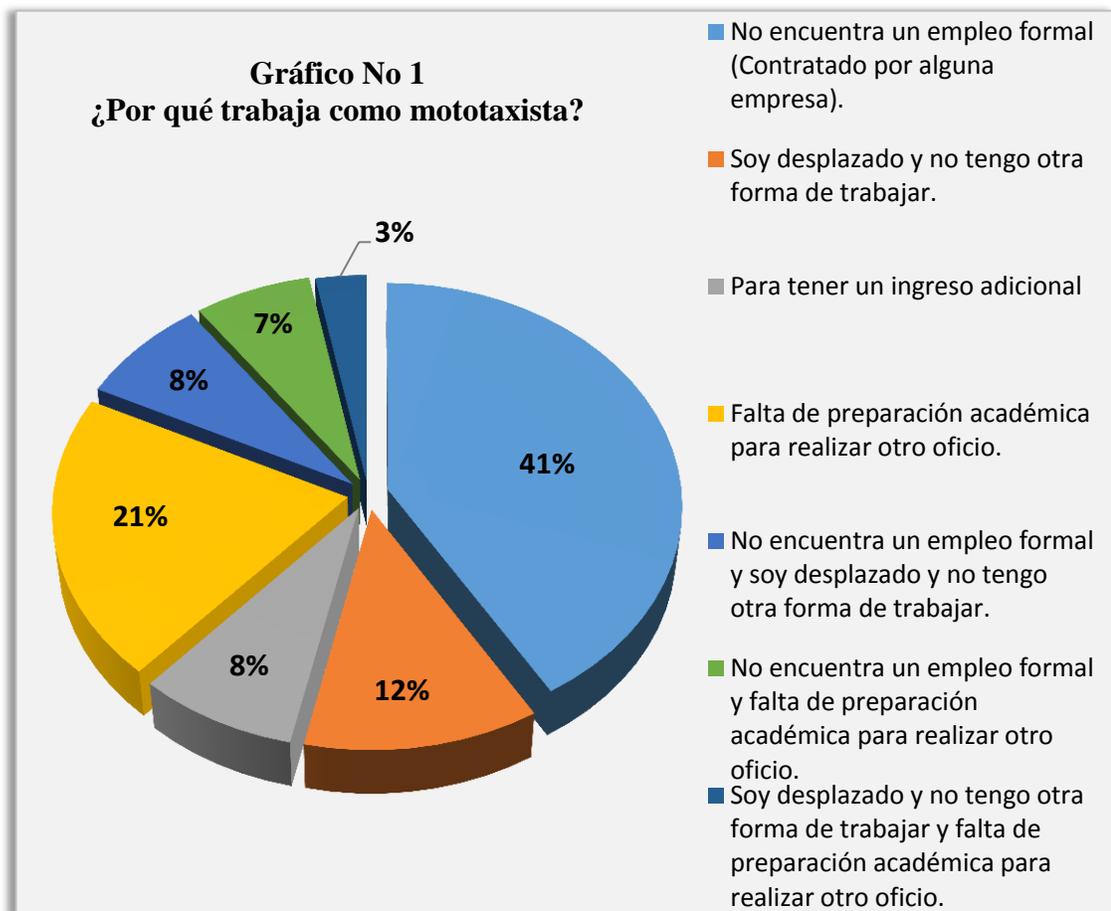
1.3.1. Motivos por los que trabaja como mototaxista

De acuerdo al diagnóstico del mercado de trabajo de la ciudad de Popayán realizado por la RED ORMET, 2013 la capital caucana a nivel general registra un fenómeno de desempleo que azota de manera extrema a la población de Popayán y el Cauca, logrando mantenerse dentro de los primeros lugares en este sentido (Min. de Trabajo, 2013), a esta situación se suma el gran índice de informalidad, por lo cual, aspectos como la baja cualificación de la mano de obra, el escaso nivel de productividad y los bajos salarios, - dado el rezago del crecimiento del sector industrial en la Ciudad de Popayán- son factores característicos de dicho mercado laboral. Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE.

De acuerdo a los datos de esta entidad, 106 mil habitantes se encontraban ocupados laboralmente en el período junio-agosto del 2014, de los cuales 64 mil, lo hacía en condiciones de informalidad para la ciudad de Popayán, “[...] *marginados de la economía oficial, se ven en la necesidad de desplegar verdaderas estrategias de supervivencia, realizando cualquier tipo de actividades económicas informales y por cuenta propia para obtener los ingresos que les aseguren la satisfacción de sus necesidades básicas*” (Razeto, 1993:10). Dentro de las diversas actividades ejercidas de manera informal por la población, es evidente que para algunos habitantes del sector afectados por este fenómeno, han encontrado en el mototaxismo, una alternativa de supervivencia a la falta de empleo, siendo ésta en algunos casos, la única manera de conseguir el sustento para sus familias.

Respecto a lo anterior, se observa dentro de las razones por las cuales los mototaxistas encuestados se ocupan en este oficio predomina el “No encuentran un empleo formal (Contratado por alguna empresa) con un 41,37% quienes manifiestan hacerlo debido al

escaso desarrollo del sector empresarial en la ciudad respondiendo a las demandas del mercado laboral, y por ende son obligados a desarrollar actividades laborales por su cuenta aun encontrándose fuera del marco legal y jurídico del país, además el hecho de que el 20.7% de los encuestados carece de preparación académica para desempeñarse en otro oficio (Véase, Grafico No 1).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Por otro lado, un número equivalente a 12.1% de los mototaxistas encuestados alude al hecho de que por “ser desplazados, no tienen otra forma de trabajar”, por cuanto no poseen recursos económicos para mejorar su nivel académico, ni para ejercer actividades de comercio formal, de tal modo, encuentran en este oficio la alternativa más viable de obtener ingresos dadas sus condiciones.

En el 8.2% de los casos están los mototaxistas dedicados a esta actividad únicamente “para tener un ingreso adicional” dado que en algunas circunstancias la correspondiente disponibilidad de sus miembros para realizar actividades generadoras de ingresos son factores trascendentales en el momento de abastecer bienes y servicios necesarios para satisfacer las necesidades vitales como la salud, nutrición y hasta la educación de los hijos entendiendo que muchos de los trabajadores del sector formal tienen la obligación de sostener a una familia, y si el salario mínimo legal permitido por el gobierno no es suficiente en términos reales para su sustento, no les queda otro camino más, deben incursionar en el sector informal, y así, hacer parte de ambos sectores o influenciar a un miembro de su familia para hacerlo, con el fin de complementar los ingresos familiares, en otros casos conocidos se trata de estudiantes interesados en ocupar su tiempo libre en alguna actividad productiva, y otras personas en este mismo sentido manifiestan lo hacen sólo porque encuentran agrado al ejercer este tipo de oficio. Seguido por mototaxistas quienes ostentaron desempeñarse en esta actividad debido a “No encontrar un empleo formal y son desplazados y no tienen otra forma de trabajar” con un porcentaje del 7.8% del total de encuestados. Además, con el 6.9% de los encuestados están los que “No encuentran un empleo formal por falta de una preparación académica para realizar otro oficio” y para quienes esta es su única opción.

Finalmente, y con un porcentaje del 3% tenemos los “desplazados quienes no tienen otra forma de trabajar y a falta de una preparación académica para realizar otro oficio” donde se revela que los jóvenes y miembros cabeza de hogar con bajo nivel de cualificación son las más golpeadas por el desempleo.

1.3.2. Lugar de procedencia

Según datos aproximados de SUNMCOOL gremio que agrupa los mototaxistas de Popayán, existen cuatro mil mototaxistas en la Ciudad, de los cuales se estima una parte pertenece a municipios aledaños llegando a la ciudad por diferentes razones en busca de oportunidades laborales y donde la única alternativa es emplearse informalmente.

Para Cimadamore (2009) “[...] *Los inmigrantes que, en la década de los cincuenta, alimentan las incipientes zonas urbanas de las capitales latinoamericanas: por su condición, van y vienen del mercado laboral, viven en condiciones precarias y se localizan, generalmente alrededor de las ciudades o de las grandes metrópolis*” (Cimadamore, 2009: 124).

Desde los años 70, se percibe una dinámica social importante en la Ciudad de Popayán: la llegada masiva de migrantes (Rosero, 1998) donde las aceras y calles principales, son lugares altamente receptores de estos e influenciados fundamentalmente por factores económicos como la búsqueda de empleo y la expectativa de mejores condiciones de vida (salud, educación, puestos de trabajo, entre otros), es ahí donde encuentran en el mototaxismo la única manera de subsistir ante las adversidades.

Así mismo, y de acuerdo al modelo econométrico según la revista de economía del caribe, el tema de seguridad ofrecido por la ciudad es una de las variables más motivadoras que obligan a la migración de una familia a la capital caucana. Esto se explica básicamente por la aguda situación de orden público del departamento, sobre todo en las áreas rurales, lo cual conlleva al desplazamiento a esta ciudad. La adquisición de vivienda y la salud son otras de las variables impulsadoras de las migraciones, debido en parte a las facilidades para adquirir una casa, pues son relativamente mayores (ya sean subsidios de vivienda VIS y existencia de VIP), y la consecución de médicos generales y especialistas, centros hospitalarios, clínicas y demás son fácilmente accesibles en Popayán.

El crecimiento poblacional en la ciudad es tal, que ha logrado poblar aquellas áreas antiguamente deshabitadas o no aptas para construcción de viviendas, donde son diversas las razones que llevan a generar este fenómeno; van desde la posibilidad de invadir predios privados o del Estado, bajos costos de la tierra (legal e ilegal), bajos costos de arrendamiento y servicios públicos, hasta tranquilidad y confort en otros casos.

Cabe mencionar además, en algunos casos se trata de una migración interna debido a su dinámica está caracterizada por el desplazamiento forzado de individuos de un lugar a otro como consecuencia de la violencia de sus lugares de origen.

Para Razeto (1993a), los marginados eran aquella parte de la población que no había logrado integrarse a la vida moderna:

“[...] debido a que las infraestructuras urbanas (calles, viviendas, agua potable, alcantarillados, etc.), productivas (industrias, puestos de trabajo) y de servicios (educación, salud, etc.) no crecían lo suficientemente rápido como para absorber la masa social urbana que aumentaba aceleradamente por la explosión demográfica y las migraciones del campo a la ciudad. Los extremadamente pobres eran quienes no habían experimentado un desarrollo cultural y laboral como el requerido por el proceso social moderno, y constituían un cierto porcentaje de la sociedad que se aglomeraba en la periferia de las grandes ciudades” (Razeto, 1993a: 11).

Con este panorama, estos signos mencionados iniciaron en décadas pasadas pero han logrado tomar una mayor fuerza en los últimos años en la ciudad como es el caso del crecimiento acelerado de la población, la migración creciente (especialmente de población en condición de desplazamiento producto del conflicto armado colombiano), la masificación de asentamientos urbanos subnormales, la población de territorios bajamente poblados, etc.

Según Razeto, (1993a) migrar del campo a la ciudad constituye una “*movilización social*”, en un esfuerzo por:

“[...] constituir sociabilidad relaciones humanas, vínculos comunitarios, entre pobladores que dejaron atrás sus tradicionales relaciones humanas y sociales... y por otro lado, por la necesidad de procesos de organización en torno a un conjunto de reivindicaciones específicas, todas ellas formando parte de una misa búsqueda de inserción, integración y participación en la vida moderna: acceso al trabajo y estabilidad en el mismo, acceso a la vivienda, acceso a los servicios públicos de salud y educación” (Razeto, 1993a: 15).

En el caso particular, el 63.8% de los individuos encuestados pertenecen al sector urbano y el 36.2% nacieron y vivieron siempre en la zona rural personas a quienes las posibilidades de una mejor remuneración y calidad de vida en la ciudad fue estímulo importante para optar por la migración (Véase, Gráfico N° 2).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Con respecto a la zona rural de donde provienen, cabe resaltar que las condiciones de vida en el campo son muy difíciles, “[...] *La economía familiar es sumamente precaria. La producción agrícola está destinada en un ochenta por ciento al consumo doméstico. Los viajes hacia los valles tienen como objetivo el intercambio de productos que permitan complementar la dieta familiar. Además de esta labor comercial, permanecen en las ciudades durante semanas o meses trabajando como jornaleros*” (Otero, 2010: 237). La degradación del medio ambiente, inclusive la pérdida de tierras de cultivo, bosques y pastizales son algunas variables que los obliga a migrar.

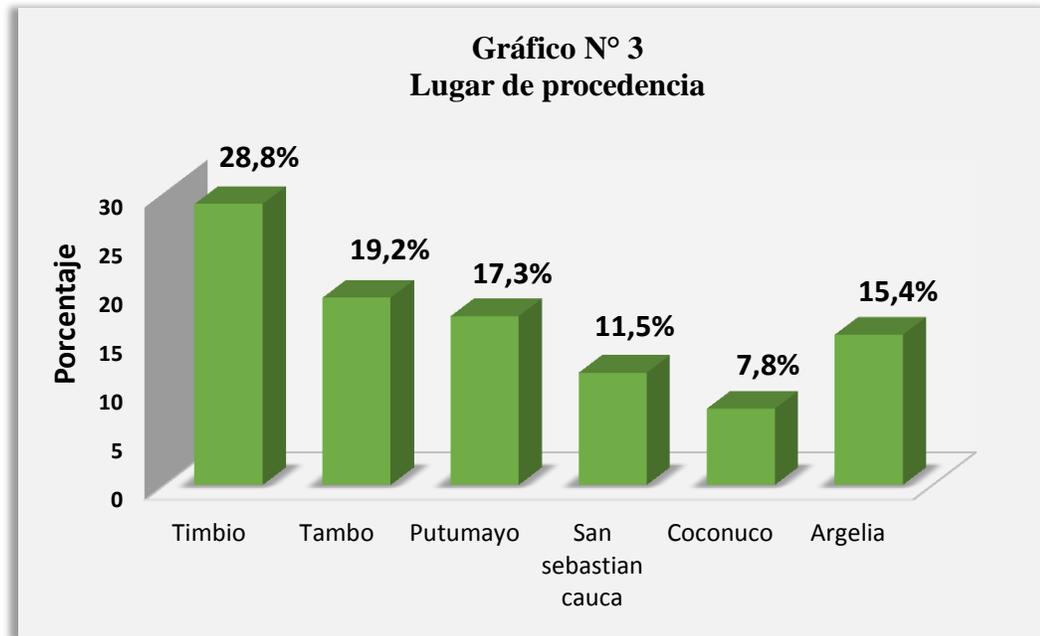
Dentro de los grupos sociales afectados por los efectos más devastadores del modelo económico neoliberal predominante, que ha debilitado la polarización en el campo colombiano, los indígenas y habitantes de zonas rurales son los más afectados. En algunos casos, la extrema pobreza los obliga a migrar de sus territorios originales para vender su fuerza de trabajo como jornaleros temporales en las zonas agroexportadoras del país y cuyos desplazamientos están regulados por la necesidad de fuentes de trabajo, la búsqueda de satisfactores básicos, y por la mejora en su calidad de vida.

Otro poderoso incentivo para migrar, es la búsqueda de una mejor educación para los hijos “*porque su capital humano presenta la posibilidad de una valiosa y reproductiva inversión. Lo evidente es que adoptan estas decisiones, convencidos de que están*

favorecidos en comparación con lo que hasta ese momento, antes de migrar, es su mundo y su aspiración” (De Soto, 1987:10) es así como muchas de las personas provenientes de las zonas rurales han pasado poca o gran parte de sus vidas en la ciudad de Popayán en la búsqueda de poder competir en el desempeño de actividades, en igualdad de condiciones con la población originaria de la ciudad.

En lo relacionado a la zona rural de donde provienen el 28.8% son del municipio de Timbío, el 19.2% del Tambo, seguido por el Departamento del Putumayo con el 17.3%, el municipio de Argelia con el 15.4%, San Sebastián con 11.5% y finalmente Coconuco con el 7.8% (Véase, Gráfico N° 3). Muchos son los casos en los que los padres de familia buscan progreso cultural para sus hijos y los envían a estudiar a la ciudad. Algunos logran alcanzar una educación superior y tampoco regresan a su lugar de origen o bien lo hacen temporalmente. Este factor se puede presentar no por influencia de la familia, sin por voluntad propia de los jóvenes en su deseo por progresar, normalmente estas personas deben trabajar, pero su objetivo principal es lograr cada vez un mayor nivel de formación personal.

Respecto a esta situación, el fenómeno de la migración es relativamente bajo respecto al número de encuestados quienes dicen ser de procedencia urbana, lo cual demuestra que el desempleo no afecta de manera unilateral a la población de la muestra, quienes por diversas razones han migrado a la ciudad y se encuentran desempleadas, por el contrario, afecta incluso en una mayor medida a los payaneses.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

En definitiva el porcentaje de migrantes que llegan a la ciudad, algunos ejerciendo la actividad del mototaxismo son personas de escasos recursos y pocas probabilidades de encontrar un trabajo formal, y otros llegan a ejercer otras actividades, donde entre sus razones, están los bajos ingresos e imposibilidad de cubrir las necesidades de independencia y trabajo por cuenta propia, entre otros.

Es así como muchos de estos individuos aprenden a sobrevivir y han pasado gran parte de sus vidas en la Ciudad de Popayán, en la búsqueda de poder competir en el desempeño de actividades con la población originaria de la ciudad. Encontrándose de frente con la realidad, pues la transición que sufren las sociedades al pasar de un mundo dominado por las dinámicas rurales hacia otro inmerso en las urbanas, en este continente suele rebasar la capacidad de las mismas.

1.3.3. El Fenómeno del desplazamiento

Este rubro, hace referencia al traslado de personas (campo a la ciudad), motivadas por un factor externo y obligados a tomar la determinación de abandonar el campo. La subversión como factor generador del desplazamiento, emplea la zona rural como medio

de subsistencia, donde encuentran el lugar apropiado para aprovecharse de las deficiencias de atención existente por parte del Estado, crear su asentamiento, motivando y concientizando al campesino a unirse a su casa, posteriormente cuando se inicia la confrontación entre el Estado y la subversión, el campesino se ve obligado a tomar determinaciones fuera de su voluntad, como la de emigrar del área en conflicto, abandonando sus patrimonios.

Otro factor que favorece el desplazamiento es el narcotráfico. Las áreas territoriales donde se ha desarrollado la presencia del mismo se caracterizan por no contar con las suficientes vías terrestres de comunicación y la ausencia de los representantes de la ley del Estado, por lo cual los narcotraficantes han ofrecido mejores pagos a los campesinos para dedicar sus tierras y mano de obra a cultivar coca, amapola y marihuana.

Normalmente se abusa de la ingenuidad, ignorancia y necesidad del campesino, se le utiliza por un pago, el cual, en comparación con las altas ganancias de los intermediarios es muy poco, y solo ellos son quienes en la mayoría de los casos responden penalmente ante las autoridades, por encontrarlos en esta actividad en sus tierras y dedicados a este ilícito. Quienes no aceptan o no quieren involucrarse en este tipo de actividades ilícitas, son amenazados o presionados de diferentes formas, hasta que se involucren o abandonen sus tierras. Normalmente buscan las ciudades como refugio o lugar de salvación.

El desplazamiento, también suele generarse por la violencia causada por el conflicto armado, además, los intereses políticos y económicos que de alguna manera inciden en lo cultural de una población definida y por lo tanto, requiere un tratamiento y atención diferencial, acorde a las poblaciones afectadas con intereses e interpretaciones particulares, por ejemplo, con respecto a sus actividades productivas, a su reproducción social, a la distribución del espacio social y temporal, obliga a tener en cuenta el territorio, su modo de ocupación y organización, el sitio de origen del desplazado y su ocupación, a reconocer la diversidad étnica y cultural, sus formas de organización política, social y económica etc., para llevar los beneficios y estrategias de atención a brindarles una respuesta. Además, las diferencias de género deben ser objeto de una profunda observación en lo que respecta al trabajo doméstico, a la participación de las

mujeres en el proceso de desplazamiento e inserción o retorno y conocer sus potencialidades.

En el siglo XXI, el desplazamiento aparece en las regiones del Valle del Cauca, en el Cauca más acentuadamente, siendo uno de los departamento con personas desplazadas y forzadas como consecuencia de masacres, homicidios y amenazas a la población por parte de guerrilla y paramilitares quienes se disputan un control territorial, en aras de ampliar sus áreas de influencia y tener recursos estratégicos para el transporte de armas y abrir corredores para las acciones ilícitas.

Aunque estos desplazamientos parecen ser de masas de población, conviene hacer referencia al hecho de que muchos casos se dan por familias quienes llegan a ubicarse en zonas de pobreza extrema o invaden espacios, en situaciones ubicados al borde de los cuerpos de agua siendo el punto más atractivo para ellos pues reconocen, en algún momento, el gobierno tendrá que entregarles una solución definitiva para evitar alguna tragedia, y así cambiar u situación de desplazamiento.

En Colombia se producen en promedio alrededor de 4 desplazamientos al día (RSS: 2001), pero esta cifra está creciendo casi diariamente, ocho familias se desplazaron cada hora (El Tiempo Nov. 28. 2001), es decir, unos 55.585 hogares en los primeros nueve meses del año lo cual equivale a 277.937 colombianos, la jefatura familiar según sexo es de 66.9% de hombres y 33.1% de mujeres y el 51.16% son hombres y el 48.84% son mujeres (Pastoral social: 2001), contra cerca de 300 mil quienes dejaron sus tierras en el año pasado de seguir como va, este será el peor año (el 2001) en desplazamientos forzados en Colombia, desde 1985. Entre enero y febrero, 1.025 personas dejaron cada día sus tierras por las masacres, los asesinatos selectivos y las amenazas de guerrilleros y paramilitares. De esta forma se reitera, el desplazamiento es una de las más graves infracciones al derecho internacional humanitario, a los derechos civiles, culturales y económicos. Además, de dejar secuelas por efectos de la violencia en los desplazadas en lo psíquico y en la identidad colectiva, destruyendo la solidaridad y agudiza el deterioro progresivo de la calidad de vida.

El fenómeno del desplazamiento forzado en Colombia ha pasado ya de los dos millones de personas (2.700.000) desalojadas de sus tierras, lo cual, muestra la crisis de ilegitimidad de una sociedad y del estado colombiano, caracterizado por la ruptura de los tejidos locales y regionales y por la forma como se han ido fracturando las estructuras institucionales.

De acuerdo a lo anterior, se considera que la ciudad de Popayán no ha sido ajena a este fenómeno, un promedio de 35 familias al día llegan a la capital en situación de desplazamiento forzado.

Por consiguiente, se observa que para el caso de la muestra de un total de 232 mototaxistas encuestados el 18.1% considera ser un desplazado, y por el contrario el 81.9% manifestó no ser afectado por el desplazamiento (Véase Gráfico N° 4), si bien el porcentaje de encuestados afectados por el fenómeno, en relación al tamaño de la muestra de 232 mototaxistas es menor del 25%, la cifra no deja de ser preocupante dado, que ese porcentaje corresponde a 42 de los encuestados, quienes ponen en manifiesto que tanto ellos como sus familias fueron afectados de cierta manera por la violencia en la zona rural, lo que los obligo a desplazarse. Lo que indica que ésta cifra tendería a aumentar al considerarse evaluar toda la población residente en la ciudad de Popayán.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Por otra parte, también es importante mencionar el fenómeno de las víctimas de la violencia, es un factor determinante a la hora de decidir trabajar por cuenta propia en el mototaxismo, teniendo en cuenta, a las víctimas como esas personas que han sufrido un daño o perjuicio por culpa ajena o causa fortuita, “[...] al extremo, los grupos delincuenciales organizados, las organizaciones terroristas, sectores regionalistas o localistas extremos, etc. generan climas de violencia y confrontación que superan la capacidad de las instituciones de garantizar el orden social indispensable y la seguridad ciudadana” (Razeto, 1993a: 120) y para este caso según fuentes informativas a diario son atendidas aproximadamente 600 personas provenientes de diferentes municipios del Cauca e incluso de otros departamentos del país, quienes llegan a la unidad para atención a estas personas a registrarse como víctimas por la violencia para hacer parte del proceso y recibir las ayudas brindadas por el gobierno a estas personas. Según un informe, señala que al año son atendidas cerca de cincuenta y cinco mil personas (55.000) en esta capital.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Es por esta razón, que se consideró de gran relevancia evaluar este aspecto en este análisis, en este sentido los resultados de la encuesta indican el 21.1% de los encuestados son víctimas de la violencia en alguno de sus diferentes tipos (intrafamiliar, sexual, psicológica etc.), mientras por el contrario el 78.9% indicó no serlo. (Véase Gráfico N° 5).

1.3.4. Estado civil

El estado civil⁴ está constituido por situaciones jurídicas relacionadas con cada persona, con la familia de donde proviene, o con la familia que ha formado, y con ciertos hechos fundamentales de la misma personalidad.

Desde el punto de vista de la familia, se considera son un grupo de personas unidas por vínculos de parentesco, ya sea consanguíneo, por matrimonio o adopción, viven juntos por un período indefinido de tiempo. Para Razeto (1993a), la familia esta:

“[...] compuesta por los padres, hijos, abuelos, nietos, otros parientes y allegados, la familia era la principal unidad de trabajo y el sujeto básico de las relaciones económicas con el entorno. Todos los miembros de la familia en condiciones de cumplir labores útiles encontraban ocupación en diferentes tareas. Entre los componentes de la familia se estructuraba una cierta división elemental del trabajo en función de las capacidades personales, del sexo y la edad, de las relaciones de parentesco, y de las decisiones que adoptaran los jefes de familia en orden a satisfacer los distintos requerimientos de la producción. Se diferenciaban así el trabajo de los hombres, de las mujeres, de los niños y de los ancianos.” (Razeto, 1993a: 89).

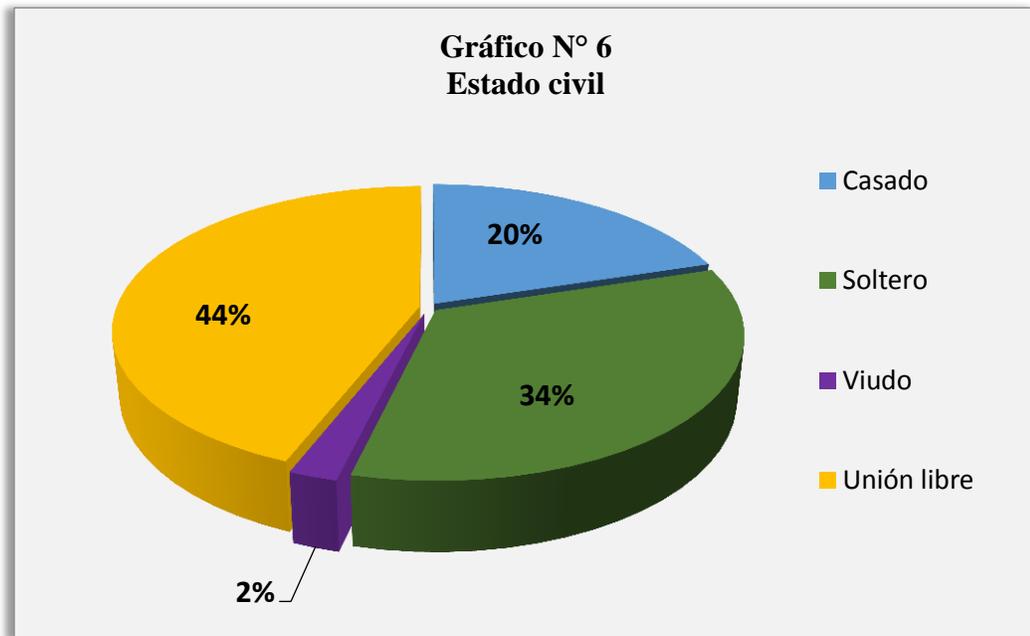
La familia, constituye la unidad básica de la sociedad y donde como unidad social asume un rol primordial en la reproducción y mantenimiento de sus miembros, y como organización tiene el deber no solo de distribuir funciones dentro de la misma sino también de buscar las condiciones y los requerimientos necesarios para su funcionamiento.

En relación a la familia de donde proviene una sujeto o persona, se puede afirmar de ella si es hijo legítimo o extramatrimonial; y con respecto a la familia que forma, puede afirmarse si es casado, soltero, viudo o si vive en unión libre.

En la actualidad, se destaca la familia nuclear o conyugal, la cual está integrada por el padre, la madre y los hijos a diferencia de la familia extendida que incluye los abuelos,

⁴ El estado civil de una persona es su situación jurídica en la familia y la sociedad, determina su capacidad para ejercer ciertos derechos y contraer ciertas obligaciones, es indivisible, indisponible e imprescriptible, y su asignación corresponde a la ley. El estado civil de las personas deriva de los hechos, actos y providencias que lo determinan y de la calificación legal de ellos (Art. 1 y 2 Decreto Ley 1260 de 1970).

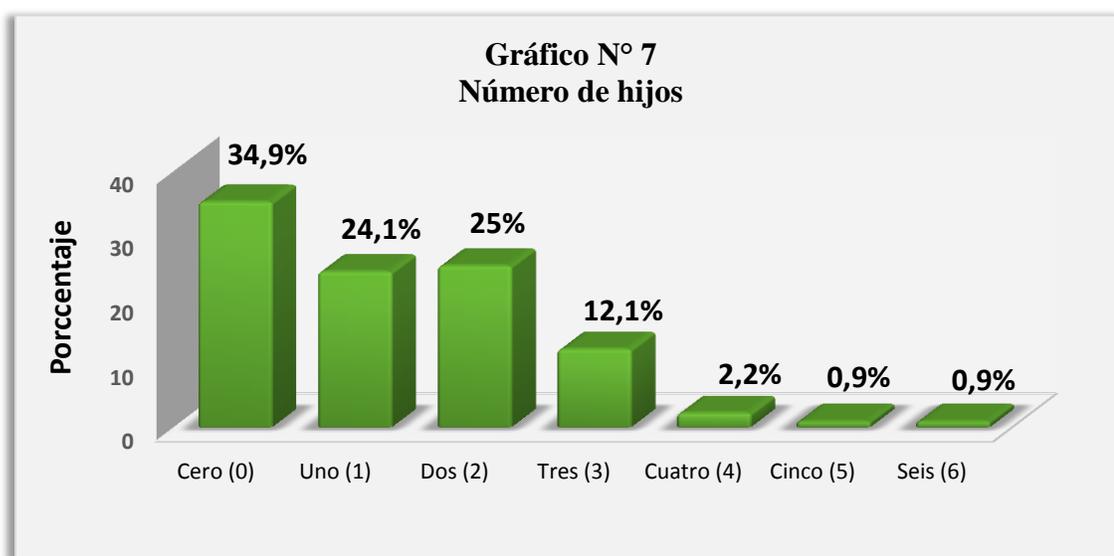
suegros, tíos, primos, etc. La unión familiar asegura a sus integrantes estabilidad emocional, social y económica. Es allí donde se aprende tempranamente a dialogar, a escuchar, a conocer y desarrollar sus derechos y deberes como persona humana. En el siguiente Gráfico N° 6, se muestra cual es el estado civil de los mototaxistas encuestados:



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

La capacidad de generar recursos económicos por parte de la familia para este propósito es determinante a partir de los diversos intereses y demandas, cuando los ingresos no son suficientes para satisfacer las necesidades presentadas en el interior de la misma. Los datos revelan que las familias basadas en relaciones de unión libre o “[...] *las relaciones experimentales, esto es, las parejas que no asumen un compromiso permanente*” (Razeto, 1993a: 92), con un porcentaje del 44% es la más predominante entre estos trabajadores informales compuesta en algunos casos por padre, madre e hijo(s), también se debe tener en cuenta, este porcentaje de encuestados incluye familias sin hijos y viven únicamente con su pareja. El 20.2% de los mototaxistas son casados, siendo estos en su gran mayoría personas de avanzada edad y con sus núcleo familiar completamente formado (Véase, Gráfico N°6).

En las familias, la estructura de autoridad y control, la división del trabajo y las decisiones de gasto se discuten y deciden de acuerdo a las capacidades de la pareja o de cada miembro en un ámbito en el cual están en juego las relaciones afectivas, obligaciones y deberes mutuos. En otras palabras las responsabilidades sociales están visiblemente asignadas tanto para la mujer como para el hombre. En este caso, el 33.6% de los mototaxistas encuestados son solteros afirmando algunos, y en su gran mayoría que son hombres sin hijos y con responsabilidades como estudiantes y por último los viudos con el 2,2% quienes eran en su totalidad hombres.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Por consiguiente, entre las familias con hijos a su cargo se evidencia que en mayor medida el 34.9% afirma no tenerlos, para Razeto (1993): “[...] *el control de la natalidad, la anticoncepción y el aborto tienden a generalizarse, y los hogares se dan por satisfechos cuando tiene uno o dos hijos*” (Razeto, 1993a: 92), donde uno de los aspectos relevantemente implicados se debe a los fuertes cambios sociales como una mayor educación entre las mujeres y una disminución en la tasa de natalidad, quienes a menudo también sustentan su decisión en movimientos ideológicos como la autoextinción, el ambientalismo y la sobrepoblación mundial. En estos casos son sus preocupaciones por el medio ambiente y los escasos recursos naturales que quedan en el planeta lo cual los motiva a no traer hijos a sufrir al mundo.

Luego, el 25% de los mototaxistas tienen dos (2) hijos únicamente, seguido por el 24.1% de las familias con un (1) solo hijo; entre tanto, cabe resaltar que las familias de la antigüedad eran numerosas, entonces, en esa época era normal ver a padres con seis o más hijos. Con el tiempo, este aspecto se ha ido aminorando, pues debido al progreso económico y la modernización, las familias se fueron encogiendo más y más y entonces se pasó a un aumento de los núcleos familiares integrados solo por papa, mama e hijo. Después, 12.1% está conformado por hogares con tres (3) hijos en su núcleo familiar, el 2.2% de los encuestados afirman que deben sostener una familia con cuatro (4) hijos, y por último en un porcentaje mínimo están las familias compuestas por cinco (5) y seis (6) hijos respectivamente con un 0.9%. (Véase: Gráfico N° 7), resaltando que estos últimos tres casos expuestos, en su mayoría se trata de padres con edades entre los 40-50 años aproximadamente.

1.3.5. Nivel educativo del mototaxista

Según el Ministerio de Educación, en Colombia el sistema educativo está definido como un proceso de formación permanente, personal cultural y social que se fundamenta en una concepción integral de la persona humana, de su dignidad, de sus derechos y de sus deberes.

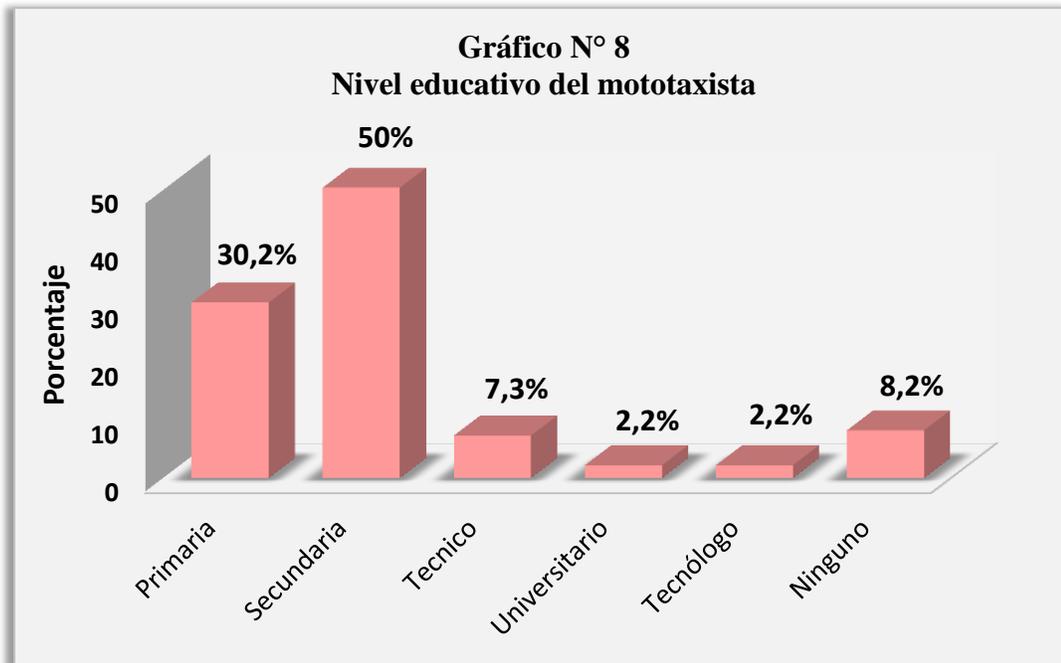
En nuestra constitución política, se estipula el derecho a la educación, el cual es un servicio con una función social y que corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia respecto a este servicio con la finalidad de velar por su calidad. El sistema educativo colombiano lo conforman: la educación inicial, la educación preescolar, la educación básica (primaria cinco grados y secundaria cuatro grados), la educación media (dos grados y culmina con el título de bachiller), y la educación superior.

Para Cimadamore 2009, “[...] pese al poderoso papel de la educación, es necesario tener presente que el acceso a la educación depende de la distribución de la riqueza y los ingresos, y ello se refleja en las oportunidades que tiene las diferentes clases sociales para acceder a los beneficios directos del estado (de manera “legítima” o “ilegítima”)”. (Cimadamore, 2009:163).

De tal manera, el nivel educativo alcanzado por los mototaxistas es donde se evidencia un alto grado de deserción escolar, como se observa en la gráfica n° 8 con un porcentaje del 50% del total de encuestados se encuentran los mototaxistas con un máximo nivel de educación básica secundaria catalogándose como analfabetos funcionales⁵, con un 30.2% se agrupan quienes alcanzaron un nivel de básica primaria, seguido por el 8.2% de mototaxistas quienes no alcanzaron un nivel de escolaridad y donde básicamente se trata de adultos analfabetos puros o absolutos⁶ (cuyas edades oscilan entre 40 y 55 años aproximadamente.), y donde se trata de personas que tuvieron limitaciones en un acceso a la educación formal por distintas razones, según ellos muchos asumieron el rol de trabajadores desde muy temprana edad o sus progenitores no tenían la capacidad adquisitiva para costearles el estudio, hoy por hoy dejando como consecuencia para el sector formal: “[...] poseen grandes imitaciones de empleabilidad debido preponderantemente a un nivel bajo de conocimientos y especialización” (CEPAL, 2009:45). Como se puede evidenciar en el siguiente gráfico.

⁵ Analfabetos funcionales: alude a aquellas personas que, teniendo habilidades de lectura y escritura no son suficientes para desenvolverse en el medio letrado/ incapacidad de un individuo para utilizar su capacidad de lectura y escritura de forma habitual en las situaciones de la vida diaria.

⁶ Analfabetos puros: se comprende que son las personas que no conocen los signos del idioma o, si los conocen, tienen un manejo precario de estos/ persona incapaz de leer y escribir una breve y sencilla exposición de hecho relativos a su vida cotidiana.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

También cabría destacar el bajo porcentaje de individuos quienes obtuvieron una educación a nivel de educación superior como técnico en alguna especialidad con el 7.3% sin embargo de acuerdo con sus opiniones, muchos consideran el nivel alcanzado no les ha sido útil en el mercado laboral, dado que existe muy poca oferta de trabajo en la ciudad y por esta razón se han visto obligados a emplearse por cuenta propia en actividades como el mototaxismo.

Por consiguiente, el nivel de educación superior de pregrado tecnólogo y universitario también se ve totalmente afectado con un 2.2% lo cual muestra la presencia de un “cuello de botella” en el acceso a la misma, una de las razones es “[...] también se podría atribuir a la incapacidad del estado colombiano para garantizar un incremento substancial en el porcentaje de individuos que acceden a la educación superior, a través de mecanismos de financiación (becas condonables) para los individuos con menor estatus socioeconómico familiar, y que produce un estancamiento en el mejoramiento educativo” (Otero, 2010: 38). Donde se pudo identificar que se trata de jóvenes con edades entre los 20 y 35 años respectivamente, quienes recurren a esta actividad a fin de mejorar su situación económica hasta cubrir sus gastos en educación (Véase, Gráfico N° 8).

A manera generalizada, la imposibilidad de completar su ciclo de escolaridad y capacitación se vio determinada entre otras cosas por la falta de incentivos y en general por las condiciones de pobreza que siempre les caracterizó. Esta condición significó el abandono prematuro de su instrucción escolar para integrarse a la lucha por la subsistencia familiar dada la imperiosa necesidad de incrementar los ingresos familiares y dificultó por tanto, el acceso a niveles ocupacionales, a una profesión o actividad que les hubiese permitido la obtención de un mayor nivel de ingresos.

Sin duda alguna, la escasa preparación técnica y profesional de la mayoría de los mototaxistas, ha sido una gran limitante a la hora de buscar mejores oportunidades laborales. Hoy por hoy, el acceso a la educación superior, es un privilegio de pocos y la formación técnica aún presenta fallas en su cobertura y calidad. Todo esto ha llevado a muchas personas a ver en el mototaxismo su único medio de trabajo y su única fuente de ingresos, a causa de esto no es errado afirmar que para muchas personas esta actividad es lo único que saben hacer.

1.3.6. Nivel educativo del conyugue

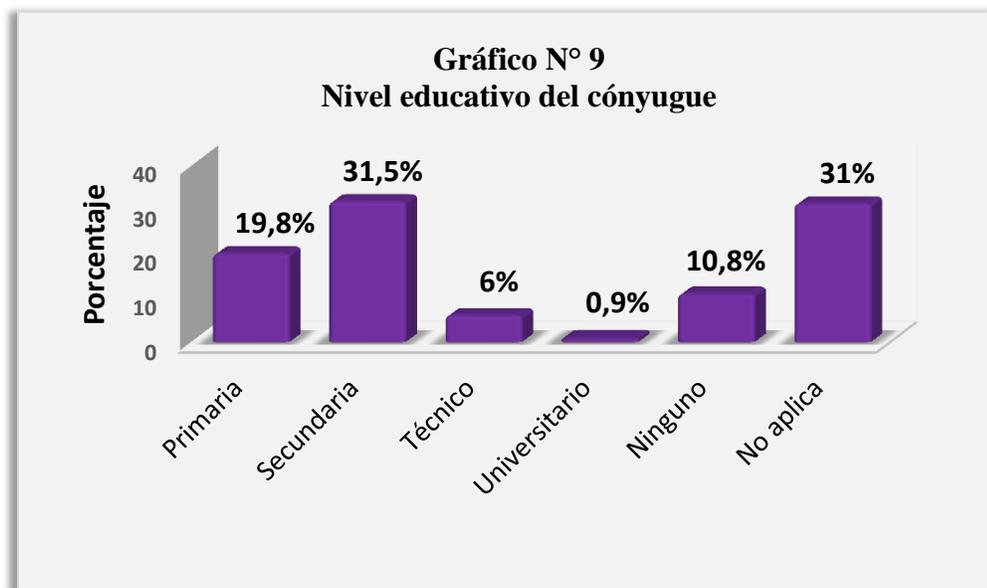
El nivel educativo alcanzado en la familia, según los mototaxistas, tiene fuerte incidencia en la capacidad de modificar las oportunidades de vida de la misma, en este sentido a menor nivel educativo, mayor es el nivel de carencias por las que atraviesa la familia.

En relación a la educación formal alcanzada por el conyugue, en este caso hace referencia a una figura femenina teniendo en cuenta, en la totalidad de las encuestas y entrevistas fueron realizadas por una figura masculina, dado que el mototaxismo es una actividad en su mayoría ejercida por la figura masculina “[...] Tradicionalmente y desde muy antiguo la diferenciación de sexos ha comportado una distinción de funciones y roles en la vida familiar, social, económica y política... Casi siempre significaron para la mujer una dedicación especial a la vida doméstica y familiar, a la crianza y educación de los hijos, a los problemas de higiene ambiental y de salud, a las relaciones sociales del entorno comunitario local” (Razeto, 1993a: 88).

Esa distinción de roles y funciones ha logrado que actualmente el hombre halla pasado a considerarse en el principal proveedor de los ingresos necesarios para el consumo familiar, obtenidos a partir de su trabajo ya sea asalariado, dependiente o independiente y la mujer sea considerada la responsable casi exclusivamente de las actividades domésticas y del hogar en general.

Por consiguiente, y como se evidencia en los resultados de la encuesta el nivel educativo de la conyugue tiene un poco de semejanza al de su pareja o mototaxista en esta caso, de la siguiente manera: el 31,5% de ellos afirman que su esposa ha terminado la secundaria, también el 19.8% han cursado escasamente la primaria, y otro porcentaje de aseguró no tener ningún tipo de escolaridad con un 10.8%, es decir, son analfabetas puras o absolutas, sin ningún tipo de conocimiento al respecto.

Por el contrario, pocos aseguran que su esposa ha realizado estudio técnicos esta con un 6% de los encuestados, siendo muy escasas quienes alcanzaron el nivel universitario con un 0.9%. Tal como lo indica el siguiente Gráfico N° 9.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Por último, y con un porcentaje del 31% están los mototaxistas solteros y los que a pesar de tener hijos no conviven con la madre de su(s) hijo(s) o están separados, para los cuales no aplica la pregunta.

En síntesis, los resultados encontrados en el contexto del mototaxismo y el trabajo por cuenta propia, en términos del nivel educativo de su conyugue, este se asemeja enormemente a los hallazgos en cuando a la educación formal recibida por el entrevistado y en ambos casos, se destaca la no terminación de los mismos y como el grado de informalidad en el servicio que prestan se presenta de manera más intensa en trabajadores con escasa educación formal.

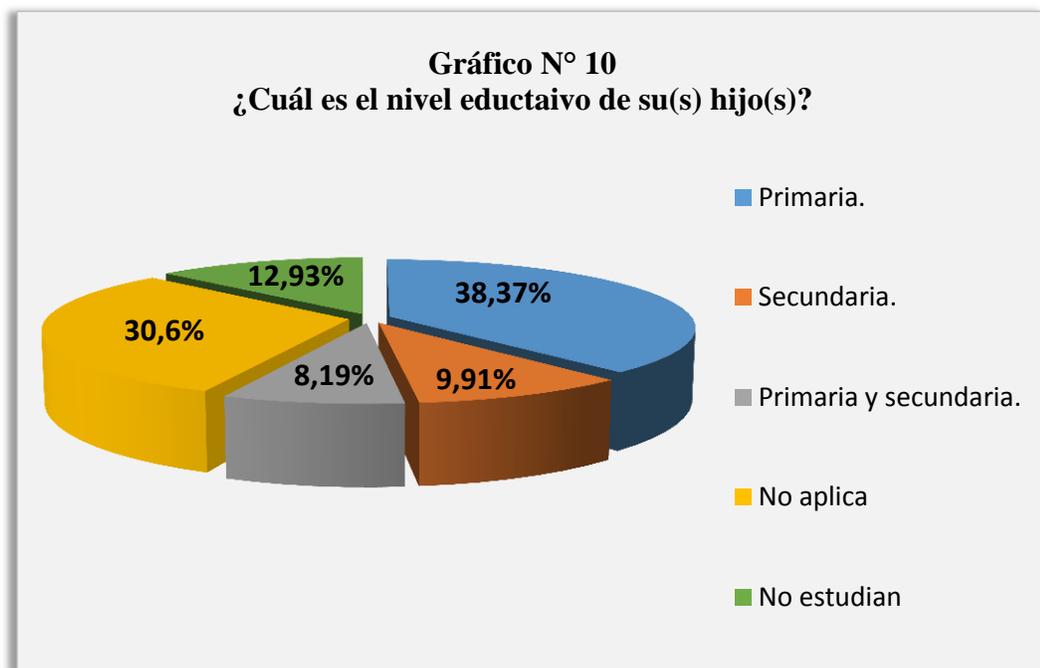
1.3.7. Nivel educativo del(os) hijo(s) del mototaxista

Para Hurtado (2013), un factor relevante a la hora de decidir salir de sus lugares de origen (sector rural o sector urbano) es la educación de su(s) hijos(s). Si la necesidad de subsistencia ha sido el imperativo de gran parte de los mototaxistas, el logro de que sus hijos obtengan un mayor nivel educativo al suyo, constituye un propósito fundamental en la búsqueda de mejores ingresos en el futuro y el posterior mejoramiento de las condiciones de vida, teniendo en cuenta, para Razeto (1993), “[...] *Estos se rebelan contra los padres a edad temprana y son muchos los hijos solteros para quienes el independizarse de la familia y vivir por cuenta propia constituye una sentida aspiración.*” (Razeto, 1993a: 92) pero los padres lo hacen en aras de asegurarles un futuro a sus hijos, y confiados en que les darán una mejor calidad de vida más adelante.

Al hacer un análisis acerca del grado cursado por los hijos de los mototaxistas, se puede observar la heterogénea distribución de esta población estudiantil (nivel primario, secundario y en ninguno de los casos son técnicos ni tecnólogos ni estudiantes universitarios, dentro de las razones esta que sus hijos son todavía menores de edad con rangos de edades entre los 0 y los 16 años aproximadamente).

Según Coraggio (1993), define como la economía popular siendo un subsistema económico regido no por la acumulación del capital monetario sino por la reproducción ampliada de su capital humano: “[...] *su constitución y desarrollo y su contribución al desarrollo de los sectores de la economía, por ejemplo a la competitividad dinámica del sector empresarial capitalista.- dependerán del cambio de calidad de este último capital, siempre y cuando se mantenga su centralidad*” (Coraggio, 1993: 13).

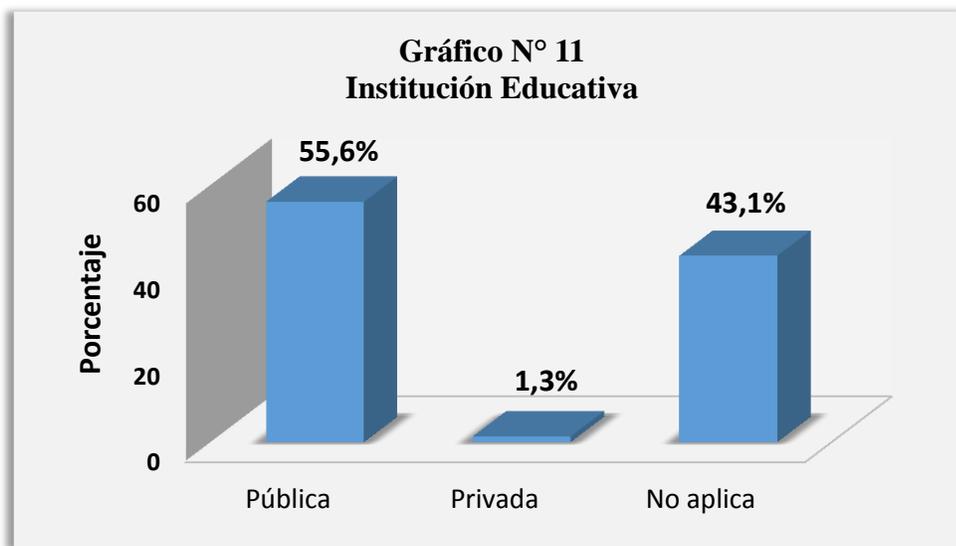
En relación a la educación de sus descendientes, el 38,37% de los mototaxistas tienen hijos cursando actualmente el nivel de escolaridad primaria, con el 12,93% quienes no están estudiando o no han cursado ningún nivel de escolaridad y dos de las razones es que tienen poco tiempo en la ciudad y no han hecho los trámites correspondientes y otros viven divagando y no tienen sitios de vivienda estables, el 9,91% tiene su(s) hijo(s) estudiando en secundaria, y el 8,19% tiene uno o más de sus hijos en primaria y el otro u otros en secundaria, finalmente el 30,6% de los mototaxistas encuestados no aplican a la pregunta al no tener hijos a su cargo. (Véase, Gráfico N° 10).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

La experiencia de vida y situación de carencias de gran parte de estos mototaxistas, les ha llevado a coincidir con la perspectiva del capital humano (CEPAL, 2009) en el cual la educación es una inversión a largo plazo que genera grandes efectos positivos a nivel individual: “[...] es una inversión que produce ingresos en el futuro. Así las diferencias en la productividad derivadas de la mayor educación se verían reflejadas en las diferenciales de salarios” (CEPAL, 2009: 49). Esto ha llevado al empeño de los padres en inculcar a sus hijos, la necesidad de estudios cada vez más superiores para que por lo menos disminuyan gran parte sus necesidades en un futuro. Conforme a los servicios de

educación, la Ciudad de Popayán presenta una amplia oferta de instituciones educativas⁷, en cuyas aulas oficiales, la mayoría de estos jóvenes asisten a las más cercanas a sus viviendas.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

El 55.6% de los mototaxistas tienen a sus hijos inscritos en instituciones públicas de la Ciudad, la razón está en los gastos, los cuales en Colombia y debido a que la educación pública básica y media es gratuita y los costos serían básicos comparados con las instituciones de orden privado, seguido por el 1.3% inscritos en instituciones privadas y finalmente el 43.1% de los encuestados a los cuales no aplica la pregunta (no tienen hijos o aún están pequeños con edades desde los cero meses hasta a los 4 años aproximadamente, y los que o no estudian). (Véase; Gráfico N° 11).

1.3.8. Estrato social

Recordemos, el estrato social define entre otros aspectos las tarifas de servicios públicos las cuales paga un inmueble; y donde los estratos bajos tienen subsidios extraídos de las contribuciones pagadas por los estratos más altos.

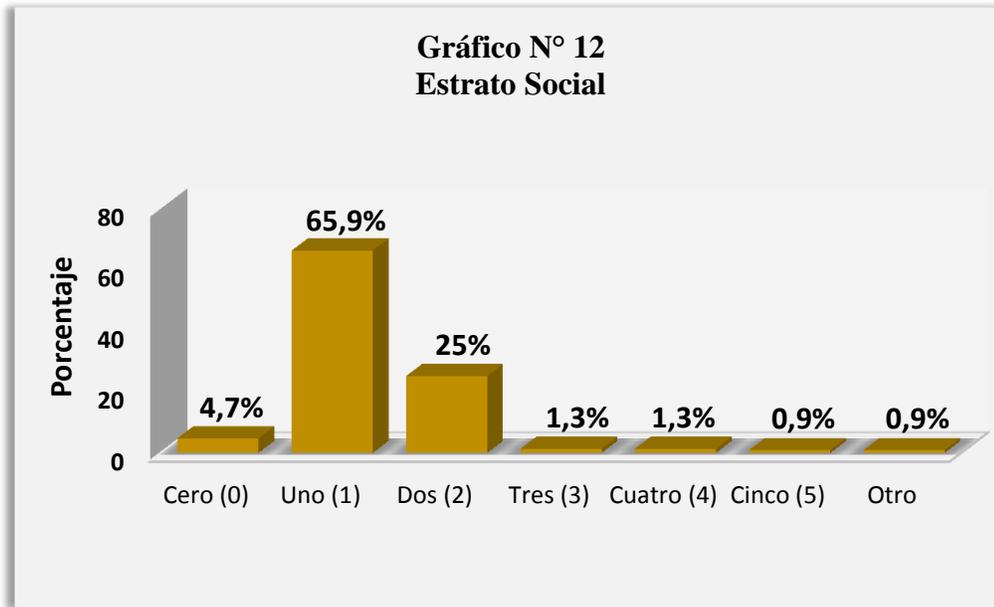
⁷ Según la Secretaria de Educación de Popayán (2012), en la Ciudad de Popayán hay alrededor de 83 instituciones educativas privadas y 40 instituciones educativas oficiales entre las que se destacan: Liceo “Alejandro de Humboldt”, San Agustín, Nuestra Señora Del Carmen, Francisco Antonio De Ulloa, José Eusebio Caro, Comercial Del Norte, Técnico Industrial, Gabriela Mistral, Cristo Rey, INEM Francisco José De Calcas, entre otros (Secretaria De Educación De Popayán “Progreso Para Popayán”).

De igual manera, la estratificación permite realizar programas sociales como la expansión y mejoramiento de infraestructura de servicios públicos, vías, salud, servicios educativos, y orientar la planeación de la inversión pública; además, servicios recreativos en las zonas que más lo requieran; igualmente, cobrar tarifas de impuesto predial de acuerdo al estrato. “[...] *El debilitamiento de las condiciones laborales y económicas de amplios estratos sociales ha profundizado el debilitamiento de los aparatos institucionales que regulan la distribución de la riqueza de los bienes y servicios:*”(Aragón, 2009: 129). Según el DANE, en Colombia existen seis estratos para la clasificación de las viviendas siendo la categoría 1; bajo-bajo y el estrato 6 el más alto. En la mitad está el estrato 4, el cual ni se beneficia de subsidios para cobros de servicios públicos, ni le aplican contribuciones adicionales sobre el consumo. Según Otero (2010), los estratos inciden en los niveles de equidad:

“[...] hogares de distintos estratos se insertan en la vida económica en forma diferenciada: las tasas de actividad y desocupación de tales estratos de hogares difieren sustancialmente y varían a lo largo del tiempo en forma no siempre homogénea. Estas variaciones alteran la composición de los hogares e inciden, junto con los cambios en la gravitación de las distintas categorías sociales, sobre los niveles de equidad.”(Otero, 2010:102).

Cabe mencionar además, por ley las zonas indígenas están excluidas de la estratificación; la constitución política de Colombia considera la diversidad étnica y cultural de la nación reconociendo que los pueblos indígenas tienen instituciones legales y sociopolíticas especiales, con sus propias normativas; claro está, hace referencia a resguardos o zonas de amplia permanencia indígena⁸.

⁸ Informe de periódico virtual: En Colombia, las actualizaciones de la estratificación son de por sí polémicas, por cuanto la ley no determina el ingreso económico de los habitantes de una vivienda para definir su clase sino las características físicas del inmueble evaluado. Es decir que una persona que haya perdido su empleo, que tenga afujías económicas, deudas, etc. Si vive en un inmueble de un sector con infraestructura de servicios aceptable y su vivienda tiene una fachada elaborada con materiales costosos será ubicada en un estrato alto independientemente si económicamente con los recursos para subsistir en dicho inmueble. Por lo general los estratos se miden en amplios sectores, pero esto no implica que en una zona cercana convivan personas de diferentes estratos socioeconómicos. A manera de ilustración, un muro es en principio un elemento que debe proveer aislamiento de la intemperie. Existen viviendas en las cuales los muros son latas o cartones que ni siquiera aíslan adecuadamente y viviendas en las cuales los muros reforzados están enchapados en costosos materiales decorativos (junio. 2013)



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

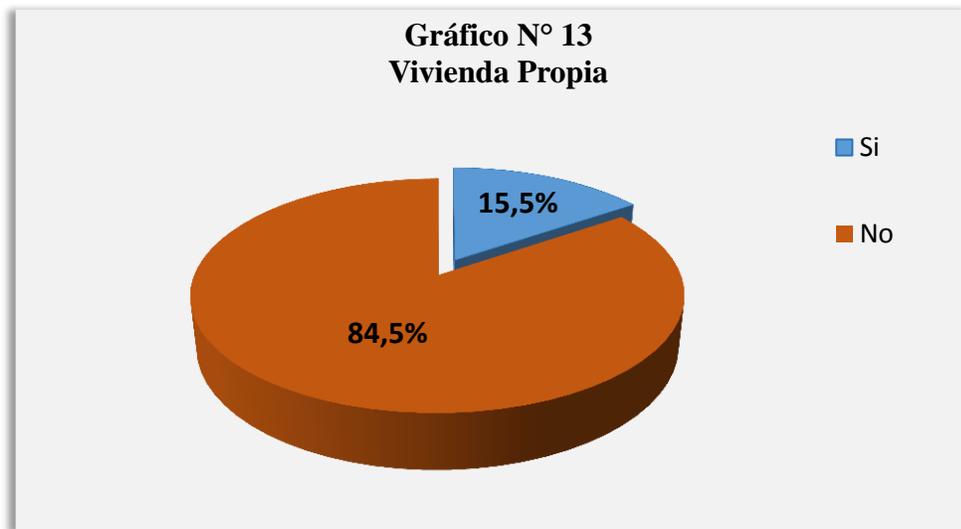
De este modo, se puede evidenciar que la mayor parte de los mototaxistas encuestados viven en estrato uno (1) con el 65.9% del total de encuestados “[...] Ello demuestra que los intentos de erradicar la pobreza no han sido eficaces y, en el contexto de reestructuración económica y del mercado laboral, han agudizado la pobreza para los estratos inferiores de la población en las zonas urbanas.” (Cimadamore 2009: 67).

Con un porcentaje del 25% y en menor medida están las personas que cuentan con estrato dos (2) en sus viviendas, continuando con el estrato cero (0) con un porcentaje del 4.7% el cual es característico de zonas rurales más acertadamente de los municipios aledaños al Departamento del Cauca, el 1.3% de los encuestados y entrevistados viven en estratos tres (3) y cuatro (4) respectivamente, y para finalizar con el 0.9% está el estrato cinco (5) y otras modalidades de estratificación, donde sus moradas o lugares de residencia están ubicados en invasiones o zonas no aptas para construcción y no cuentan con una estratificación hasta el momento (Véase, Gráfico N° 12).

1.3.9. Vivienda

La vivienda es aquel espacio físico, generalmente una casa o apartamento, cuya principal razón de ser, es la de ofrecer refugio y descanso, gracias a las habitaciones que ostenta en su interior. La importancia de una morada digna, radica en el hecho de resguardar a las personas y sus pertenencias, como sus enseres y propiedades personales.

Para Coraggio la vivienda es un recurso muy importante que debe conferir a la unidad domestica la flexibilidad suficiente para su continuo desplazamiento de una actividad a otra, propio de la dinámica de economía popular (Coraggio, 1992: 24). La calidad de esta merece una consideración especial como condición de calidad de vida, trascendental en la construcción de identidades, relaciones (de tipo parental, sexual, religiosa, política, etc.) en donde se condensan sentimientos, valores, significaciones y conflictos de quienes viven en su interior, pero sobretodo porque: “[...] *repercute en la productividad, la creatividad y en muchas otras condiciones para el desarrollo social*” (Coraggio, 1992:24). En este sentido la vivienda no puede considerarse como un factor sustituible sino como un factor imprescindible, “[...] *para el desarrollo de las demás actividades de reproducción de la vida humana, incluida la producción y su eficiencia. Desde ese punto de vista debe substituirse la visión sectorialista de la vivienda como inversión improductiva*” (Coraggio, 1992:24).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

En relación a resultados de la encuesta, las cifras alcanzadas son preocupantes, pues más del 50% de los mototaxistas, manifiestan no contar con una vivienda propia, se estaría hablando del 84.5% respectivamente, y es que los ingresos percibidos por estas personas no son suficientes, pues tienen demasiadas responsabilidades económicas a su cargo, pocas oportunidades para acceder a un empleo formal y escasas posibilidades crediticias para tener acceso a una vivienda propia.

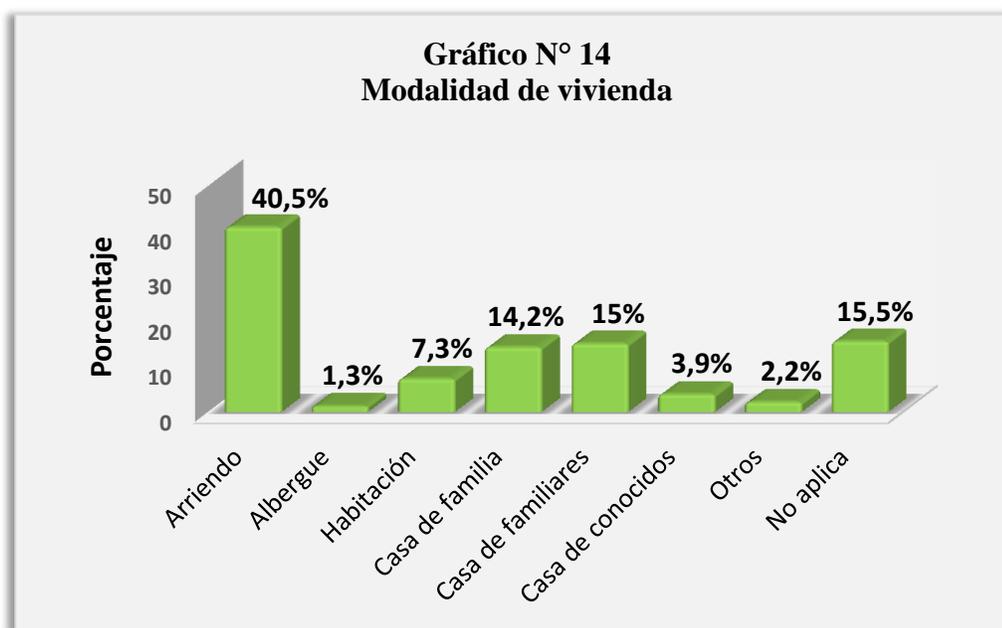
Así mismo, el 15.5% de la población encuestada afirmó tener vivienda propia, lo cual, ya constituye un patrimonio con un valor que va mucho más allá de su precio económico, pues va acompañada de sacrificio para lograr tenerla, el esfuerzo, la necesidad de seguridad, el legado y los proyectos cumplidos en pro de su beneficio y el de sus familias, (Véase Gráfico N° 13).

Es así, como quienes no cuentan con su propia vivienda, deben buscar la manera de brindarles un refugio por lo menos temporal a sus familias, de tal modo, que para algunos su única alternativa es vivir en arriendo con un 40.5% de los encuestados y entrevistados, pues como dicen ellos “al ser migrantes no tenemos familiares cercanos quienes nos puedan amparar”, afirmando también, esto ha significado una lucha constante en aras de su consecución mensual, y por esta razón, hoy por hoy el “rebusque” es la alternativa para todas estas personas que tampoco cuentan con un trabajo formal y al menos les ofrezca una estabilidad laboral, económica, en salud y atención médica a su núcleo familiar (Véase, Gráfico N° 14).

Es ahí, donde la educación juega un papel protagónico en la economía de la ciudad, con un numero alto de estudiantes universitarios, de los cuales el en promedio el 50% tiene procedencia de otras ciudades de la región y el país, repartidos en las universidades por cuanto jalona otro servicios conexos a la educación como alimentación, vivienda, vestido, diversión, fotocopias, digitación, etc. Por lo tanto, el 14.2% de los mototaxistas viven en casas de familia, evidenciándose que quienes habitan en estas son estudiantes con obligación de pagar estos servicios, deben buscar la manera de pasar estos días en la Ciudad al menos mientras llegan las vacaciones para regresar a sus sitios de procedencia.

El 15% vive en casa de familiares donde también se trata de jóvenes con intención de independizarse deciden alquilar una habitación e interesados en generar ingresos para satisfacer sus propias necesidades, pero igualmente se trata de hombres separados (no conviven con su pareja).

De esta manera, este factor es visto de cierto modo como un gran dinamizador del empleo y un eficiente distribuidor del ingreso, especialmente, porque permite la proliferación de pequeños negocios familiares, no intensivos en capital, pero eficientes en el aumento del ingreso al brindarles estadía a estas personas a cambio de una remuneración. Entre tanto, el 1.3% viven en albergues temporales a la espera de ayudas del Gobierno que les permita mitigar su situación, el 3.9% reside en casa de conocidos, y el 2.2% de los encuestados convive en otras modalidades de vivienda, finalmente el 15.5% de los mototaxistas a quienes no aplica la pregunta al tener casa propia (Véase Gráfico N° 14).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

En cuanto a la ubicación del lugar de residencia de los mototaxistas, los resultados arrojan que el primer lugar de residencia es el sur de la Ciudad con el 43.1%, en sectores como Alfonso López, Loma de la Virgen, Comuneros, Los Sauces, Berlín, María oriente entre otros, vale la pena resaltar, el sector sur, es caracterizado por un bajo desarrollo económico, “[...]En este sentido, el aumento de la delincuencia y la violencia urbanas y

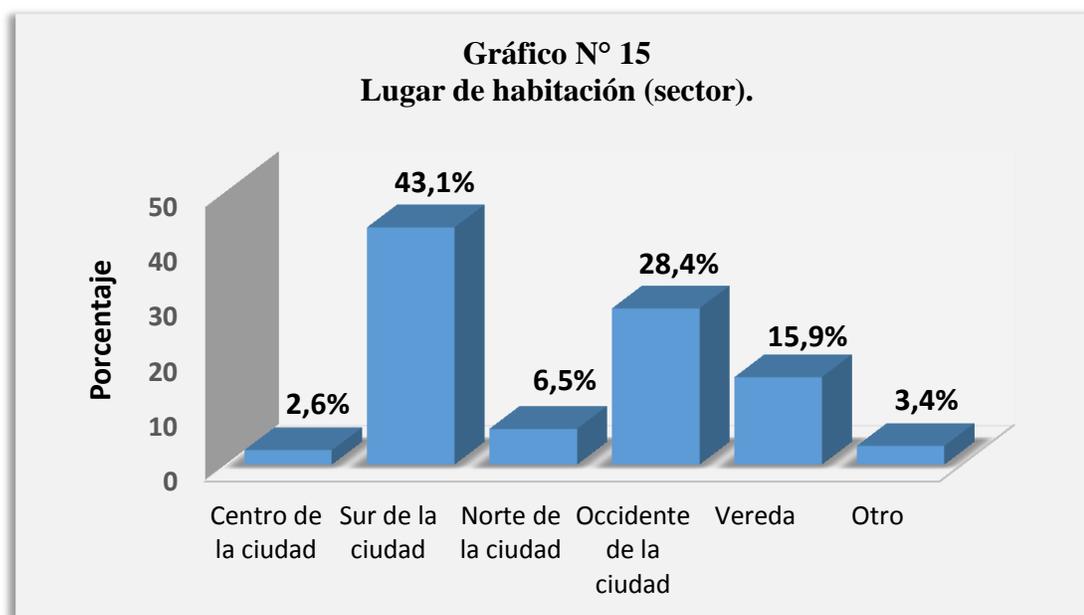
sus efectos en la seguridad de los ciudadanos y la coexistencia en los centros urbanos son la prueba material de la explosión de la pobreza..” (Aragón, 2009: 69). Como consecuencias de las escasas fuentes de empleo, situación que trae consigo, problemas sociales, como delincuencia, drogadicción y pandillas, donde la mayoría de los hogares pertenecen a los estratos 1 y 2. La sobrepoblación es otra dificultad presentada, y a su vez ocasionada por el bajo costo del suelo en estos sectores y su relativa cercanía al centro de la ciudad, lo cual la hace más atractiva para personas de escasos ingresos provenientes en su gran mayoría de otros municipios.

A su vez, el occidente de la ciudad se convierte en el segundo lugar más habitado por familias de mototaxistas con el 28.4%, en esta zona se encuentran ubicados los barrios de la comuna 9, como, Los Naranjos, María Occidente, Nuevo Hogar, San Miguel, entre otros, caracterizados relativamente por presentar bajos ingresos económicos, sobresaliendo los estratos 2 y 3.

Otro porcentaje de la población objeto de estudio vive en veredas aledañas a la ciudad con el 15.9%, en un menor grado el 6.5% de los encuestados viven en el norte de la ciudad, aunque según la Alcaldía de Popayán, esta es la comuna con el mayor número de barrios y personas de la ciudad donde se destacan viviendas de todos los estratos, pero priman el 2 y 3 y unos pocos son estrato 5 y 6, con barrios como: La Esperanza (Norte), La Arboleda, El Uvo, San Ignacio, Bella Vista, El Bambú, Bello Horizonte, La Aldea Y La Florida I entre otros. Así mismo, el 3.4% de mototaxistas afirman que viven en otros sitios de la ciudad como al Oriente, en asentamientos y en localidades muy deprimidas como las invasiones con un 3.4%, y por último, con el porcentaje más bajo están las familias que habitan en el centro de la ciudad con el 2.6% (Véase, Gráfico N° 15).

Dado lo anterior, puede concluirse que en un mayor porcentaje, las personas dedicadas a ejercer el mototaxismo, residen en sectores altamente vulnerables, y en condiciones de vida inestables, donde no se puede garantizar un tránsito favorable hacia la consecución de un empleo formal, no solamente afectados por su lugar de habitación que los identifica como hogares de muy escasos recursos, sino, dada la importancia de la vivienda y su lugar de habitación en la vida de las personas, y ante la complejidad de los estratos de bajos ingresos para acceder a ella, los esfuerzos del gobierno han sido tratar de proveerles

de este bien; sin embargo, la simple dotación no les asegura una mejor calidad de vida; para este último fin, se deben tener en cuenta aspectos de calidad de la vivienda pero teniendo en consideración el punto de vista de la población objetivo; a pesar estos esfuerzos del gobierno, estos no han sido suficientes, pues siguen llegando migrantes a invadir territorios no solo en la ciudad de Popayán, sino a nivel nacional.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Una característica importante de una unidad de vivienda es su ubicación: en la gran mayoría ubicadas en sectores donde predomina el estrato 1 y 2, donde a pesar de esto, les ha brindado la oportunidad de construirlas en el tiempo y con esfuerzo, con la posibilidad de realizarle cambios (ampliaciones y remodelaciones en algunos casos), y lo más importante crear una vida en comunidad, lazos de amistad entre los vecinos, también les ha facilitado la realización de actividades para su sustento diario, como: la extinción de negocios en la vivienda para la “venta de minutos” como ellos la llaman, o para crear una tienda, entre otros. Para Coraggio (1998), la vivienda como recurso, su valor de cambio está determinado por atributos que no se limitan a la vivienda como tal, sino:

“[...] incluye las formas de tenencia y precariedad y lo que denominamos: hábitat: calidad del medio construido, características intangibles como la seguridad personal y de la propiedad... estos factores además del efecto directo que tienen sobre las condiciones de

vida, también inciden en el valor de cambio de las viviendas individuales y en las posibilidades de acceso a otros recursos que ellos permite (crédito, ahorro, mercados locales, etc.)” (Coraggio, 1998:1).

En relación a los aspectos de la forma y material de construcción⁹, según información de los mototaxistas encuestados, se identifica desde la casa más precaria hasta las viviendas más cómodas. En este caso, los atributos de la vivienda de los encuestados dependen de qué tipo de materiales se han utilizado para su construcción. Así, en mayor medida el 77.2% de estos individuos afirman que sus viviendas o su lugares de residencia están construidas con paredes de ladrillo¹⁰, el 20.7% las tienen construidas en tabla y el 2.2% en bareque¹¹ (Véase, Gráfico N° 16).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Los materiales de construcción de una vivienda, reflejan la capacidad económica de los individuos o de la familia que habita en ella, y sin duda también su calidad de vida, en este sentido al habitar en viviendas de ladrillo, se percibe una situación económica no tan

⁹ Un material de construcción: es una materia prima o con más frecuencia un producto manufacturado, empleado en la construcción de edificios u obras de ingeniería civil.

¹⁰ El ladrillo: elemento de construcción, generalmente hecho con masa de barro cocida, que tiene forma de paralelepípedo rectangular y que permite levantar muros y otras estructuras. Gracias a sus dimensiones, un albañil puede colocar un ladrillo utilizando sólo una mano, lo que facilita las tareas. Definición.

¹¹ El bahareque pared de palos entretrejidos con cañas utilizadas principalmente en las zonas rurales por los pueblos indígenas de América de Sur.

inestable y podrían existir mejores posibilidades de una educación completa permitiéndoles emplearse formalmente, pero sin embargo, esta no es la realidad de los mototaxistas payaneses, pues a pesar de vivir en estas, muchas son en arriendo y con sus ingresos diarios escasamente les alcanza para subsistir en condiciones de vida aceptables.

1.3.10. Servicios públicos con los que cuenta la vivienda

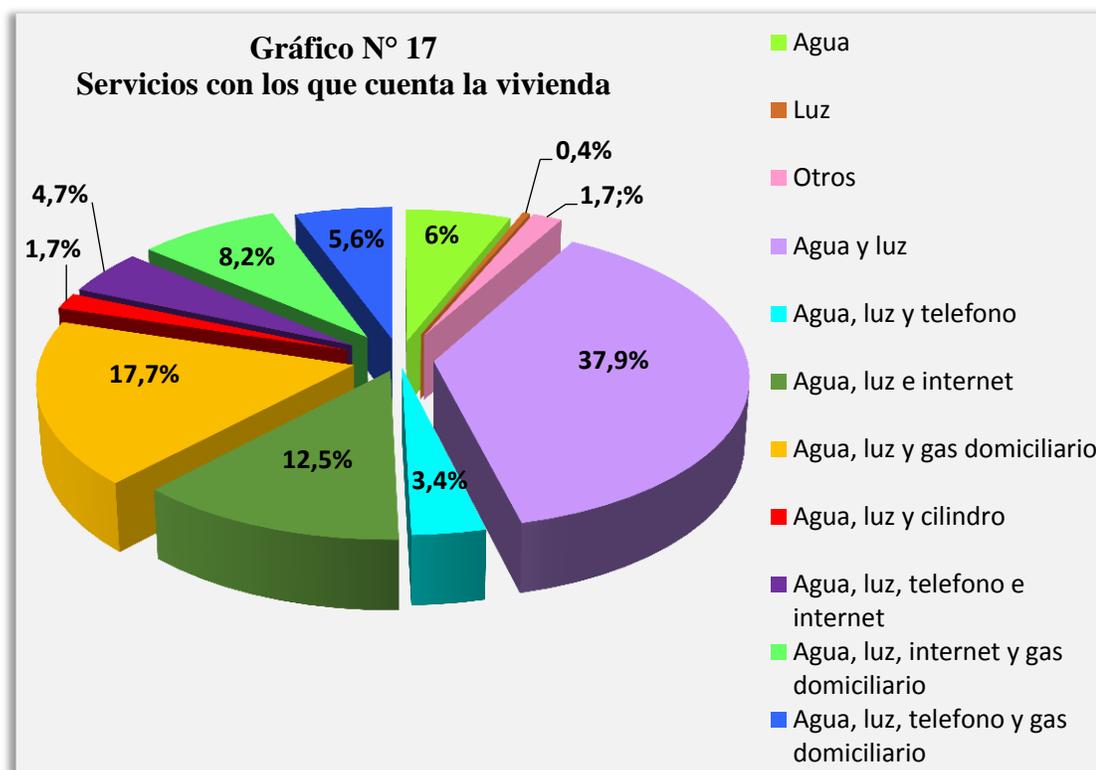
Los servicios básicos de una vivienda, son imprescindibles para el entorno en el cual se desarrollan e interactúan las personas, en tanto que resuelven las necesidades básicas y permiten el normal desarrollo de las actividades cotidianas. Y donde, se supone la prestación de estos servicios públicos responde a necesidades compartidas por la totalidad de los ciudadanos cuya satisfacción debe ser garantizada a través del ejercicio del poder público, es decir, del poder del Estado como única instancia al cual, legítimamente se puede atribuir; en principio, y en representación de la ciudadanía.

Según la Organización Internacional del Trabajo OIT, los servicios públicos de suministro (agua, electricidad y gas) son fundamentales y desempeñan un papel esencial en el desarrollo económico y social. Los servicios públicos de suministro de calidad son una condición indispensable para la erradicación efectiva de la pobreza.

En Colombia, los servicios públicos se han consolidado en las dos últimas décadas como un sector decisivo para la competitividad del país, pero al mismo tiempo, para el desarrollo social de Colombia en cuanto a la solución de necesidades básicas se refiere. Es por eso, que el Estado decidió subsidiar a las personas de menores ingresos, en los siguientes términos: “[...] *la nación, los departamentos, los distritos, los municipios y las entidades descentralizadas podrán conceder subsidios, en sus respectivos presupuestos, para que las personas de menores ingresos puedan pagar las tarifas de los servicios públicos que cubran sus necesidades básicas*” (Constitución Política, 1991: art 368).

Este subsidio aplicado al consumo de subsistencia, es el utilizado en los servicios públicos promedio con los que puede sobrevivir una familia en Colombia y es delimitado por el Gobierno Nacional para los estratos 1, 2 y 3 y de acuerdo a la ley 142 de 1994, es de la siguiente manera: para estrato 1 bajo-bajo es del 50%, para estrato 2 del 40%, estrato 3 medio- bajo del 15% (recibe subsidio sobre el consumo de subsistencia), el

estrato 4 medio 0 % (paga el costo total del servicio, no presentan subsidio ni contribución); este cambio, también se verá reflejado en los predios de servicios con estratos 5 y 6 los cuales pasan a ser contribuyentes¹² de solidaridad.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Así mismo, “[...] deben existir las condiciones generales para la producción popular: las vías, las redes de agua de energía y alcantarillado, los centros de educación y entretenimiento... (Coraggio, 1992: 25). En relación a los barrios de la Ciudad de Popayán, se denota que al ser muy antiguos permite comprender una situación relativamente satisfactoria en la cual se encuentra lo relacionado a la dotación de servicios de infraestructura, entonces, los hogares objeto de estudio no padecen de una carencia absoluta de dos servicios básicos: agua y energía eléctrica, para los mototaxistas, las empresas prestadoras de servicios de agua y energía en los barrios y lugares donde viven lo hacen satisfactoriamente.

¹² Las denominadas por la ley “contribuciones” destinadas a los usuarios de menores ingresos, y que son reguladas por la ley 142 de 1994, consiste en el dinero que pagan algunos usuarios, con la finalidad de ayudar a otros usuarios a asumir el pago de la prestación de los servicios, quienes por su condición económica carecen de la solvencia necesaria para asumir por si mismos el pago de esos servicios.

Pirez (2002), argumenta “[...] el acceso a los servicios públicos urbanos permite a los usuarios participar de los “componentes fundamentales de la vida urbana” así como también, constituyen “una condición para la vida urbana misma”, por esto el no acceso a los mismos implica una carencia grave para quienes están habitando en la ciudad”. (Pirez, 2002: 13). De esta manera el 37,9% de los mototaxistas afirman que en sus viviendas cuentan con servicio de agua y luz únicamente, el 17.7% cuentan con tres servicios (agua, luz y gas domiciliario), el 12.5% cuentan con agua luz e internet, el 8.2% de los encuestados manifiesta contar con casi todos los servicios públicos (agua, luz, internet y gas domiciliario).

Mientras tanto, por fortuna, son pocas las familias que en sus hogares, escasamente cuentan con el servicio de agua con el 6% de los encuestados, aunque cabe resaltar, en estos casos se trata de viviendas construidas (sin importar el material utilizado para su construcción) en lugares donde invadir terrenos ya sean públicos o privados, son la única opción de hogares los cuales no pueden costear el valor de los servicios públicos legales.

El 5.6% de las familias de estos mototaxistas, cuentan con todos los servicios públicos en sus hogares (agua, luz, teléfono, internet y gas domiciliario), el 4.7% de los encuestados manifiesta contar con los más necesarios (agua, luz teléfono e internet), el 3.4% cuenta solo con tres servicios (agua, luz y teléfono), el 1.7% de los encuestados ostentan contar con tres servicios básicos (agua, luz y gas de cilindro), y un muy pequeño porcentaje afirma contar únicamente con el servicio de luz o energía eléctrica (Véase, Gráfico N° 17).

De esta manera, los subsidios otorgados por el gobierno destinados a los servicios públicos de viviendas en estratos bajos, han generado cierta reacción, para algunos payaneses genera satisfacción, pues según ellos esto les ha ayudado a mitigar un poco la cantidad de dinero a desembolsar para el pago de los mismos, permitiendo que esa parte ahorrada la puedan destinar a otros usos, ejemplo para la compra de productos de la canasta familiar, pero otros opinan lo contrario, pues solo los hogares más pobres son verían comprometido su consumo de servicios públicos en ausencia de subsidios y que el impacto positivo de estos sobre el gasto del hogar es, en la mayoría, muy bajo. Sin embargo lo ven como una apuesta positiva de parte del Estado.

Por consiguiente, existe un deterioro generalizado de la vida urbana, especialmente de las mayorías conformadas por la inmigración y la pauperización de los sectores medios, llegando incluso, a un “[...] retroceso notable en el acceso a servicios considerados elementales en muchas ciudades (teléfono, electricidad, agua, transporte, saneamiento, recreación)” (Coraggio, 2004: 115). Lo anterior, limita las posibilidades de ascenso social, incrementa la ilegalidad y la exclusión social; ejemplo de ello es que varios servicios disponibles en el mercado, no pueden ser demandadas o están limitados a estas familias debido a la ausencia de dinero a la deficiente cobertura en los hogares donde residen.

1.3.11. Afiliación a EPS

En la dinámica Colombiana, el sistema de salud ha venido evidenciando una crisis desde hace varios años afectando a millones de habitantes especialmente a aquellos sin alternativas distintas a las Empresas Promotoras de Salud (EPS), las cuales se encargan de promover la afiliación a los programas de salud, gestionar la parte comercial y administrativa y realizar convenios entre Instituciones Promotoras de Salud (IPS) como hospitales, clínicas, laboratorios clínicos y demás instituciones que permitan atender a los afiliados de acuerdo con el plan obligatorio de salud (POS).

Según Hurtado (2013), “[...] esta crisis ha afectado negativamente la prestación de los servicios de salud y se identifica con la implementación, reglamentación y ejecución de la ley 100 de 1993 expedida el 23 de diciembre de 1993” (López, 2012 citado por Hurtado, 2013: 122). La reforma orientada hacia propósitos sociales, se ha convertido en un instrumento dispuesto a auspiciar el beneficio económico de una intermediación burocrática con criterio comercial y ánimo de lucro particular, manipulada en detrimento de la salud de los pacientes.

El sistema de salud colombiano cuenta con dos formas de afiliación, por un lado, está el régimen subsidiado dirigido a la población más pobre, sin capacidad de pago, y tiene acceso a servicios de salud a través de un subsidio ofrecido por el Estado, y por el otro lado, el régimen contributivo, al cual se deben afiliar las personas con vinculación laboral, es decir, con capacidad de pago como los trabajadores formales e independientes, los pensionados y sus familias.

La desprotección, en términos de seguridad social, de los trabajadores informales es una característica muy común del sector, aunque según los resultados de la encuesta aplicada a los mototaxistas, solo un pequeño porcentaje de estos no tiene ningún tipo de seguro. Para Coraggio, “[...] es fundamental una fuerte reorganización del sentido, contenido y articulación de tres ramas de actividad pública: el sistema de educación/investigación, el sistema de salud y el sistema de vivienda/hábitat” (Coraggio, 2004: 163).

En relación a los mototaxistas, en el tema de salud el 27.2% afirma no tener ningún tipo de sistema de salud mientras que el 72.8% de los ocupados informales aseguran estar afiliados a salud (Véase, Gráfico N° 18).

Para algunos mototaxistas el sistema de salud al cual están afiliados ha sido relativamente bueno; sin embargo, otros lo consideran muy regular y se quejan por la precaria atención y prestación del servicio en la ciudad. Muchos aseguran que en los centros de salud no hay médicos suficientes para atender a todos los pacientes, ni disponibilidad de medicamentos para los tratamientos; así mismo, dan a conocer su mayor inconformismo debido no solamente a demoras en las citas para un médico especialista, sino también muchas veces deben trasladarse a otras ciudades para cumplir con tratamientos, lo que implica gastos económicos y costos adicionales donde en muchas ocasiones no pueden pagar. Otros deben hacer largas filas desde las horas de la madrugada para sacar una cita con médico general y en ciertos casos, deben esperar hasta un mes para su atención.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Prueba de ello, es el incremento acelerado de las acciones de tutela a las cuales han tenido que acudir para poder ser atendidos y hasta para acceder a los medicamentos. Por tales dificultades, muchos de los entrevistados se ven en la necesidad de recurrir a consultas con médicos particulares lo cual es, desde el punto de vista económico, muy costoso para las familias.

A fin de mejorar la precaria atención en salud por la que atraviesa no solo el departamento del Cauca sino todo el País, el Presidente Juan Manuel Santos sancionó la Ley Estatutaria de Salud N° 1751 del 16 de febrero de 2015, cuyo fin era mejorar los servicios, y mediante la cual plantea un cambio profundo en el régimen de beneficios. De acuerdo con el documento, el listado que conformaba el Plan Obligatorio de Salud (POS), y definía de manera explícita los medicamentos, procedimientos e insumos a los cuales los afiliados tenían acceso, queda abolido para dar paso a unos beneficios basados en un régimen de exclusión. Esto quiere decir, de cierta manera los afiliados al sistema de salud tendrán derecho a todo lo ordenado por los médicos, excepto a algunos elementos, de manera clara, quedan por fuera del régimen.

Otro de los puntos que trata esta ley, es en cuanto a la atención de urgencias en los centros hospitalarios, esta iniciativa se tramita en el congreso y crea el delito de omisión o de negación de urgencias en salud quien niegue, omita, impida o retarde la prestación

del servicio de salud sin justa causa, será judicializado en busca de castigar con cárcel a los responsables con este nuevo tipo penal el cual establece hasta 9 años de cárcel a quienes infrinjan la norma.

Para resolver los problemas de salud, estos mototaxistas se ven en la obligación de acudir a los múltiples servicios médicos de corte informal como los homeópatas, curanderos, sobanderos, rezadores, entre otros, servicios a los cuales acuden al no poseer los medios ni por parte de las EPS ni económicos para acceder a los servicios médicos tecnificados formales, en conclusión, “[...] dos sectores aun considerados prioritarios en la retórica de las Nuevas Políticas Sociales (NPS), como son la Educación y la Salud Pública, están siendo sometidos a criterios de eficiencia y a mecanismos propios del mercado capitalista” (Coraggio, 1999b:33) y a la mercantilización que domina casi la totalidad de las relaciones sociales.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Por lo que se refiere a la situación en salud de las familias de los mototaxistas, el 56.5% de los mototaxistas afirma: tanto su esposa como su(s) hijo(s) cuentan con carnet de salud, en tanto un 16.4 % manifiestan no contar con afiliación a ninguna EPS, teniendo en cuenta, en algunos casos la figura masculina (padre) si cuenta con este servicio pero no su pareja e hijos. Entre las razones para no contar con un seguro de salud, está la ausencia de recursos económicos para pagarlo y la falta de empleo en una empresa formal que

afilie a toda su familia, pues para afiliarse a una EPS como Cafesalud, se debe pagar mensualmente el 12.5% del ingreso del afiliado, pero se debe resaltar, éste no debe ser menor al salario mínimo legal (SML) \$689.454, es decir, \$86.181 pesos respectivamente (para el empleado formal perteneciente al régimen contributivo).

Para el caso de los mototaxistas siendo trabajadores informales por cuenta propia, deben pagar los porcentajes al igual de los trabajadores independientes. Teniendo en cuenta su presunción de ingresos, deberán cancelar el 12% del total de su ingreso para salud y el 16% para pensión, implica un costo que se dificulta asumir debido a su capacidad económica.

Así mismo, otros afirman aunque tienen seguro de salud subsidiado, no han hecho los trámites correspondientes para su traslado a la ciudad; además, algunos tampoco lo hacen por el puntaje del sisbén al considerar si son censados nuevamente, su puntaje se incrementaría¹³. Esto es delicado para ellos, en vista de que algunos los sacaron del sisbén por no hacer los trámites correspondientes a tiempo, es decir, al momento de cambiarse de residencia, de municipio o departamento. Como consecuencia de lo anteriormente planteado, ese pequeño porcentaje de individuos no se han podido afiliar a ningún sistema de salud (Véase, Gráfico N° 19). Finalmente, el 27.2% de los encuestados los cuales no respondieron a la pregunta.

1.3.12. Seguro para clientes

En Colombia, todos los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional, (incluidos los vehículos extranjeros), sean particulares o de servicio público (sin importar el modelo), deben contar con un seguro obligatorio llamado SOAT¹⁴, el cual, ampara los

¹³ Espinosa (2012), define el SISBEN como el Sistema de Identificación y Clasificación de Potenciales Beneficiarios para los programas sociales. Esta es una encuesta para identificar y clasificar a familias o individuos más pobres y vulnerables que no pueden cubrir sus necesidades básicas, por lo tanto es el Estado quien debe proporcionar los derechos fundamentales como educación, salud entre otros. En este caso, las familias poseen un carnet de identificación como beneficiarios de los niveles 1,2 o 3 (Espinosa, 2012: 24).

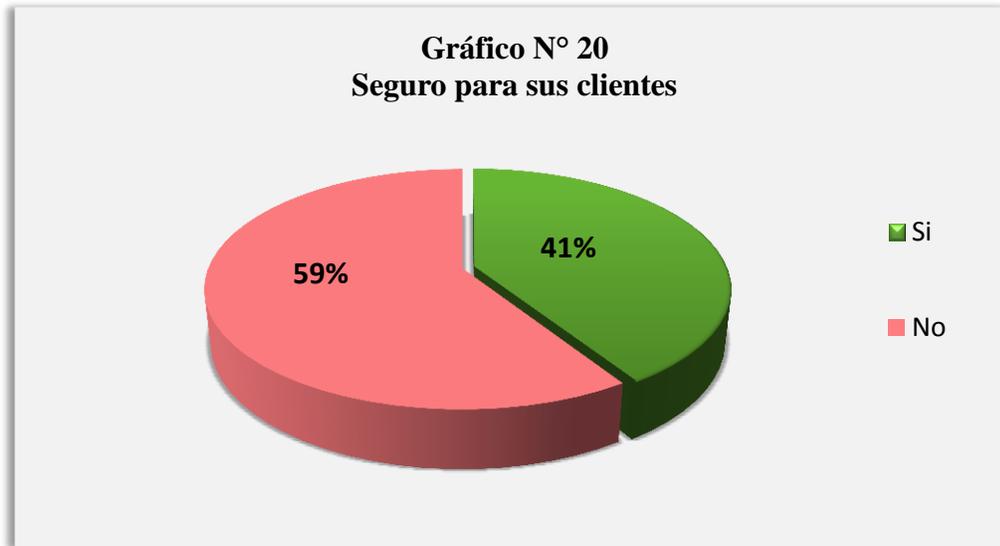
¹⁴ El SOAT opera de forma automática. En caso de accidente de tránsito, la víctima tiene derecho a ser atendida de forma inmediata e integral por los hospitales o clínicas públicas y/o privadas, quienes le prestarán servicio de atención médica, farmacéutica y hospitalaria cuya cuenta de cobro será tramitada

daños causados en a la integridad física de la víctima en accidentes de tránsito. Vale la pena resaltar, este seguro no contempla ningún tipo de exclusión y opera exista o no responsabilidad del conductor. Entre los amparos del SOAT incluye la muerte de los implicados en el accidente, incapacidad permanente, costos funerarios y de transporte. Pero no cubre los daños al vehículo propio ni al del tercero o a la propiedad de terceros, es decir, ampara únicamente a las personas víctimas de un accidente de tránsito, es por eso, que un vehículo de transporte tanto particular como público, debe contar no solamente con el SOAT, sino también con el seguro contra todo riesgo o Seguro Extracontractual de Responsabilidad Civil por daños a terceros.

El cual, si llegase a suceder un percance y fuera herido o muriese algún viajero o pasajero, la cláusula Responsabilidad Civil Pasajero, la cual según seguros del estado, establece y obliga a la compañía a indemnizar a las personas o pasajeros transportadas en el vehículo asegurado y que hayan sufrido un perjuicio ya sea mediante lesiones corporales en su persona o en sus bienes, por la pérdida o daño del equipaje o la muerte por la cual fuere responsable el asegurado y/o conductor del vehículo con motivo de los servicios de transporte publico prestados en el transporte de personas; también, ampara los posibles daños ocasionados a su vehículo automotor y hasta la pérdida o robo del mismo, entre otros beneficios. Aunque, no cualquier evento será cubierto, ejemplo no cubre daños hechos por dolo, es decir con intención de dañar a otra persona, en estos casos se aplicara a justicia penal.

Con respecto al sistema de transporte en la modalidad de motocicletas, no es la excepción, este también debe contar con este seguro o póliza de seguro a motocicletas, y más aún en este caso con la prestación del servicio de transporte de personas informalmente en la ciudad y por lo tanto, también se hace partidario de tener estos seguros considerados indispensables para proteger su propio patrimonio y garantizar la seguridad y la vida de los usuarios o personas que las utilizan para transportarse, independientemente de su uso, si es para trabajar o de uso personal.

directamente por la entidad ante la Compañía Aseguradora. Los trámites para indemnización por muerte, gastos funerarios e incapacidad permanente deben realizarse directamente en la aseguradora.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

En relación a las anteriores implicaciones, el resultado de la encuesta indican para el caso de los mototaxistas de la Ciudad de Popayán, las cifras son alarmantes debido a más del 50% de los encuestados quienes manifiestan no tener ningún tipo de seguro para sus clientes debido a su alto costo y sus ingresos no les alcanza para costearlo, y mucho menos para dos seguros, donde lo único que puede asegurar su pasajero es el casco protector el cual casi siempre es el clásico y no les dan las más mínima protección, pues según sus características dejan la cara desprotegida y también una parte de la cabeza, y además, el grosor del casco suele ser escaso o muy delgado, por ende, no es muy recomendable utilizarlo. Mientras tanto, el 41% de los encuestados trabajan únicamente con el Seguro Obligatorio (SOAT) (Véase, Gráfico N° 20).

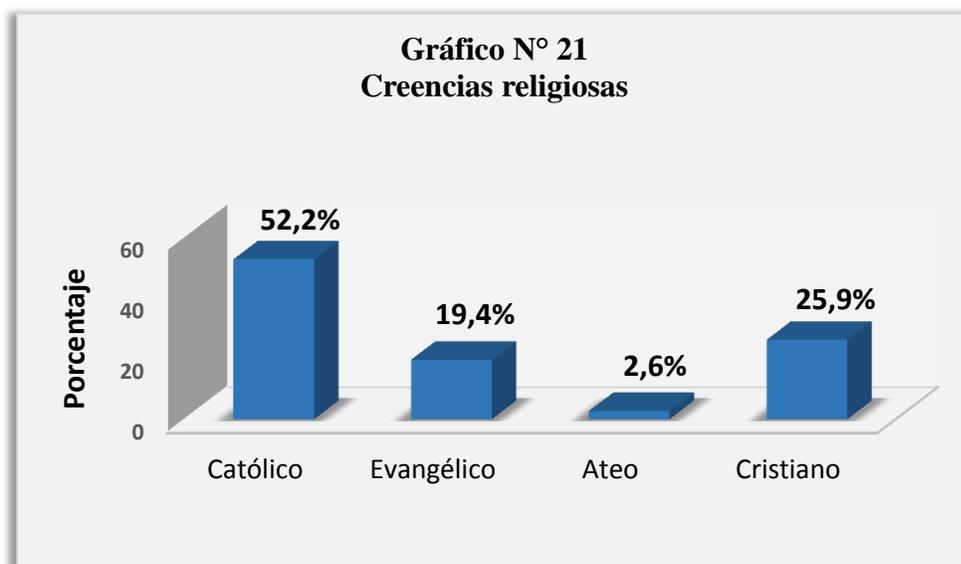
1.3.13. Creencias religiosas

En cuanto a las creencias religiosas, a nivel nacional la libertad religiosa existe, así mismo Colombia cuenta con diversas religiones, sin embargo, una gran parte de la población es decir el 80% se considera católico, seguido por los cultos de origen cristiano con un porcentaje cercano al 10% , mientras que en menor medida otra porción de los habitantes se considera de otro tipo de religión. El Tiempo, (2001).

Popayán es llamada la ciudad blanca de Colombia, dicho apelativo nace por el predominio del color blanco en la arquitectura del centro histórico, cuya configuración se remonta al siglo XVI, cuando la ciudad fuera un importante eje del poder colonial español, ejerciendo por entonces una labor civilizatoria destacada en su entorno, tanto a nivel económico como político y cultural (García, 2013: 85). De esta manera, el color blanco siempre ha caracterizado la ciudad, pues, hace parte de una marca simbólica que sirve de referente principal de identificación de la misma, hasta llegar a convertirse en un signo esencial de imagen, con la cual Popayán afirma sus creencias y prácticas espirituales, y por ende autodefine su patrimonio arquitectónico.

El lugar de donde provienen los principales relatos culturales es el centro histórico de la ciudad, que adquiere un mayor significado y arraigo en sus habitantes a través del tiempo, como es el caso particular de la ritualidad religiosa, siendo una ciudad donde la tradición se mantiene intacta y continúa soportada por todo un pueblo el cual se prepara para mantener el privilegio de ser el principal destino e innegable de la fe.

Así, al ser una ciudad religiosa y al llegar migrantes a la ciudad, desde el punto de vista de los mototaxistas se debe tener en cuenta que cada uno de estos tiene una manera diferente de abordar la religión, dependiendo de su lugar de procedencia, de la educación y el contexto en el cual se desarrollaron, con sus costumbres, y sus propias creencias, así mismo celebra sus festividades, para Razeto, (1993) el mundo marginal se ha visto enriquecido de conocimientos, destrezas laborales, y otras aptitudes presentes en una masa social numerosa y donde “[...] Se han venido a juntar, así, en el mundo de los pobres remanentes de la cultura y habilidades tradicionales con las precarias pero reales capacidades y destrezas adquiridas recientemente” (Razeto, 1993:12) y por ende, es justificable que muchos no compartan la misma ideología de la ciudad y únicamente vean la religión en Popayán desde una perspectiva económica y generadora de ingresos para su oficio.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Las creencias religiosas más predominantes entre los trabajadores informales de la capital caucana son: en primera instancia la religión católica con un porcentaje del 52.2% de los encuestados, confirmando lo expresado anteriormente, siendo la religión católica la que predomina y observando a este respecto en su mayoría son personas mayores, seguido por la religión cristiana¹⁵ con un porcentaje del 25.9% destacando en este campo muchos de los individuos son jóvenes, y en tercer lugar están los mototaxistas evangélicos¹⁶ con un porcentaje del 19.4% siendo también personas de edades entre los 35 y 50 años respectivamente, y en cuarto y último lugar con un 2.6% están los ateos¹⁷, (Véase Gráfico N° 21).

¹⁵ Cristianismo: El cristianismo es una línea religiosa que surgió con posterioridad a la muerte de Jesucristo en la cruz, ésta fue creada por sus seguidores. Se dice que Jesús cumplió las profecías judías y por ende se le denominó “Cristo” que significa el ungido, (Palabra de origen griego). Hay que aclarar que cristianismo no implica exclusivamente a los católicos, pues existen un número muy elevado de sectas cristianas, generalmente denominadas protestantes, por lo que al hablar de cristianos y cristianismo se deben de sumar todas éstas sectas.

¹⁶ Las iglesias evangélicas o movimiento evangélico son diversas congregaciones y denominaciones cristianas protestantes que se hallan difundidas por el mundo. Su doctrina se basa en tres creencias: la Trinidad, la salvación sólo por medio de la fe en Cristo y la infalibilidad bíblica. Se caracterizan por la evangelización, una experiencia personal de conversión, con una fe bíblicamente orientada, y una creencia en la relevancia de la fe cristiana en temas culturales. Además, suelen defender una libre interpretación de la Biblia. Aunque comúnmente se les llama «evangélicos» a todas las personas, iglesias y movimientos sociales protestantes, en algunos países este término sólo se refiere a un determinado grupo dentro del protestantismo.

¹⁷ Ateo es una palabra compuesta asintáctica, cuyo primer elemento es la partícula griega inseparable alfa (α). Esta partícula inseparable significa negación o privación y se traduce como: SIN FALTA DE. Ateo (α sin,

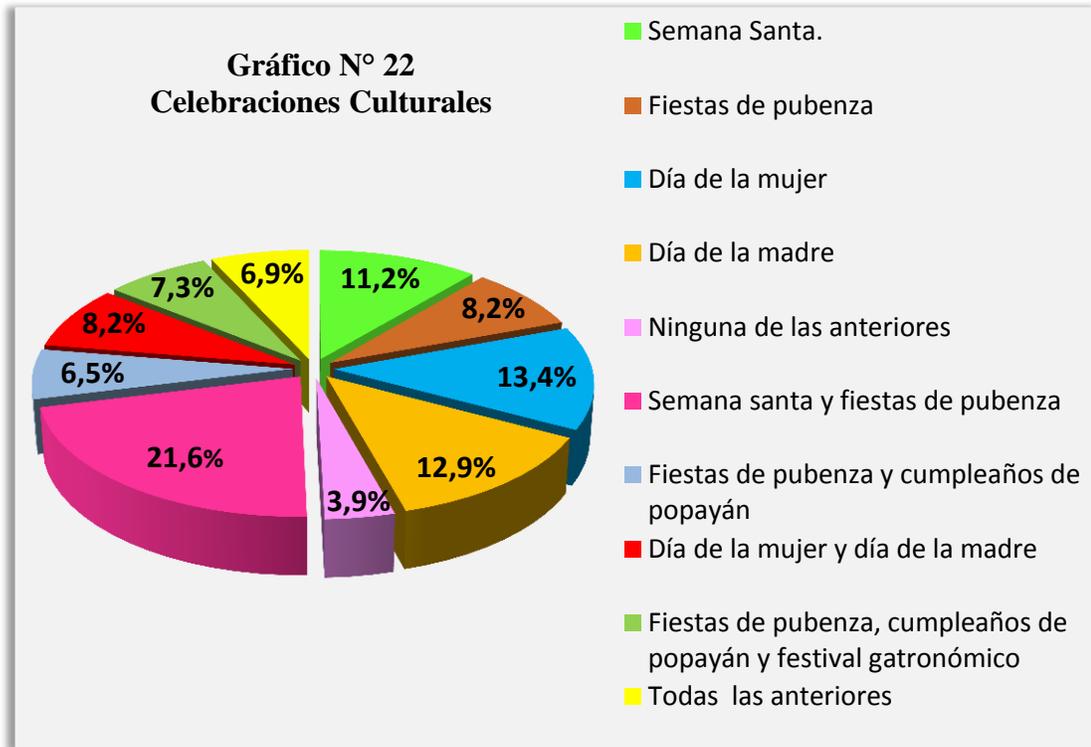
No obstante, la ciudad de Popayán sigue siendo desde hace varios siglos el centro de las tradiciones religiosas de Colombia, y tiene diversidad de celebraciones culturales entre los cuales se destaca la Semana Santa es sin duda el principal de los rituales urbanos, que transcurren por las calles del centro histórico, actualizando con su recorrido el sentido de pertenencia y afirmando, a su vez, los valores de la tradición cultural hispana; caracterizada porque cada año predominan las procesiones relacionadas con el deseo evangelizador de la iglesia.

Sin embargo, el fenómeno del mototaxismo es representado por personas de todas las edades, destacando entre estas, los jóvenes con edades entre los 19 y 25 años, de donde se deduce, estos tienden a ser menos creyentes de este tipo de escenarios religiosos y de santos o imágenes, pues le restan mucha importancia o les es totalmente indiferente. Mientras las personas mayores tienen una creencia un poco más arraigada debido a que en tiempos pasados los padres obligaban a los hijos a asistir a estas celebraciones y por consiguiente son más practicantes de la religión.

En consecuencia, hay conmemoraciones o festividades de la ciudad en las que muchos de sus habitantes no participan, tal es el caso del festival gastronómico¹⁸, evento celebrado únicamente en la ciudad, también el día de la madre es otro claro ejemplo, siendo celebrado de diferentes maneras, unos con sus familias y otros deciden realizar una festejo, entre otras; todos estos son factores de alguna manera u otra influyen en el momento de determinar cuál de las celebraciones o festivales son las generadoras de más ingresos para los mototaxistas y deben trabajar más que otros por la concurrida movilidad de la gente en estas fechas.

θεος dios): SIN dios, FALTA DE dios. Por lo tanto, de acuerdo con la Etimología de la palabra ateo, podemos construir la siguiente definición etimológica: *ateo es una persona sin dios.*

¹⁸ *Festival gastronómico de Popayán.* se realiza anualmente en el mes de agosto, donde en cada edición cuentan con un país invitado y una nómina de conferencistas destacados entre los que sobresalen algunos de los más afamados chefs del mundo entero. Popayán es también el único lugar de Latinoamérica en haber sido declarado Ciudad de la Gastronomía de la Unesco, gracias a la oferta de su cocina local.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

En ese orden de ideas, las celebraciones que le generan más ingresos a los mototaxistas son la Semana Santa y fiestas de pubenza con el 21.6%, al ser las fechas donde la movilización de personas es masiva, pues por un lado, las procesiones son un apetecido destino turístico para muchos colombianos y extranjeros, testigos de cómo la religión se entremezcla en la historia y la cultura de un pueblo. El atractivo turístico ha tenido efecto en las celebraciones que por momentos tienden a convertirse en espectáculos y dejan de lado el recogimiento espiritual. En los últimos diez años las autoridades han recuperado la dignidad de las procesiones manteniendo las reglas antiguas y la música acompaña la caminata. A su vez, para García (2013), “[...] las fiestas de pubenza son un incipiente carnaval, cuya poca cohesión suscita en la ciudadanía. Este fenómeno revela que la cultura urbana se sienta en la solemnidad y se fundamenta en el sentido trascendente religioso y no en el carácter mismo de la fiesta pagana” (García, 2013:88).

El 13.4% para quienes el día de la mujer es el más rentable, puesto que muchas personas se desplazan en busca de detalles y regalos para compartir con ellas, el día de la madre con el 12.9% es otra de las fechas donde se movilizan muchas personas desde días

anteriores a esta, con el fin de compartir, siendo esta una celebración vivida intensamente cuando se es consciente de lo representativa. Para algunos individuos la única celebración generadora de buenos ingresos es la Semana Santa con un 11.2% tras la llegada de extranjeros a disfrutar de esta semana cultural y comercial, apreciando los desfiles procesionales, las muestras artesanales, y en general a conocer todo el patrimonio histórico, cultural, religioso, arquitectónico y paisajístico.

Las fiestas de pubenza, el día de la mujer y el día de la madre, con el 8% aproximadamente, son celebraciones que muchas personas aprovechan para salir de la ciudad a festejar a otros sitios y otras llegan de diferentes municipios a visitar a sus familias y disfrutar de estas fiestas, convirtiendo esta situación en algo muy favorable para los mototaxistas, así mismo, a 7.3% de los encuestados les es gratificante laborar en las fiestas de pubenza, cumpleaños de Popayán y festival gastronómico, y para el 6.9% todas las anteriores son igualmente gratificantes para ellos. El 6.5% afirman laborar más en las fiestas de pubenza y cumpleaños de Popayán, y finalmente, están los que para ellos todos los días se labora de la misma manera independientemente de si es un día especial o no con el 3.9% de los encuestados (Véase, Gráfico N° 22).

1.3.14. Participación en algún tipo de Asociación o Integración social

En la capital caucana existe SUNMCOL, gremio que agrupa a los mototaxistas de la ciudad de Popayán y según palabras de sus dirigentes cuentan con 900 inscritos a la misma, y están en proceso de aumentar su número de suscritos, para lo cual decidieron realizar varias reuniones en algunos barrios dándose a conocer ante estas personas.

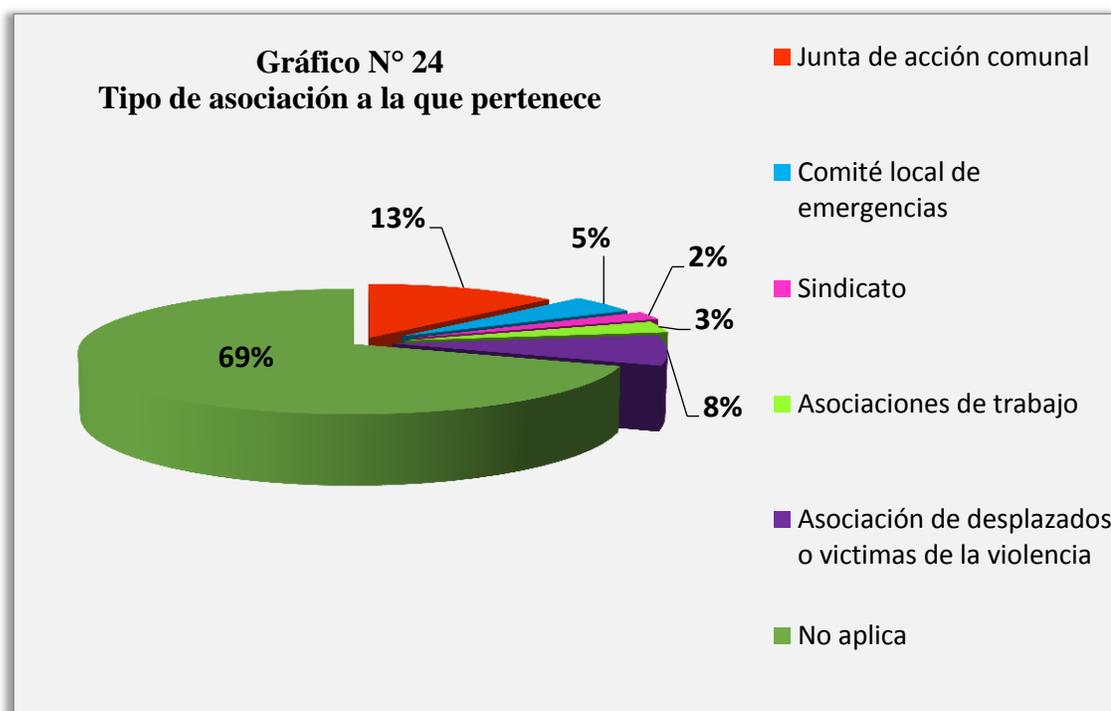
Para Coraggio (1989), hablar de participación es básicamente referirse a “*tomar parte*” de procesos, acciones y/o decisiones colectivas, de la producción, el consumo, las creencias generalizadas, la información, las conversaciones y/o el intercambio de opiniones. Desde esta perspectiva, “[...] *los sectores populares participan en estas actividades, pues son las mayorías y constituyen un mercado fundamental para muchas actividades económicas y son también los principales productores de sociedad*” (Coraggio, 1989: 1).

Al indagar a cerca de la participación activa de los mototaxistas en algún tipo de Asociación o Integración Social cuya gestión tenga una injerencia directa en su trabajo y en el proceso de satisfacción de las necesidades básicas de sus familias, estos identificaron que el 69.4% no pertenecen a ninguna, identificando dentro de sus razones el hecho de ser migrantes y al vivir en condiciones precarias, no tienen sentido de pertenencia por la ciudad, pues, viven en una lucha constante por sobrevivir ante las adversidades y pertenecer a estas asociaciones no hace parte de sus prioridades en este momento. A su vez, sólo un pequeño porcentaje de ellos participa en alguna de estas y está relacionado con su actividad informal siendo parte activa de una de las asociaciones o integraciones con el 30.6% (Véase, Gráfico N° 23).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Para Razeto, las diferentes formas asociativas que se presentan como organizaciones sociales o comunitarias pueden postular respecto de ellas alguna más definida conformación social y se caracterizan porque: “[...] 1. Se trata de iniciativas que se desarrollan en los sectores populares, entre los más pobres y marginados, 2. Son experiencias asociativas, del tipo “pequeños grupos” o comunidades. No son organizaciones “de masas”, sino asociaciones personalizadas cuyos miembros se reconocen en su individualidad” (Razeto, 1993: 16).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Por consiguiente, de esos mototaxistas que afirmaron pertenecer a algún tipo de asociación, el 12.9% manifiestan ser asociados a juntas de acción comunal, también 7.8% hacen parte de alguna asociación de desplazados o víctimas de la violencia, así mismo, con el 4.7% están quienes pertenecen a algún comité local de emergencias, y con el 3% los que pertenecen a asociaciones de trabajo, de la misma manera, con el 2.2% están los mototaxistas que hacen parte de algún sindicato.

Finalmente y con el mayor porcentaje, el 69.4% de los encuestados a los cuales no aplica la pregunta, pues afirman no pertenecer a ningún tipo de asociación ni integración social (Véase, Gráfico N° 24). Para Razeto (1993), entre las diversas experiencias que conforman la economía popular se encuentran:

“[...] las organizaciones económicas populares, esto es, pequeños grupos o asociaciones de personas y familias que juntan y gestionan en común sus escasos recursos para desarrollar, en términos de cooperación y ayuda mutua, actividades generadoras de ingresos o proveedoras de bienes y servicios que satisfacen necesidades básicas de trabajo, alimentación, salud, educación, vivienda etc.” (Razeto, 1993: 13).

Para esta caso, estas asociaciones, buscan promover en sus asociados las condiciones necesarias para la vida en comunidad, la seguridad y confianza ciudadana dentro de los diferentes servicios públicos que la conforman, mototrabajadores (transporte individual de pasajeros en trayectos cortos, a cambio de dinero) y motoservicios (dueños de motocicletas laboran con domicilios, en droguerías, restaurantes, y hasta mensajería entre otros, quienes con esto, buscan dedicarse a otras labores y no al mototaxismo, pero también son tachados por la sociedad como informales) donde a manera general, son algunos de los asociados a estas integraciones o asociaciones sociales, creadas a la espera de un proyecto de ley que los saque de la informalidad o les ofrezca unas mejores oportunidades laborales de acuerdo a sus capacidades y conocimientos, en trabajo conjunto con el Gobierno y el Congreso de la Republica una buscan solución a esta encrucijada social.

1.3.15. Riesgos a los que se enfrenta el mototaxista

En Colombia el principal vehículo involucrado en accidentes de tránsito es la motocicleta, donde una de las causas es la proliferación del mototaxismo que ha incrementado los índices de accidentalidad, por ser éste un sistema de transporte de dos ruedas inseguro e inapropiado para el usuario, con el fin de disminuir en menor medida este aspecto, los alcaldes de diferentes municipios y departamentos de Colombia, han optado medidas buscando frenar el mototaxismo con diferentes normatividades como la de prohibir el parrillero hombre mayor de 14 años, restringir la circulación de estos vehículos en horas y lugares específicos, únicamente la podrá conducir su propietario y donde su único parrillero debe ser de su núcleo familiar, otro aspecto a lograr con estas restricciones es fomentar la cultura ciudadana, incentivar el uso de transporte publico formal, contribuir al mejoramiento de la movilidad peatonal y vehicular, entre otros.

En la actividad del mototaxismo existe diversidad de riesgos, pues no solamente incluye los accidentes de tránsito, aunque cabe resaltar que los conductores no son prudentes a la hora de transitar por las vías, sobre todo en una ciudad como Popayán, donde el tráfico vehicular es un verdadero caos, y donde se ha observado muchos de ellos no respetan las señales de tránsito y no saben cuáles son las reglas o normas a deben seguir al momento de conducir, inclusive circulan por calles en reparación o hasta en contravía.

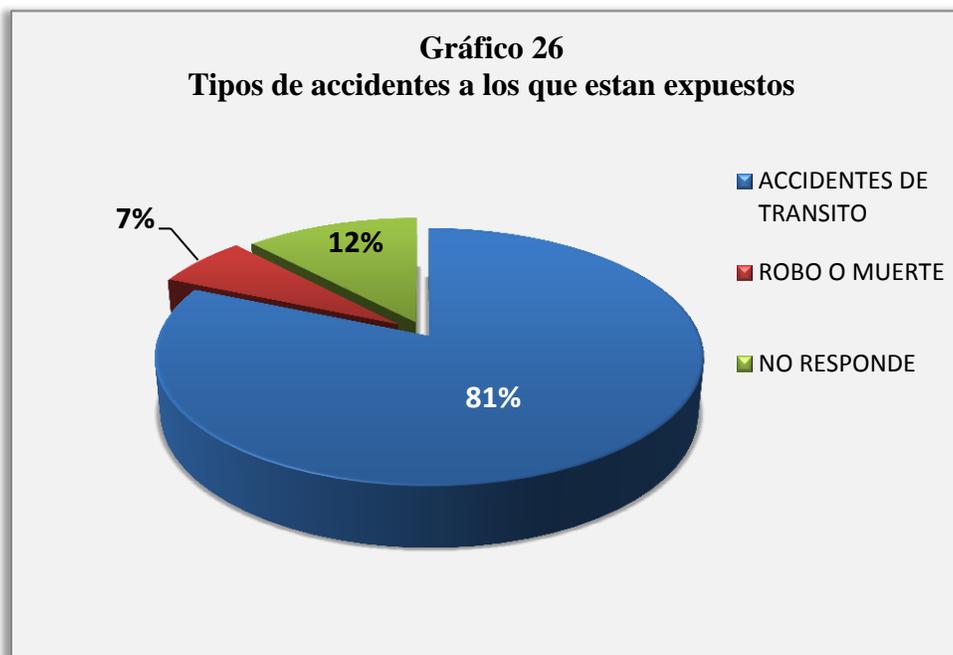
Si bien, una persona puede llegar de manera oportuna a su hogar, destino o sitio de trabajo utilizando este medio de transporte, también se exponen tanto los pasajeros como los conductores a muchos otros peligros que podrían terminar en catástrofes, cuando están en manos de personas no aptas y utilizándola como no es debido hasta exceder los límites de velocidad en zonas prohibidas, entre otros. Es así, como por ejemplo en la ciudad de Cartagena se han implementado medidas con el fin de que las personas más vulnerables no utilicen este transporte ni siquiera personalmente, por eso han prohibido llevar niños menores de 14 años y mujeres embarazadas en los mismos y se impondrán sanciones a quienes la incumplan.



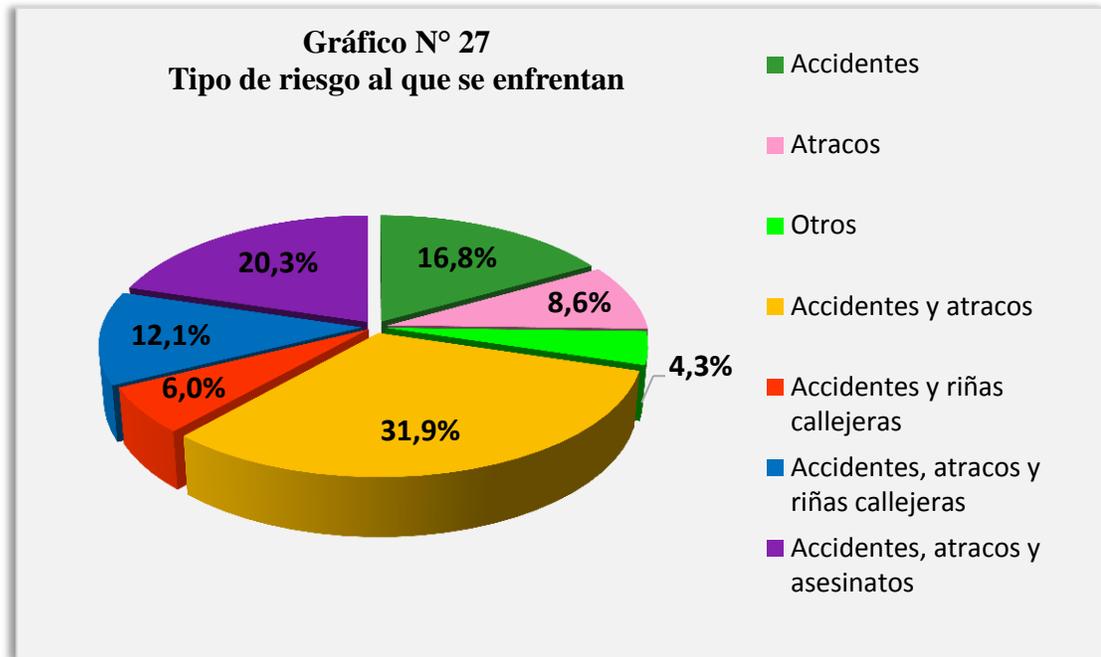
Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Todo indica, los payaneses son muy conscientes de este tipo de peligros y riesgos, en los que incurren, pues, dados los resultados de la encuesta aplicada a los mototaxistas en la ciudad el 99.6%, es decir, casi en su totalidad los 232 encuestados consideran en su actividad informal se exponen a muchos peligros y aun así se arriesgan pues está de por medio el bienestar de sus familias, sin embargo, sólo un pequeño porcentaje, o más concretamente una persona, manifiesta nunca enfrentarse a ningún tipo de riesgo con 0.4%. (Véase, Gráfico N° 25).

El Departamento del Cauca, es uno de los lugares donde se identifica la mayor concentración de motocicletas lo que propicio un auge descomunal de mototaxistas, principalmente debido al crecimiento acelerado del parque automotor y al abaratamiento de las mismas a nivel nacional, donde según Quintero (2011), éste fenómeno se debe “[...] a la revaluación del peso colombiano y al acrecentamiento de la accesibilidad al crédito por parte de las clases medias y bajas, democratizado sustancialmente el transporte individual”, todos estos factores actúan de manera directa e influyen en el comprador a la hora de adquirir este tipo de vehículos, pues consideran que podrían trabajar en ella, y además, les serviría de uso personal.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

En estas circunstancias, un alto porcentaje de mototaxistas coinciden en lo que ellos consideran los principales riesgos enfrentados diariamente como accidentes y atracos con el 31.9%, según ellos, algunos usuarios de este transporte lo utilizan como medio delincencial al pedirles llevarlos a sitios remotos con intención de robarles sus pertenencias o hasta el mismo vehículo automotor.

El 20.3% correspondiente a accidentes, atracos y asesinatos, pues afirman que ya les ha pasado a algunos de sus compañeros, donde no conformes con robarles la motocicleta o el producido desafortunadamente también son víctimas de asesinatos, el 16.8% aún consideran como único riesgo, las accidentes de tránsito, según los parámetros mencionados anteriormente.

A su vez, el 12.1% consideran, exponerse regularmente a riesgos como los accidentes, atracos y riñas callejeras, con el 8.6% están, quienes se arriesgan a los atracos, el 6% accidentes y riñas callejeras, y finalmente, el 4.3% de los mototaxistas relacionan otro tipo de peligros o riesgos de mucha relevancia como abuso de las autoridades, pues al ser informales algunos les piden gratificación con tal de no hacerles el respectivo comparendo, las riñas callejeras proporcionadas ya sea por los mismos usuarios al no

querer pagar el valor del recorrido, o con otros mototaxistas por trabajar en lo que ellos consideran sus zonas, retenes, maltratos por parte de los oficiales de tránsito, discusiones entre compañeros y pasajeros por diversas razones, extorsión por trabajar en zonas compradas, son los testimonios recolectados durante la recepción de las encuestas y estuvieron involucrados (Véase, Gráfico N° 26 y 27).

1.3.16. Principales clientes

El mototaxismo es una actividad enfocada a la satisfacción de las necesidades de transporte público de la población y que el transporte formal no ha logrado, y donde el mayor uso se da por personas de bajos recursos para quienes en ocasiones su dinero no les alcanza para pagar un servicio de taxi, y no prefieren las “busetas”.

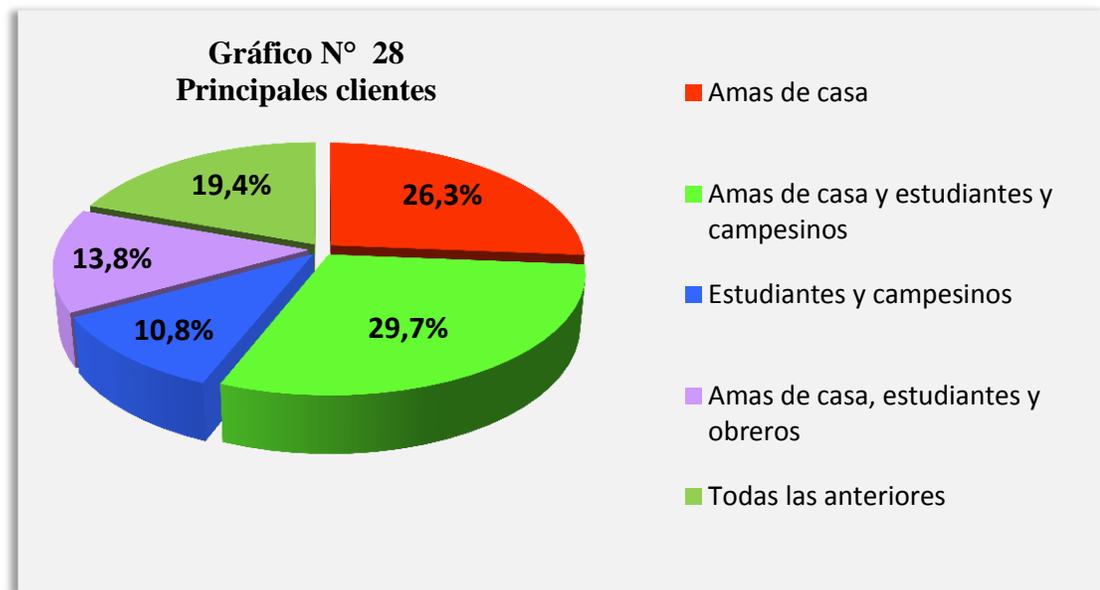
Es así, como los pobladores de zonas urbanas y rurales requieren un transporte en el que buscan tanto economía para trayectos cortos, como rapidez y cubrimiento de lugares cuyo transporte formal no logra llegar como: laderas, campo o caminos de terracería donde fácilmente pueden moverse las motocicletas y dificultaría el paso de vehículos más grandes con el riesgo de dañarse en un golpe etc. Además de crear fuentes de autoempleo de bajo costo para los habitantes, es utilizado por todo tipo de personas sin distinción alguna.

En este sentido, los clientes son parte importante de los mototaxistas, donde su importancia radica en brindarles un buen servicio, en el cual, deben asumir un costo por el mismo, teniendo en cuenta, que existen clientes constantes quienes acceden a este tipo de transporte de manera regular o preferencial, y los ocasionales, quienes lo utilizan en un determinado momento o por una necesidad puntual.

Según algunos usuarios del mototaxismo, lo prefieren ante cualquier otra alternativa de transporte público formal, ejemplo las busetas por ser otro de los medios de transporte más comunes entre los payaneses, por muchas razones, y es que el transporte informal no está compitiendo con los otros compañeros como ocurre normalmente entre los conductores de las empresas de transporte de las ciudad, con la llamada “*guerra del*

*centavo*¹⁹ y el afán con el que transitan y sus imprudencias sobre la vía en aras de conseguir más pasajeros, las tardanzas de una ruta por determinado sector los promueve e incrementa la demanda de mototaxis. También, los taxis abusan con las tarifas, pues consideran cobran más caro ya sea con taxímetro o sin él.

Para Coraggio (2003), “[...] así, el poder de compra de los trabajadores-clientes/usuarios puede modificar los precios relativos y la calidad de bienes y servicios” (Coraggio, 2003: 167). Es ahí donde los usuarios hacen muchas recomendaciones antes estas fallas en el transporte legal para volver a usar estos servicios y así lograr disminuir un poco la utilización de las motos como medio de transporte.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Dicho lo anterior, entre los principales clientes del mototaxismo en la ciudad, en primer lugar, se trata de quienes afirman: las amas de casa, los estudiantes y los campesinos son las personas más recurrentes a estos con el 29.7%, para quienes se entiende son personas las cuales dado su estilo de vida poseen limitaciones en el tiempo, razón por la cual recurren a este tipo de servicios para llegar más rápido a sus lugares de destino con tarifas

¹⁹ Guerra del centavo: los conductores del servicio de transporte público no perciben un salario fijo, deben trabajar para ganarse un porcentaje de los pasajes que logran recolectar diariamente en sus recorridos. Esto los obliga a recoger la mayor cantidad de clientes posibles por lo que no deben dejarse alcanzar por el compañero que viene atrás haciendo el mismo recorrido, y donde para algunos de estos los seres humanos no eran más que cargas a las que había que transportar y arrastrar de un lado a otro por las vías de la ciudad para obtener la mayor cantidad de dinero para los choferes y dueños de los buses.

más bajas en relación a las empresas transportadoras legales, en segundo lugar, están las amas de casa, quienes deben cumplir con las labores cotidianas del hogar, y por lo tanto, se desplazan con mayor frecuencia a distintas zonas, lo consideran el preferido por estas, dado el precario servicio de transporte público en Popayán, prestado algunas veces con demoras que no pueden soportar.

En tercer lugar, los mototaxistas coinciden en que todo tipo de personas sin distinción alguna, prefieren utilizar este tipo de servicios como: amas de casa, estudiantes, obreros, clase media, ricos y campesinos con el 19.4%, y para quienes por su inmediatez recurren con mayor frecuencia. Y en cuarto lugar, por el contrario el 13.8% consideran como sus clientes únicamente a las amas de casa, estudiantes y obreros, y en un quinto y último lugar, el 10.8% correspondiente a estudiantes y campesinos como mayores usuarios de este servicio prestado de manera ilegal, teniendo en cuenta, que los campesinos al provenir de zonas rurales, tienen poco conocimiento de la buseta y la ruta exacta que deben coger y los acerque a sus lugares de destino, y para quienes los mototaxistas se convierten en la manera más fácil y efectiva de llegar (Véase, Gráfico N° 28).

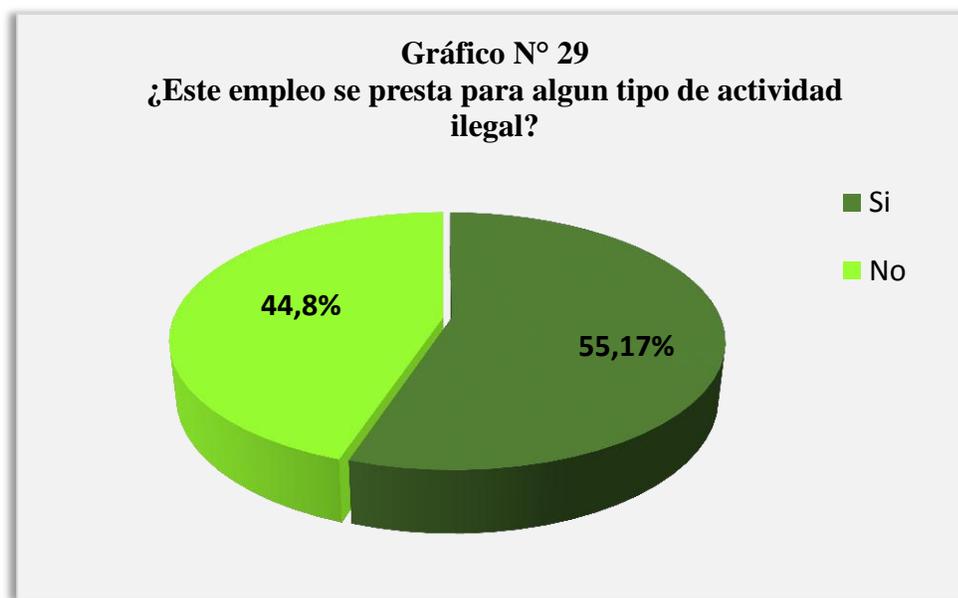
1.3.17. Distorsiones del mototaxismo

Al ser una actividad ilegal, no es permitida por la ley, más sin embargo, el Estado no ha podido controlar este fenómeno, pues, para Coraggio (2004), “[...] *El estado debe autorreformarse pero en una dirección diversa de la actualmente predominante. Deben reformarse los sistemas jurídicos que condenan a proporciones enormes de la población a vivir en la ilegalidad para sobrevivir, que acepten la coexistencia de recursos materiales ociosos con poblaciones desempleadas...*” (Coraggio, 2004: 70) es por eso, que son obligados a ejercer este tipo de actividades donde cualquier persona podría ejercerla, considerando, a cualquiera como posible conductor al cual le podrían entregar una moto, y también, otra persona recibe una moto ajena a su propiedad para ofrecer este servicio. Pero, dentro de este grupo de personas acreedoras de este vehículo hay infiltrados quienes la utilizan como medio de transporte público, y logran “colarse” como delincuentes e indeseables.

Es por eso, y a consideración de las autoridades, la delincuencia ha aumentado desde el momento en el cual, el mototaxismo se volvió una de las mayores fuentes de trabajo de las personas más humildes en la ciudad, para Coraggio (2011), “[...] *Se ha asociado la pobreza con delincuencia, con drogas, con ilegalidad, con irracionalidad, con incapacidad,*” (Coraggio, 2011: 51), pues esto les sirve de fachada para cometer delitos. No obstante, algunos de los entrevistados, no coinciden con la versión de las autoridades, para ellos, así existiese el mototaxismo o no la delincuencia estaría allí, pues para nadie es un secreto que los paseos millonarios realizados en la ciudad, los masivos atracos, e incluso los fleteos y asesinatos en motos ya se realizaban mucho antes de la existencia de este transporte, por eso no lo consideran una amenaza para la sociedad.

A decir verdad, se debe considerar esta hipótesis: el mototaxismo es un problema, el cual afecta a todos los habitantes de la ciudad puesto que a raíz de este, los delincuentes han tomado una nueva fórmula para hacer de las suyas sin ser blanco fácil para las autoridades. Al pensar de alguna manera, la delincuencia y el mototaxismo van de la mano, se puede afirmar en este tiempo la motocicleta pasó de ser sana y familiar, a un objeto utilizado para toda clase de delitos e ilegalidades, refugiándose en la opción de ser un sistema de transporte público.

Fenómeno que experimentó buena acogida, desde el apoyo de las personas en su uso consecutivo y ante la deficiencia del servicio de transporte en la ciudad, iniciativa como se dice popularmente “cayo como anillo al dedo”, al ser llevado hasta su casa, circulando por callejones perdidos, inaccesibles e intransitables de la ciudad, siendo una experiencia, la cual los otros medios de transporte no pueden ofrecer.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

En ese orden de ideas, lo dicho anteriormente se evidencia en los resultados de la encuesta, al indicar con el 55.17% de los mototaxistas son conscientes de la visión de las autoridades, pero, rescatan el hecho de no todos los mototaxistas o informales lo hacen con una doble intención ya sea de causar daño a los usuarios de este sistema o por simple fachada, por el contrario, buscan en esta una manera de subsistir sin perjudicar a la sociedad o al menos no a sus clientes, teniendo en cuenta, además logra perjudica a grandes rasgos el sistema de transporte publico formal de la ciudad.

Mientras tanto, el 44.8% opina todo lo contrario, pues la delincuencia ya existía empero siempre los tachan de delincuentes pero a diferencia de esas actividades ilegales cometidas en ocasiones, tienen un común denominador y se trata de que son cometidos por delincuentes movilizaos en moto, y con parrillero, por eso, las centrales de noticias generalizan a todo el gremio, a pesar de no siempre ser mototaxistas como tal quienes cometen estos delitos (Véase, Gráfico N° 29).

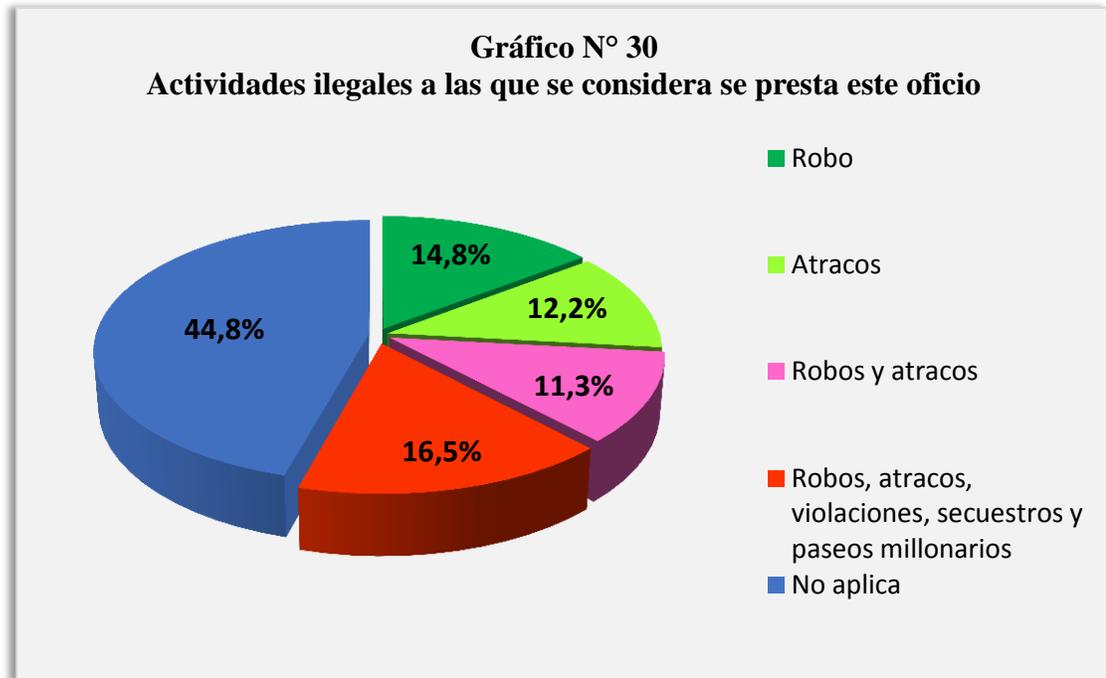
En épocas electorales es donde afloran los intentos por legalizar esta forma de transporte en aras de conseguir votantes, y prometiendo formalizar este gremio de informales, pero, para Coraggio (2004), “[...] Buena parte de la actividad económica popular independiente está condenada a la ilegalidad, porque el incumplimiento de las

normativas – pensadas para un sistema donde la actividad económica debía estar básicamente organizada bajo la forma de empresas capitalistas – impone costos que la vuelven insostenibles económicamente.” (Coraggio, 2004:155) Ante el Estado es muy engorroso lograr su cometido, pues es difícil llegar a formarlos como una empresa formal.

A manera un poco más ilustrada, con respecto a las modalidades ilícitas o ilegales, a las cuales se considera ese 55.17% de individuos que se presta su oficio está en primer lugar, quienes lo consideran apto para todo tipo de actividades ilegales con el 16.4%, entre las cuales están los robos, atracos, violaciones, secuestros y hasta los paseos millonarios, pues sirve para camuflar a muchos forajidos.

En un segundo lugar, el robo no siempre es cometido por los conductores de estos vehículos sino de parte de los mismos usuarios hacia ellos con el 14.7%. En tercer lugar, los atracos con el 12.1% teniendo en cuenta, son conscientes y han conocido casos de compañeros quienes transportan armas blancas o hasta revólver para cometer hurtos a sus usuarios, otros afirman, el mototaxismo genera un ambiente propicio tanto para robos como para atracos con el 11.2% de los encuestados, pues los usuarios de este medio de transporte informal para desplazarse diariamente, lo hacen sin ningún tipo de prevención ni medidas de seguridad, lo cual les facilita a ciertos conductores llevar a cabo sus fechorías (Véase, Gráfico N° 30).

Finalmente, el 44.8% de los individuos encuestados a quienes no aplica la pregunta al manifestar que su actividad no representa ningún tipo de inseguridad para sus clientes.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Sin embargo, otra de las modalidades conocidas en este ámbito, es cuando se dan la contrataciones a mototaxistas correspondientes a organizaciones delincuenciales es para que como ellos la llaman “*colaboren en labores de inteligencia*”, mejor conocidas en el mundo de la hampa como “campaneros”, es decir, son quienes advierten de la presencia de la fuerza pública en determinadas zonas, utilizando el teléfono celular alertándolos, con el objetivo de no ser cogidos en flagrancia en este tipo de hechos.

En fin, los mototaxistas deben depurar su gremio, para evitar que vándalos y delincuentes hagan parte de ellos, los cuales lo único que hacen es perjudicarlos en su actividad generando una mala imagen de estos ante la sociedad.

Conclusiones del capítulo

A lo largo del Capítulo I, se logró demostrar cómo a nivel nacional el empleo informal ha crecido a pasos agigantados y se podría decir que de alguna manera, al mismo ritmo del empleo formal, donde una de las causas, es el desplazamiento forzoso en Colombia, experimentando un crecimiento desbordado, debido a las condiciones de conflicto interno en el país. Acarreando consigo, el fenómeno de la migración, donde las familias habitantes de sitios rurales, busquen la manera de huir de la violencia que viven, desplazándose hacia las grandes ciudades, lo cual provocó un acelerado crecimiento en la tasa de desempleo, y como consecuencia, un incremento de la oferta de mano de obra en las zonas receptoras, debido a la incapacidad del sector formal para absorber este exceso o incremento, por lo cual, el sector informal se muestra como una tabla de salvación para estos individuos, quienes no han podido emplearse formalmente, fomentando la informalidad.

A su vez, se debe tener en cuenta un factor importante a la hora de emplearse formalmente, y es el nivel de escolaridad alcanzado por la persona, donde es evidente, que las personas pertenecientes al sector informal poseen un grado de escolaridad muy bajo, en comparación con aquellos con estudios técnicos o hasta universitarios, es decir, se identificó en mayor medida la mitad de los casos, no superan la educación básica secundaria y sin terminarla completamente, lo cual se convierte en una desventaja abismal para éstos, pues disminuyen considerablemente las probabilidades de emplearse en el sector formal.

En la actualidad, se ha notado una clara tendencia por parte de las empresas u organizaciones a demandar personas de mayor nivel educativo, para vincularlas laboralmente en las mismas; y por ende las personas con escolaridades entre el grado 0 (cero) y 9 (novenos) respectivamente, han presentado un estancamiento o un leve descenso en aras de un empleo formal. Esta es otra de las justificaciones del aumento de la informalidad.

Además, al haber una mayor oferta laboral, y menor demanda de personal capacitado, el precio del salario bajará; por tanto, las empresas podrán demandar individuos más capacitados a unos costos menores, lo cual agravará aún más la tasa de desempleo de la población menos educada.

Así mismo, en relación a las implicaciones anteriores, para el caso de la ciudad de Popayán, al ser una ciudad pequeña a nivel nacional, con un “desarrollo económico” y políticas públicas débiles, con altos índices de desempleo, escaso acceso a la educación superior y una alta recepción de desplazados por la violencia, han hecho de su economía lo más desfavorable para la comunidad. De tal manera, al no contar con un empleo estable, o al percibir mejores ingresos en una actividad informal e incluso mayores a sus empleos actuales, las personas optan por abandonar sus actividades laborales formales, para dedicarse al trabajo informal como el de ofrecer transporte en motocicletas, y donde lo evidencia según SUNMCOL gremio que agrupa a los mototaxistas a nivel municipal y nacional, en este momento la ciudad cuenta con una cifra aproximada de 4000 mototaxistas.

Cabe mencionar además, el nivel de vida de los mototaxistas, dentro del cual se evidenció la mayoría de estos viven en unión libre y sin hijos a su cargo, mientras otros viven en unión libre y hasta con seis hijos, donde también hay un destacado porcentaje de quienes no cuentan con una afiliación a ninguna EPS, y por lo tanto, ni sus hijos ni esposa lo están, para frenar un poco este aspecto, el gobierno nacional decidió implementar la ley 1751 de 2015 con el fin de mejorar este servicio y cubrir la totalidad de la población; también, trabajan sin un seguro que logre cubrir daños a terceros, tanto del pasajero como del conductor, llamado “Seguro Extracontractual de Responsabilidad Civil”, el cual en caso de accidente de tránsito por parte del asegurado y/o conductor del vehículo con motivo de los servicios de transporte público, ampara los posibles daños ocasionados a su vehículo automotor y hasta la pérdida o robo del mismo, entre otros beneficios; y mucho menos cuentan con el SOAT (seguro obligatorio).

Otro de los aspectos relevantes, es el tema de las viviendas, pues, de la muestra de 232 encuestados, sólo 36 cuentan con una casa propia, y los 196 restantes no la tienen, por el contrario, viven en situaciones poco favorables para su economía, algunos pagan arriendo y lo que ganan solo alcanza para el diario vivir, y otros, viven en invasiones o en veredas donde las viviendas están construidas con tabla y escasamente cuentan con servicio de agua únicamente, donde se trata de la invasión de terrenos ya sean públicos o privados y al no poder costear servicios públicos legales.

Con respecto a los payaneses que utilizan con mayor frecuencia este medio de transporte, se destacan las amas de casa, los estudiantes y obreros, personas las cuales dada su escasa capacidad económica, no les permite expandirse a tomar un taxi, y las busetas son muy demoradas y casi siempre están contra el tiempo, aunque para algunos mototaxistas lo utiliza todo tipo de personas incluso los de clase media, en fin, todos lo utilizan con el objetivo de llegar a tiempo sin importar los riesgos a los cuales se enfrentan.

Desde otro punto de vista, el mototaxismo es una actividad considerada como fachada de algunos para desarrollar diferentes actividades ilegales o delitos, entre los cuales se destacan los robos y atracos primeramente, es decir, ladrones que fingen ser mototaxistas, recogen personas y las hurtan durante el camino. También se identificaron personas de escasos recursos tanto de la ciudad de Popayán, como de otras localidades, hasta desplazados de diferentes zonas rurales en busca de una mejor calidad de vida en la ciudad, y donde se tropiezan con la realidad, y ante las adversidades, no les queda otro camino más y deben emplearse informalmente.

En resumen, de ahí que, el mototaxismo sea considerado un problema de orden nacional, un invento del ciudadano ante varias falencias del Estado implica la movilidad, la accesibilidad, la seguridad, el transporte público y las oportunidades laborales, es también, la manifestación de una economía tercermundialista, donde el ideal de la democracia se queda en postulados y no en realidades, es ahí, donde se considera imposible pretender ocultar la realidad de una sociedad pobre como lo es Popayán, una de las primeras ciudades en cuanto al tema de desocupación se trata, abandonada por los poderes centrales, pretendiendo imponer medidas inconsultas, a decir verdad, no remedian en nada la problemática social.

CAPITULO II

ANÁLISIS DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS DEL MOTOTAXISMO

Introducción

El análisis de los efectos económicos del mototaxismo permite hacer una descripción de la realidad económica y comercial de esta actividad a partir de la influencia que ha tenido sobre la comercialización de motocicletas hasta llegar a la forma como cada mototrabajador distribuye su ingreso para satisfacer sus gastos y necesidades cotidianas.

Dentro del campo de estudio se analiza todo el impacto que ha traído consigo el aumento en el ensamble y venta de motocicletas en Colombia y como esto ha contribuido para que más personas hayan optado por este medio de transporte debido a la caída en sus precios de venta y las facilidades de financiación. También se analiza como el crecimiento de este medio de transporte ha incrementado las estadísticas de accidentalidad donde el porcentaje de participación de las motocicletas en un accidente de tránsito puede llegar a representar hasta el cincuenta por ciento del total de accidentes registrados.

Para determinar los efectos económicos se recolectó información a través de instrumentos como la encuesta, entrevistas y observación aplicada a los mototaxistas en sus lugares de trabajo. De los resultados obtenidos se realiza una caracterización económica tomando variables como los precios por prestación del servicio, ingresos percibidos, capital de trabajo y distribución del ingreso; se analiza los niveles de gasto, consumo, ahorro y acumulación teniendo en cuenta las condiciones sociales y económicas que afectan estas variables, así como teoría existente acerca de la forma como estos fenómenos sociales impactan el desarrollo de las ciudades. Por otro lado, se analiza la rentabilidad la cual se determina por el alcance del ingreso en relación con los gastos básicos necesarios que tiene el mototaxista y su familia, esto permite concluir si efectivamente el mototaxismo contribuye con el bienestar de las familias o por el contrario genera más problemáticas y desequilibrios sociales. Todo lo anterior permite conocer la dinámica económica de este negocio y se convierte en un insumo fundamental para la búsqueda de soluciones que logren un beneficio colectivo, a partir de la realidad social de la ciudad y de sus habitantes.

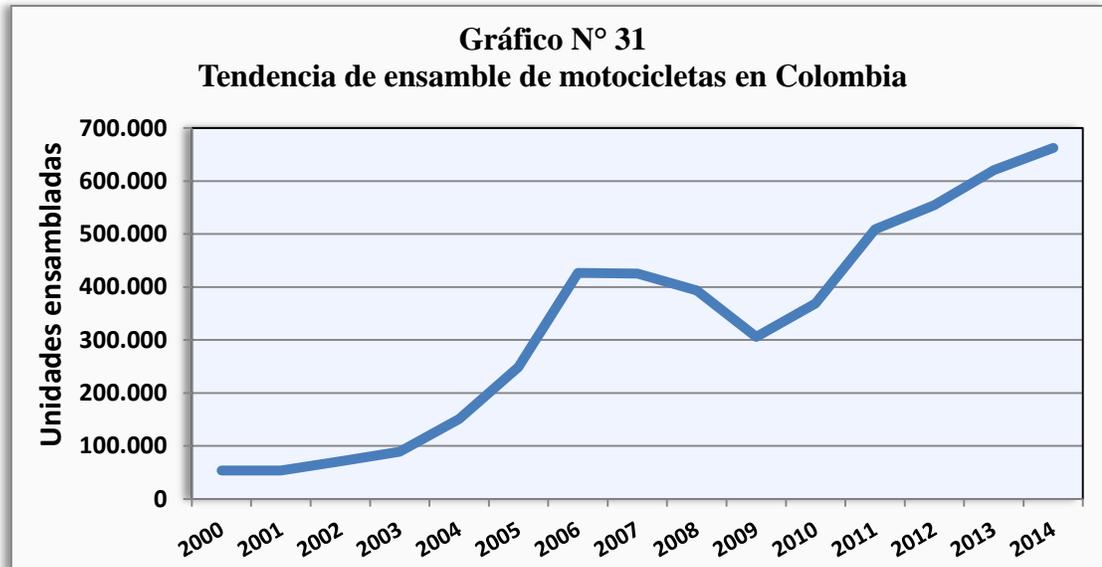
Con respecto a los costos que deben asumir los mototaxistas por ejercer una actividad laboral de carácter informal, se realiza un análisis de los valores monetarios de las infracciones de tránsito, mostrando como su restricción ha generado deudas que algunos casos son prácticamente imposibles de pagar. Finalmente se muestra la voluntad expresa de los mototaxistas de agruparse bajo un modelo de organización microempresarial, así como su disposición a contribuir a la consolidación de una iniciativa enmarcada dentro de un modelo de empresa cooperativa, enfocada en la solidaridad y el trabajo en equipo.

El conocimiento de los efectos económicos y la comprensión de la forma como se distribuye el ingreso, se convierten en la base para el diseño de políticas y programas que brinden una solución integral a este empleo informal buscando el logro del máximo beneficio social al menor costo de oportunidad posible. Además, las inquietudes y punto de vista de los mototrabajadores acerca de una posible organización bajo un modelo microempresarial, permite definir una propuesta que satisfaga al máximo las necesidades y expectativas de estas personas enfocándose en mejorar sus condiciones de vida y ambiente laboral.

2.1. El mercado de las motocicletas en Colombia

Durante los últimos 14 años la comercialización de motos en Colombia ha ido creciendo significativamente a excepción de los años 2008 y 2009 cuando la crisis económica que atravesaba la nación en esos momentos, representó una caída aproximadamente del 20% en la importación, ensamble y venta de este vehículo. Aun así, según datos históricos, se ha pasado vender 57.528 motos en el año 2000 a 696.550 en el año 2014, de acuerdo con cifras publicadas por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo.

El crecimiento en la importación y ensamble de motocicletas con marcas extranjeras demuestra la importancia comercial que este vehículo ha adquirido durante los últimos años (ver gráficos N° 31 y 32). La aceptación de este medio de transporte entre la población Colombiana ha incrementado las ventas de manera sostenida a tal punto que según los pronósticos del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, para el año 2015 existirán dos motocicletas por cada carro en las calles.



Fuente: Elaboración propia con datos de la ANDI.



Fuente: Elaboración propia con datos de la ANDI.

El crecimiento en la oferta de motocicletas ha traído un abanico de opciones a los consumidores que han visto en los bajos costos de operación y mantenimiento de estos vehículos, una oportunidad para movilizarse de manera eficiente y para algunos, de ofrecer un servicio de transporte rápido y económico obteniendo unos ingresos que les sirven para mejorar su calidad de vida. Otro aspecto importante a tener en cuenta es la llegada al país de empresas como Suzuki S.A., Incolmotos -Yamaha, Honda- Fanalca

S.A., Autotécnica Colombiana S.A., AKT, AYCO y Hero Motorcop S.A., quienes han posicionado a Colombia en el segundo lugar entre los países de la región con el mayor número de motos ensambladas y producción de motopartes, según datos de la Asociación Nacional de Industriales - ANDI. En la actualidad, estas empresas atienden alrededor del 90% del mercado local y manejan una capacidad instalada que les permite responder al crecimiento de la demanda interna.

Las condiciones macroeconómicas de los últimos años han permitido que el ensamble y producción de motopartes reduzcan considerablemente sus costos de producción por la disminución de sus costos de importación y por factores como la revaluación del peso frente al dólar, los Tratados de Libre Comercio y la disminución de los precios internacionales de las motos de bajo costo. Por esta razón, las motocicletas de cilindraje menor a 185 centímetros cúbicos (c.c.) han sido las de mayor demanda debido a características como el bajo consumo de combustible, repuestos baratos y precios de venta económicos. Así mismo, son las más utilizadas para realizar actividades económicas como la mensajería, domicilios y el mototaxismo, ya que sus costos de mantenimiento son menores y por lo tanto permiten obtener un mayor ingreso por operación. (Sánchez, 2011).

Al igual que el aumento en las cantidades ensambladas y el incremento en el número de motos importadas, la venta de este vehículo ha crecido exponencialmente en Colombia tal como lo muestra el Gráfico N° 3. Un descenso en los precios, los problemas de movilidad, la facilidad para acceder a un plan de financiación y su utilización como herramienta de trabajo, han sido factores que han influenciado positivamente su demanda entre la población.



Fuente: Elaboración propia con datos de la ANDI.

El VIII estudio sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia, realizado por el Comité de Ensambladoras Japonesas demuestra que este vehículo tiene una buena aceptación entre los hogares, mostrando en el año 2014 una variación positiva del 5% respecto al año 2013. De acuerdo con el último perfil de usuarios de motos, las personas hasta con dos Salarios Mínimos Mensual Legales Vigentes representan el 73,2% de las ventas de motocicletas en el país, de las cuales, el 21,6% las utiliza como un fuente de ingresos.

Es importante anotar que las motos con cilindraje menor a 180 c.c. son las más demandadas en país ya que por sus especificaciones técnicas, características de servicio y precio, son de gran utilidad para trabajar y transportarse. Es así como del 100% de las ventas de motos para el año 2013, el 48% de los compradores prefirieron motos entre 111 y 135 c.c.; el 31% de 0 a 110 c.c.; el 9% motos entre 151 y 180 c.c.; el 6% las de 136 c.c y 150 c.c y con más de 180 c.c está el 6% restante²⁰.

²⁰ El estudio sociodemográfico completo acerca de los usuarios de las motos en Colombia puede consultarse en:
http://www.publimotos.com/portal_web/images/contenidos/2014/11_noviembre/vii_estudio_socio_demografico/viii_estudio_sociedemografico_2013.pdf

El estudio también muestra que cada día más jóvenes se interesan más por este medio de transporte. El 38,5% de los usuarios tienen entre 27 y 35 años de edad, dato que contrasta con resultados de años anteriores cuando en ese mismo porcentaje se ubicaban personas entre los 36 a 42 años. Así mismo, las personas entre los 18 y 26 años representan el 30,1% de las compras, demostrándose la preferencia de la juventud por este vehículo y consolidando a este segmento de mercado como uno de los de mayor crecimiento.

Un fenómeno similar sucede con las mujeres, se estima que al día de hoy uno de cada cuatro conductores es del género femenino con el 25,6% en ventas. Sus preferencias, además, llevaron a referencias como las scooter, es decir motos automáticas con una carrocería más elaborada, alcanzaron el segundo lugar de las más vendidas después de las Street, vehículos de dos ruedas caracterizados por ser funcionales y económicos.

El éxito del mercado de las motocicletas también ha dependido de las diversas oportunidades de financiamiento que han permitido el acceso a créditos con cuotas muy económicas. A manera de ejemplo, para comprar moto no se requiere tener experiencia crediticia, pues líneas como Occimoto del Banco de Occidente o las ofrecidas por el Banco AvVillas financian hasta el 100% de la compra a bajas cuotas de pago. Además, gastos adicionales como SOAT, tarjeta de propiedad y revisión técnico mecánica son incluidos en el valor final del vehículo y accesorios como el casco son obsequiados por la mayoría de los concesionarios.

Las especificaciones técnicas de las motocicletas han jugado un papel preponderante a la hora de tomar la decisión de adquirirlas. De acuerdo con las características de las motos más vendidas en el país, llenar el tanque de una moto de 125 c.c. cuesta aproximadamente \$10.000 y el costo del certificado técnico mecánico y de emisiones de gases que se realiza cada año no supera los \$120.000. Los concesionarios generan valor agregado para sus clientes a través de la prestación de un servicio técnico especializado, seguros, repuestos originales a precios competitivos y asistencia técnica de acuerdo con el plan escogido y la cobertura ofrecida. Todo esto ha llevado a una revolución en la

industria automotriz, a tal punto que en la actualidad se tenga una mayor proporción de motos en relación a la cantidad de autos que circulan por las calles. De conservarse la tendencia de crecimiento del sector (alrededor del 20%) y las ventas de carros se mantengan igual, Colombia habría logrado marcar un hito en la comercialización de motocicletas, llegando un punto de inflexión en la forma como se movilizan las personas.

2.2. La economía del mototaxismo

La creciente demanda de motocicletas, las características del mercado y las condiciones socioeconómicas de la región, son los insumos principales para que el mototaxismo se convierta en unas de las principales fuentes de trabajo informal sin que en el corto o mediano plazo se tenga planeado reglamentarlo bajo una ley o cuente con los mínimos de seguridad para prestar su servicio de forma integral.

Este grupo de personas, al igual que otros trabajadores informales, han sido excluidos después de haber experimentado algún nivel de participación e integración dentro de la organización moderna, adquiriendo en su momento ciertas capacidades, comportamientos, hábitos y destrezas laborales que enriquecieron su cultura y modificaron su conformación cultural, social y económica (Razeto, 1993:12).

Entre la población mototrabajadora se encuentran personas con niveles de estudio técnicos o profesionales quienes ante las dificultades para acceder a un empleo han decidido trabajar por cuenta propia prestando un servicio en las calles y demás sitios de aglomeración humana a pesar de las capacidades y los conocimientos para desempeñarse dentro la economía formal. Esta exclusión los ha llevado a juntarse en un mundo marginal donde se mezclan los remanentes de la cultura y habilidades tradicionales con las precarias pero reales capacidades y destrezas adquiridas del mundo formal.

La marginalidad ha llevado a las personas a buscar entre sus propios recursos la manera de poder autoemplearse y así obtener los ingresos suficientes para satisfacer sus necesidades. Coraggio (2004) denomina estas formas de organización como “*Unidades*

Domesticas” de trabajo las cuales combinan todos sus recursos domésticos a la producción de bienes y servicios (Coraggio 2004:152). El transporte informal es un claro ejemplo de la combinación de estos factores ya que autos o motocicletas quienes inicialmente cumplían la función de transportar a su dueño y su familia terminaron convirtiéndose en un medio de trabajo.

Por otra parte, Razeto (1993) plantea que “[...] *la economía popular combina recursos y capacidades laborales, tecnológicas, organizativas y comerciales de carácter tradicional con otras de tipo moderno, dando lugar a un increíblemente heterogéneo y variado multiplicarse de actividades orientadas a asegurar la subsistencia y la vida cotidiana*” (Razeto 1993:12). En ese uso lógico de recursos se propende por el logro de las mínimas condiciones materiales de vida de las personas y no la maximización de las ganancias o la acumulación de riqueza.

El mototaxismo es una actividad que al enmarcarse dentro de la economía popular ejerce su influencia dentro de la economía formal debido a la transacción monetaria causada por la prestación de este servicio. Para el caso de Popayán, representa una fuente de ingresos para aproximadamente 15.000 personas entre conductores, sus familias, propietarios de motocicletas, usuarios de este tipo de transporte, mecánicos, distribuidores y almacenes de repuestos, concesionarios, entre otros actores que se benefician directa o indirectamente de los ingresos provenientes de este empleo y contribuyen a la competitividad sistémica de la economía nacional.

Es un modelo de trabajo que al no estar regulado por el mercado, por la ley, ni por las autoridades del Estado, da libertad a las personas para entrar y salir del negocio cuando lo deseen. Se visualiza como oficio inestable y fragmentado producto de la búsqueda de un tipo de empleo que sirva para obtener un ingreso y así satisfacer necesidades básicas urgentes sin la posibilidad de mejorar sus condiciones económicas en el largo plazo, a causa de salarios precarios y fluctuantes.

Su crecimiento y expansión a otras ciudades es la consecuencia del incumplimiento del Estado y de la economía de mercado al momento de asignar los recursos elementales para el bienestar de las personas. La búsqueda en el restablecimiento de sus derechos convierte esta actividad laboral informal en una defensa directa de los derechos elementales violados por el mercado y da paso para que a través de acciones como la ocupación de espacios, bloqueo de calles y manifestaciones populares se exija una reivindicación justa y colectiva tal como se puede observar cuando se presentan movilizaciones pidiendo un mejor trato por parte de las autoridades.

El mototaxismo en la ciudad de Popayán es un trabajo independiente y desligado de cualquier obligación legal. Al igual que en otras ciudades, no es un empleo que contribuya para alcanzar un mínimo de acumulación de riqueza o de medios de producción, solo facilita la supervivencia de los mototrabajadores y sus familias. Como muchas otras labores económicas populares está condenado a la ilegalidad, *“porque el cumplimiento de las normativas – pensadas para un sistema donde la actividad económica debía estar básicamente organizada bajo la forma de empresa capitalistas- impone costos que la vuelven insostenible económicamente”* (Coraggio 2004:155). Esto implica una pérdida de las condiciones aceptables de un empleo tales como un salario justo, seguridad social, pensión y cesantías, pero al no cumplir con la reglamentación legal, permite el cubrimiento de necesidades surgidas del empobrecimiento y la exclusión social.

La realidad socioeconómica del mototaxismo es la visibilización de las consecuencias de un sistema económico que ha generado un horizonte de vida fragmentado, incierto y excluyente, en donde las posibilidades de construir caminos y estrategias mejoradoras de la calidad de vida de las personas, son cada vez más entorpecidas. La búsqueda de mejores oportunidades laborales dentro de la economía formal está restringida por la complejidad del trabajo asalariado, la especialidad requerida para llevar a cabo una actividad y la ausencia de capital a la hora de realizar un emprendimiento. Estos factores han limitado el acceso a las personas a un proceso de integración social y las ha

llevado a estar al margen de los principales cambios y desarrollos propios de una sociedad globalizada y económicamente desarrollada.

El sector informal juega un papel importante en la creación de alternativas para la generación de ingresos, sin embargo muchas de estas soluciones terminan “*consolidando la pobreza y las situaciones de desigualdad, en lugar de representar una solución socialmente deseable*” (Cimadamore, 2009:161). Partiendo de lo anterior, el mototaxismo está llamado a la organización microempresarial y solidaria a fin de aportar a la construcción de alternativas de empleo digno bajo un modelo de trabajo que propenda por el uso efectivo de los recursos y el mejoramiento de la calidad de vida de las personas que hacen parte de este fenómeno social.

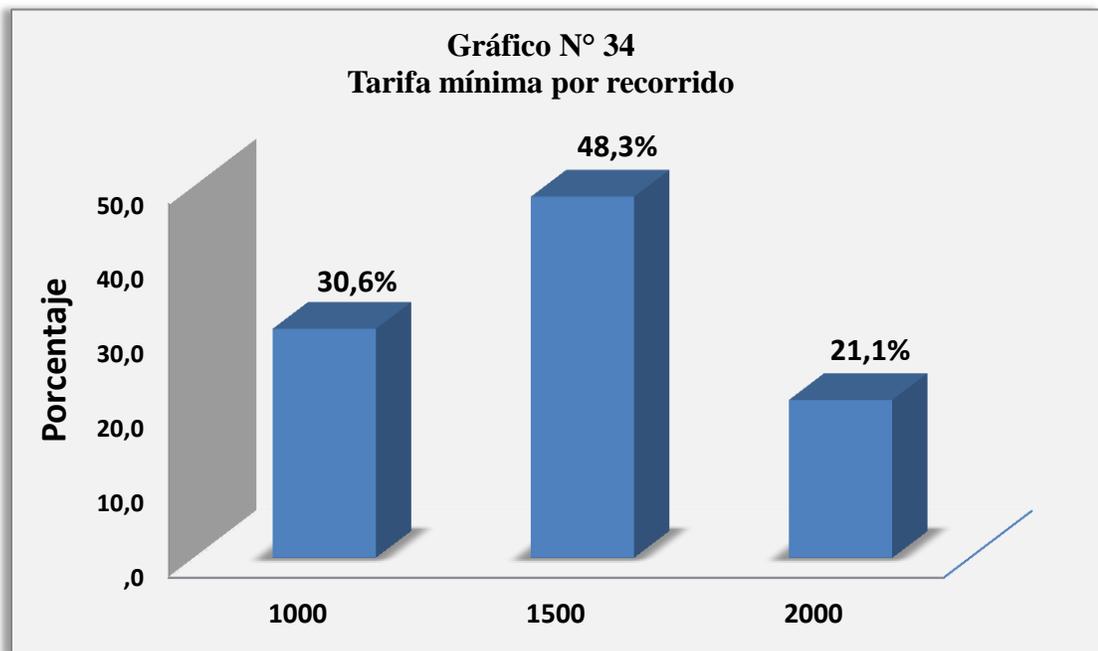
2.3. Caracterización económica del mototaxismo en la ciudad de Popayán

El mototaxismo se ha convertido en un movimiento económico y social que trasciende más allá de la prestación de un servicio de transporte de pasajeros de manera informal. Su crecimiento está relacionado con el incremento en el número de habitantes de la ciudad con deficiencia en la cobertura de sus necesidades básicas, el escaso crecimiento económico local y la escases de fuentes de empleo formales. La magnitud de este fenómeno no se encuentra documentado dentro de las estadísticas oficiales de la nación, desconociéndose su aporte a la economía y su impacto en la calidad de vida de las personas.

En términos generales, la caracterización económica del mototaxismo es una descripción cualitativa del movimiento económico de esta actividad, entre las que se resalta, los precios por prestación del servicio, los ingresos percibidos y su distribución, los costos de mantenimiento y operación, niveles de ahorro y rentabilidad. Esto permite conocer el contexto económico en el que se desenvuelve este trabajo y como mejora el ingreso de las familias.

2.3.1. Tarifa por prestación del servicio

Las tarifas del mototaxismo están fijadas de acuerdo con los costos que incurren las personas al trabajar en este oficio y los precios del transporte público formal. El establecimiento de estos precios, al igual que muchos de los productos o servicios ofrecidos desde una economía informal están parcialmente subordinados “[...] al campo de las fuerzas del mercado capitalista, pues no habiendo resuelto prácticamente el problema del valor trabajo y no operando un mercado interno, los precios toman como referencia los precios de mercado” (Coraggio, 2011: 242). En ese sentido, la tarifa mínima que se cobra por la prestación del servicio, está al mismo nivel de las tarifas autorizadas por la alcaldía para el servicio de transporte colectivo (\$1500 para el año 2015).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

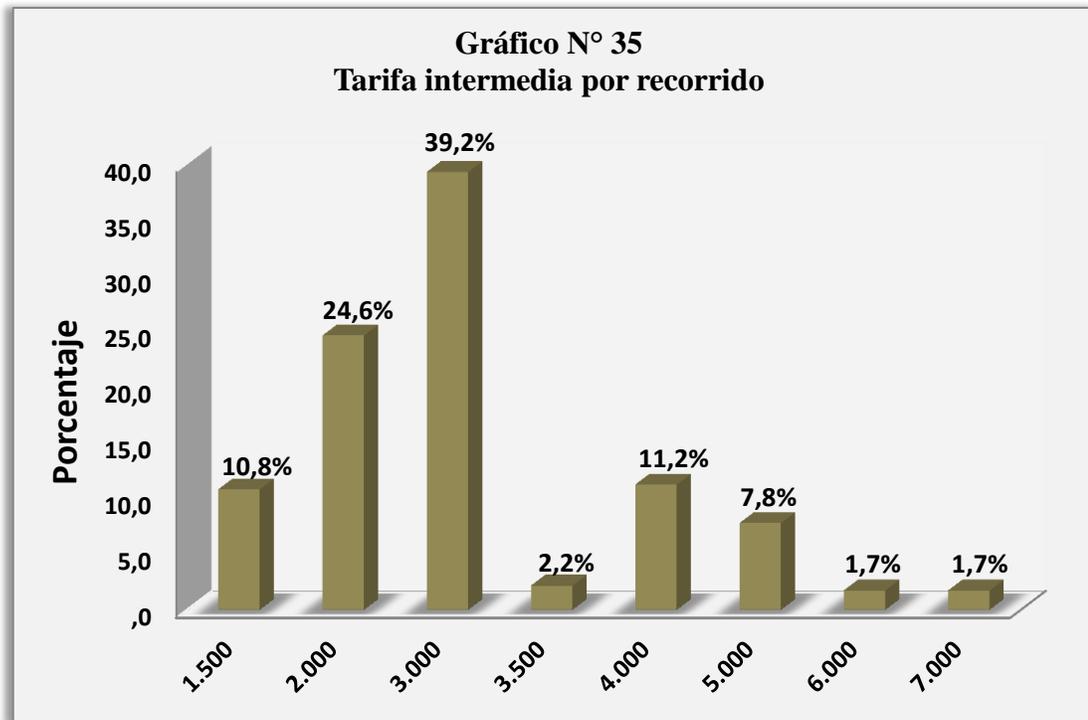
La diversificación de los precios por prestación de este servicio se debe, básicamente, a la inexistencia de un control de precios por parte de un ente de control estatal o privado y a la escasa estimación de los costos de producción y operación que permitan establecer un precio de equilibrio. Es así como varias personas deciden cobrar un valor por debajo o por encima de los precios del mercado, donde prima más la distancia por recorrido que los costos reales de transportarse hasta ese lugar.

El mototaxismo vincula medios y fines para prestar un servicio a la comunidad y generar un valor agregado. De acuerdo con la teoría racional de Max Weber, referenciada en la obra de Hinkelammert, las actividades productivas llámense productos o servicios requieren de medios calculables como materias primas, maquinaria, tiempo de trabajo humano, entre otros, que contribuyen al logro de un fin, consolidado en la fabricación de un bien o en la prestación de un servicio. En la relación medio-fin, Hinkelammert y Mora (2006) plantean que su eficiencia:

“[...] se refiere a un juicio sobre el costo de los medios en relación con el fin por lograr, juicio que solo es cuantificable si tanto los fines como los medios son expresados en términos monetarios. El fin y los medios adquieren ahora precios; y se asegura que la realización del fin es eficiente si se consigue mediante medios cuyos costos, medidos en precios, sean inferiores al precio que tiene el fin alcanzado” (Hinkelammert y Mora, 2006:121).

Los medios se transforman en los costos de producción y el fin en el precio del producto o servicio. Así las cosas, la rentabilidad de esta relación está determinada *“por la ganancia que indica que el precio del producto supera los costos de producción”* (Hinkelammert y Mora, 2006:121). En la búsqueda y maximización de esa rentabilidad, los precios juegan un papel fundamental y son un factor de competitividad en empleos informales o de competencia perfecta.

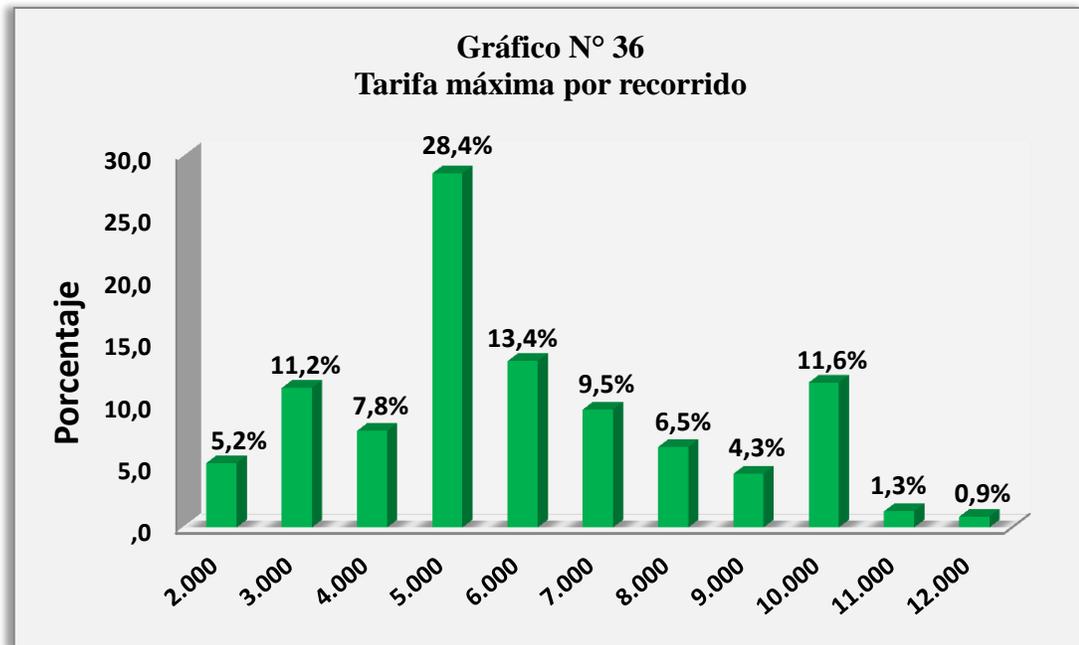
En el mototaxismo, la ganancia obtenida está determinada por la distancia desde el punto de partida hasta el punto de llegada y los costos incurridos para movilizarse hasta ese lugar. Es así como a mayores distancias el precio se incrementa y ante la subjetividad para fijar el precio final por recorrido se presenta una variedad de precios que incluyen desde la misma tarifa mínima hasta precios por encima de los manejados oficialmente en el transporte público formal, tal como se muestra en los gráficos N° 35 y 36.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Las tarifas intermedias están determinadas para la prestación del servicio dentro del perímetro urbano de la ciudad y donde una carrera no supere los 20 minutos de recorrido. De acuerdo con la opinión de los mototaxistas entrevistados, los costos de operación no pueden disminuirse y consecuencia el precio es la única variable que se puede ajustar para poder prestar un servicio de forma económica y al tiempo les genere una utilidad.

El precio máximo también presenta una variabilidad de precios donde las variables anteriormente expuestas afectan la determinación del precio final. Estas tarifas rigen para servicios por fuera del perímetro urbano de la ciudad, donde se puede llegar a cobrar hasta \$12.000 por servicio.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios

El mototaxismo cubre zonas en donde el transporte público colectivo presta un servicio nulo o deficiente y el servicio de taxi, aunque puede llegar hasta esos lugares, su costo por recorrido es elevado. De acuerdo con la entrevista realizada, en la oferta de mototaxistas hay trabajadores que prefieren prestar sus servicios sólo en la zona urbana por razones de seguridad; otros prefieren los viajes a zonas alejadas del perímetro urbano “*porque pueden cobrar más por el servicio*” y mantener sus costos de operación iguales. La disminución en la oferta también genera un incremento en el precio (ver gráfico N° 3) que los usuarios asumen debido a su dificultad en la movilidad y donde el mototaxismo representa la solución más adecuada.

2.3.2. Tiempo dedicado a la actividad del mototaxismo

El trabajo es una de las actividades en las que el ser humano ocupa gran parte de su tiempo. Razeto (1993) afirma que:

“[...] el trabajo es el medio por el cual obtiene lo necesario para el sustento y desarrollo personal y social. Es la fuente del reconocimiento social de que es objeto y del prestigio que llega a tener. Es también aquella actividad por la que las personas se hacen

útiles a los demás y a la sociedad, asumiendo por él un lugar y un rol en la vida social, que les proporciona la íntima satisfacción de saberse necesarias y útiles y de ser estimadas por lo que hacen en beneficio de otros” (Razeto, 1993: 36).

Trabajar influye tanto en la vida de las personas que durante el tiempo no laboral, están preparándose para trabajar o descansando para estar en óptimas condiciones físicas y mentales para retomar sus obligaciones. Así mismo *“es la actividad en que aprende a conocer y apropiarse del mundo, en la que se desenvuelve y despliega sus propias capacidades y fortalezas, en la que se relaciona la naturaleza y con los demás hombres”* (Razeto 1993: 36). Es así como el trabajo se constituye no solo en una fuente de ingresos, sino en la herramienta principal para relacionarse con la sociedad, mejorar su vida e impactar positivamente en la vida de los demás.

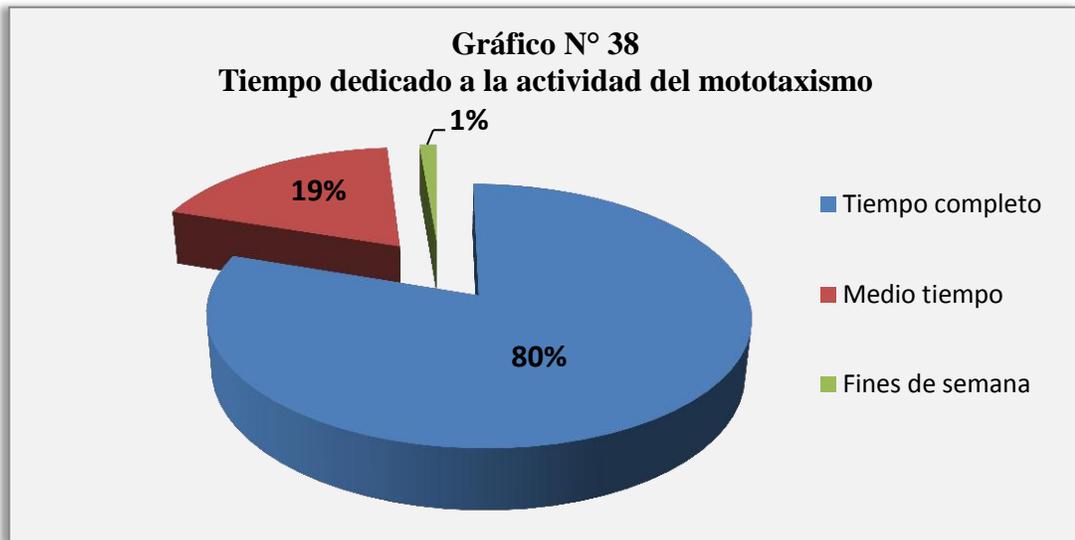
El tiempo dedicado varía de acuerdo con las obligaciones laborales y el sector económico en donde esté enmarcado. En la mayoría de las labores informales, el tiempo dedicado a laborar está sujeto a las necesidades y expectativas de estas personas y no ha horarios o reglamentos impuestos. Para el caso del mototaxismo, el tiempo dedicado varía de un mototaxista a otro debido a factores como la familia, la propiedad de la motocicleta, la tenencia de otro empleo, el mínimo de ingresos a percibir, entre otros.

Al igual que en algunas ciudades de la costa caribe como Sincelejo y Santa Martha, el mototaxismo es la principal fuente de empleo y por ende, ocupa la mayor parte de la semana (ver gráfico N° 37).



Fuente: Encuesta y entrevista aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

La mayoría de mototrabajadores dedican entre cinco y siete días a prestar sus servicios. De acuerdo con las entrevistas realizadas, se trabaja seis días teniendo en cuenta el día de pico y placa el cual toman como día de descanso y trabajan los días domingos. Los que trabajan cinco días a la semana no trabajan durante el día de pico y placa y además descansan un día a la semana (preferiblemente el domingo). Algunos trabajan los siete días con motocicletas alquiladas o tienen otra moto para su uso cuando tienen restricción. La mayoría de mototrabajadores ocupan todo el día en su trabajo, mientras que un porcentaje inferior solo trabaja medio día o fines de semana (ver gráfico N° 38).

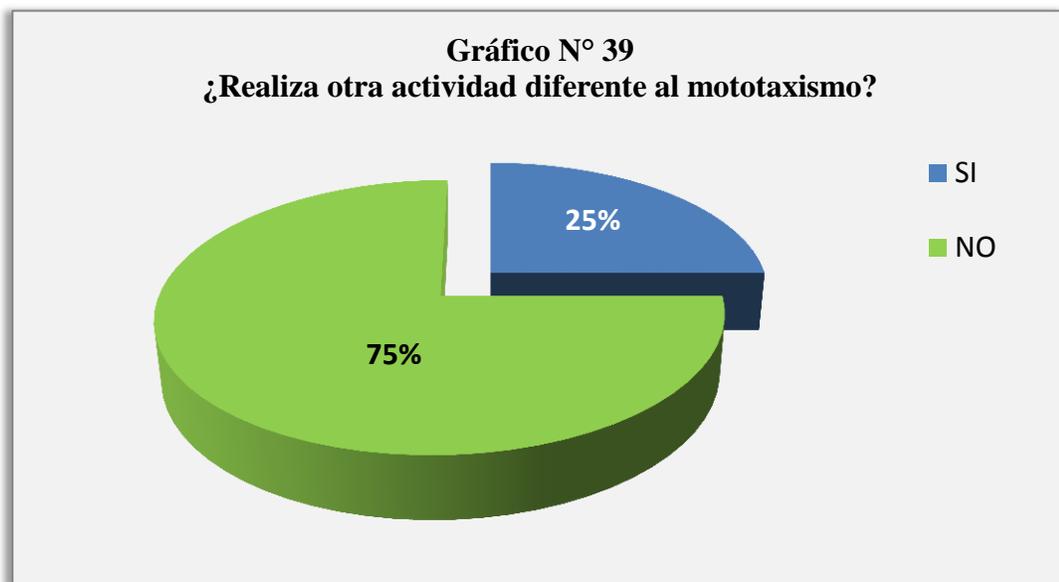


Fuente: Encuesta y entrevista aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Trabajar la mayor parte del tiempo en esta actividad está relacionado con la necesidad de lograr el mayor ingreso posible a partir del precio cobrado por la prestación de su servicio. Coraggio (2004) menciona que cuando el precio:

“[...] es a la vez la principal categoría de ingreso de un sector productivo que tiene como único recurso la oferta de ese recurso (trabajo), es de esperar que se esté dispuesto a trabajar más por menos salario por unidad de tiempo, para maximizar el ingreso, del cual a su vez dependen las condiciones de vida en una sociedad de mercado” (Coraggio 2004: 129).

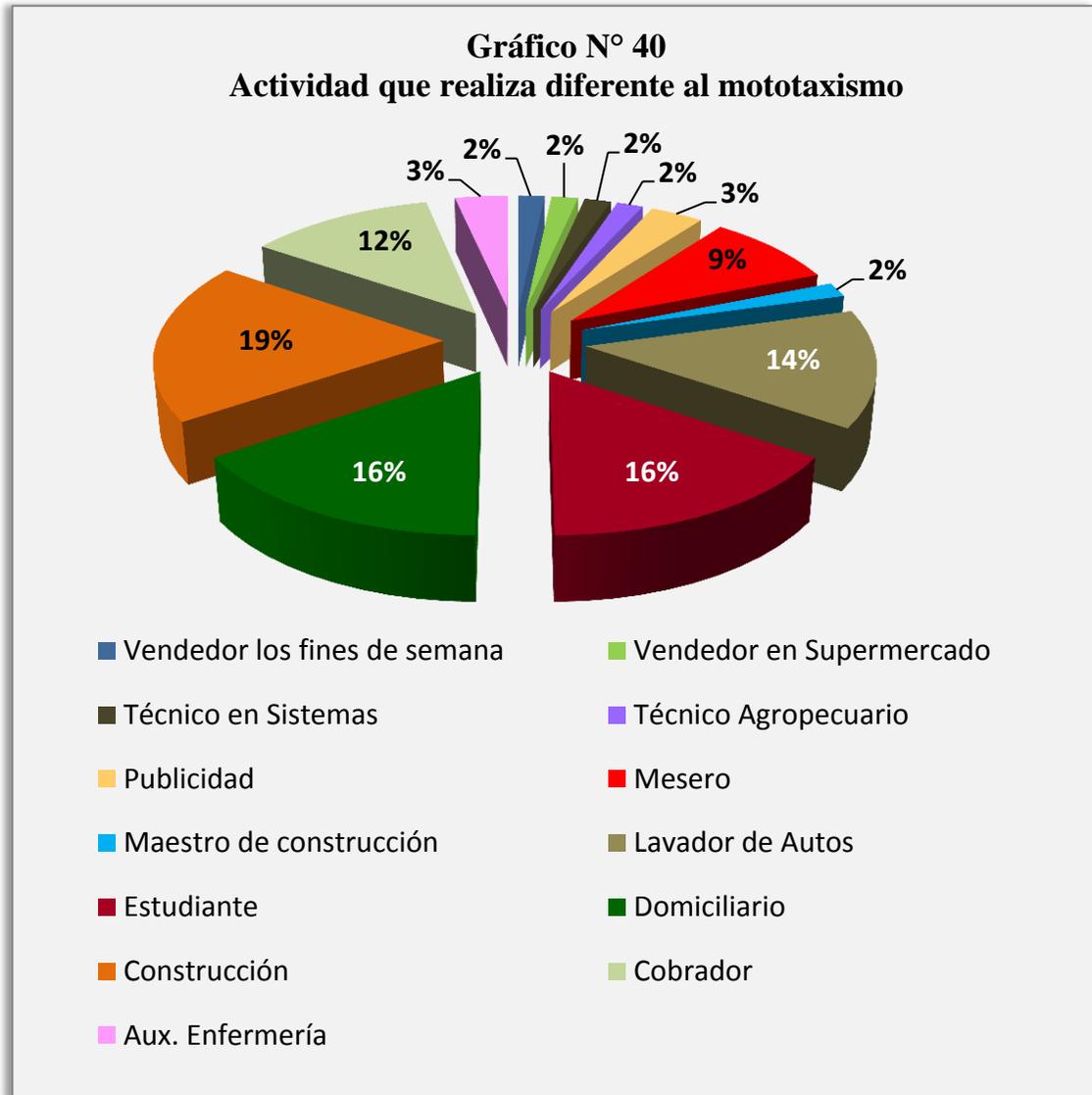
Lo anterior implica que a mayor tiempo dedicado al trabajo, menor será el tiempo disponible al descanso o preparación para la siguiente jornada laboral. En algunos casos, el tiempo dedicado al mototaxismo disminuye, pero no para descansar sino para ejercer otro oficio que represente una mejor oportunidad en cuanto a ingresos y seguridad laboral. Es así como en la oferta de mototrabajadores se encuentran personas con un empleo diferente a este trabajo informal.



Fuente: Encuesta y entrevista aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Las personas que dedican medio tiempo o los fines de semana al mototaxismo, por lo general ejercen otra actividad laboral y optan por prestar este servicio como una fuente de ingresos adicionales a su labor principal. Según las entrevistas realizadas, entre la población mototrabajadora existen profesionales y estudiantes que ante las dificultades

para conseguir empleo o ante la usencia de recursos suficientes para cumplir con sus obligaciones, recurren a este trabajo para solventar sus necesidades. (Las actividades principales alternas al mototaxismo se pueden evidenciar en el grafico 40).



Fuente: Encuesta y entrevista aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Los trabajos más comunes son la construcción, domiciliario, lavador de automóviles y cobrador, donde los ingresos percibidos no superan el salario mínimo y su modalidad de salario, en la mayoría de los casos es a destajo. Estos empleos no requieren de una preparación académica y en casos como los domiciliarios y cobradores, la motocicleta sigue siendo la herramienta principal de trabajo. Al no tener un salario que les permita

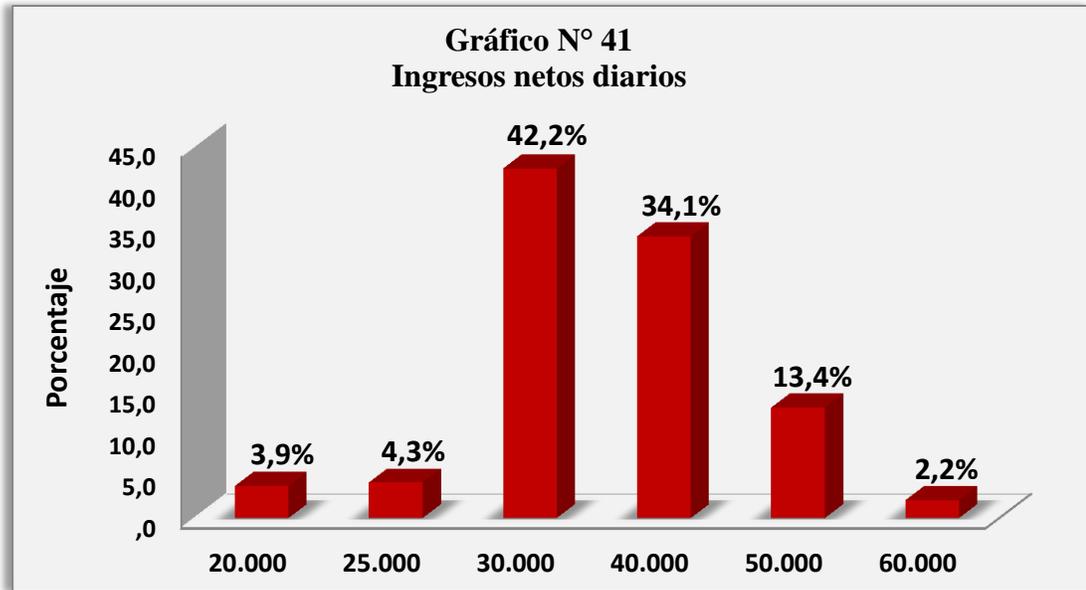
cubrir todas sus necesidades y obligaciones familiares, deben buscar ingresos extras en actividades informales y así suplir el faltante de dinero.

Por otro lado, existen mototrabajadores con un conocimiento técnico o profesional por medio del cual se desempeñan en puestos de trabajo relacionados con las ventas y la asistencia técnica. Estas personas, al igual que los estudiantes, ven el mototaxismo una oportunidad de suplir necesidades como gastos personales, diversión y ocio. Teniendo en cuenta las entrevistas y observación realizada, su edad no supera los 25 años, tienen una aspiración profesional y el mototaxismo sólo lo ejercen como un empleo temporal.

2.3.3. Ingresos

Los ingresos devengados del mototaxismo se perciben del valor pagado por el servicio y son el medio mediante el cual los mototrabajadores compensan los costos incurridos en su labor de acuerdo con los factores de producción, conocimientos, tiempo, capacidades y habilidades puestas al servicio de los demás. Los ingresos netos son el resultado positivo de la diferencia entre el ingreso bruto y los costos de operación, y se convierten en la remuneración que le va a permitir al mototaxista cumplir con sus principales obligaciones y garantizar su desarrollo económico y social.

Los ingresos netos diarios de esta actividad, indicados en el gráfico N° 41, son la ganancia que deja un día normal de trabajo con dedicación de tiempo completo, después de deducir el gasto diario de gasolina y alimentación por fuera del hogar.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Para lograr estos valores, los mototrabajadores se agrupan en determinados puntos de la ciudad y atienden por turnos a los clientes. Esta forma de trabajo, sumado a los servicios prestados mientras recorren las calles permite a cada mototrabajador realizar en promedio 20 carreras dentro del perímetro urbano a un precio que oscila entre los \$2.000 y \$3.000. Según los mototaxistas, las horas pico son el momento donde prestar el mayor número de servicios debido a la congestión vehicular y la saturación del sistema de transporte público formal.

Desde un análisis del Programa Nacional de Desarrollo Social propuesto por el gobierno mexicano (2000 – 2006) para erradicar la pobreza, se menciona que los ingresos están determinados por tres factores:

“[...]el capital humano, que representa las habilidades y capacidades necesarias para producir un bien o servicio (educación formal, salud y nutrición); el capital físico, que refiere a los activos financieros, tenencias de dinero, propiedades y reservas utilizadas para la producción (vivienda y servicios básicos, así como la capacidad de ahorro para generar un patrimonio); y, finalmente el capital social, entendido como una serie de características de la organización social, tales como la confianza, normas y redes sociales que pueden facilitar acciones coordinadas” (Cimadamore 2009: 131).

El desarrollo de estos tres tipos de capital permiten el desarrollo de mejores condiciones laborales y por ende la posibilidad de obtener mejores ingresos. Sin embargo, las desigualdades tanto sociales como económicas suscitan una limitación al acceso del conocimiento y los recursos que finalmente solo permiten la supervivencia dentro del sistema, forzando a intercambiar en el mercado la fuerza de trabajo por medios de vida con la intermediación del salario o precio en dinero que se paga por la disposición de la jornada laboral (Coraggio 2011: 239).

Estos ingresos, bien sean por salario o trabajo independiente presentan diferencias con los ingresos de los trabajadores de los sectores formales de la economía. A juicio de Freije (2002), los trabajadores del sector informal tienen ingresos promedios por debajo del promedio nacional. Sin embargo, existen diferencias entre los trabajadores informales en la medida que los trabajadores informales por cuenta propia tienen ingresos mayores en comparación con los asalariados (personas que trabajan en pequeñas empresas de carácter informal) y los trabajadores del servicio doméstico (Freije 2002: 5).

El mototaxismo, entendido como una actividad laboral por cuenta propia, representa un ingreso neto que no dista mucho de los ingresos obtenidos por un trabajador de la economía formal con un salario mínimo legal mensual vigente. Si logra un ingreso diario de \$30.000 y labora cinco días a la semana, su ingreso promedio mensual estaría en aproximadamente \$600.000 y si logra un ingreso neto diario de \$40.000 diarios, lograría un ingreso mensual de \$800.000, valor muy por encima del salario mínimo legal mensual vigente decretado en \$644.350 para el año 2015²¹.

²¹ Existe aproximadamente un 15% de mototaxistas con un ingreso neto diario por encima de \$40.000, quienes generalmente, prestan su servicio fuera del perímetro urbano de la ciudad y un 8% con un ingreso neto diario por debajo de los \$30.000, quienes se encuentran dentro del grupo de los que realizan otra actividad laboral o no trabajan tiempo completo.

Lo anterior confirma uno de los aportes de Freije (2002) en el sentido que, aunque los ingresos del sector formal son superiores a los del sector informal en la mayor parte de los países de la región, dadas las distribuciones salariales de cada sector y las diversas actividades informales realizadas por cuenta propia, *“algunos trabajadores informales ganan ingresos muy superiores a los de muchos trabajadores formales”* (Freije 2002: 8).

2.3.4. Modalidad de trabajo y escala salarial

El mototaxismo presenta dos modalidades de trabajo diferenciadas entre sí por la pertenencia de la motocicleta con la cual se presta el servicio. La primera modalidad hace referencia a los mototaxistas propietarios de las motocicletas y donde los ingresos obtenidos son ciento por ciento de su propiedad. La segunda, está determinada por los mototaxistas que trabajan con motos alquiladas y ceden parte de sus ingresos a los dueños del vehículo al final del día.

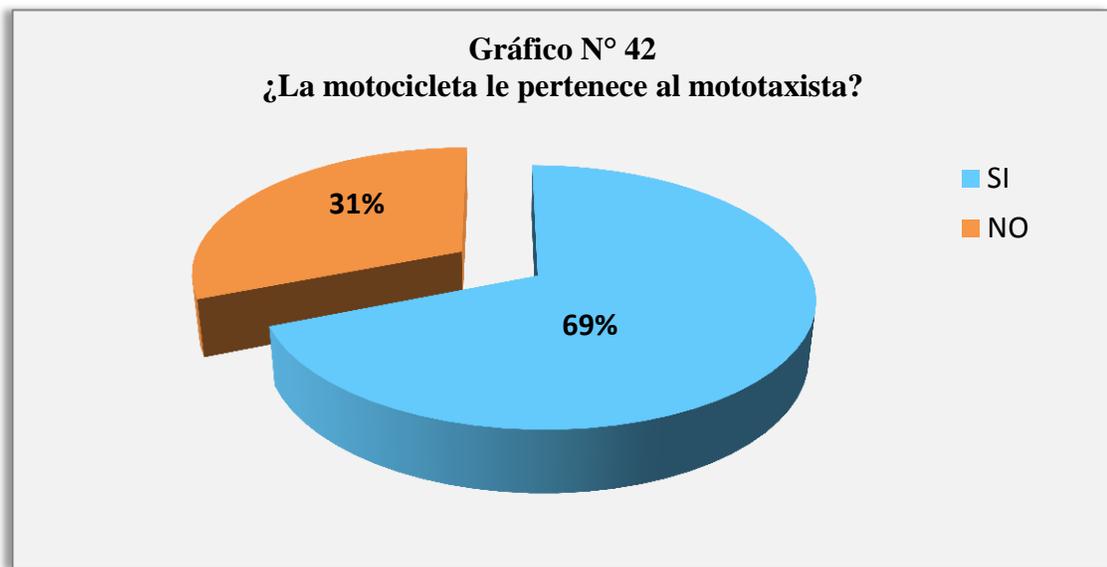
La segunda modalidad permite reconocer un negocio basado en el alquiler o préstamo de motocicletas y por el cual el mototaxista paga con parte de sus ingresos la cuota correspondiente al alquiler. De acuerdo con Sánchez (2011) existe *“una conformación de carteles y grandes empresarios del mototaxismo similares a los existentes en el negocio de los buses colectivos y taxis, quienes pueden llegar a concentrar una amplia proporción de las motocicletas que circulan en la ciudad”* (Sánchez 2011: 31).

Este negocio lo define Gutiérrez, Rodríguez y Uribe (2008) como:

“[...] empresas unipersonales, que consisten en un único dueño con varias motos a su nombre, las cuales son manejadas por personas con grandes necesidades económicas, que trabajan más de ocho horas diarias, en condiciones precarias de salubridad, que ni siquiera cuentan con un contrato laboral y por lo tanto no tienen prestaciones sociales, dando como resultado que al final de la actividad le queda un ingreso de 10 a 15 mil pesos diarios promedio lo cual ni siquiera alcanza un salario mínimo legal vigente” (Gutiérrez et al., 2008: 33).

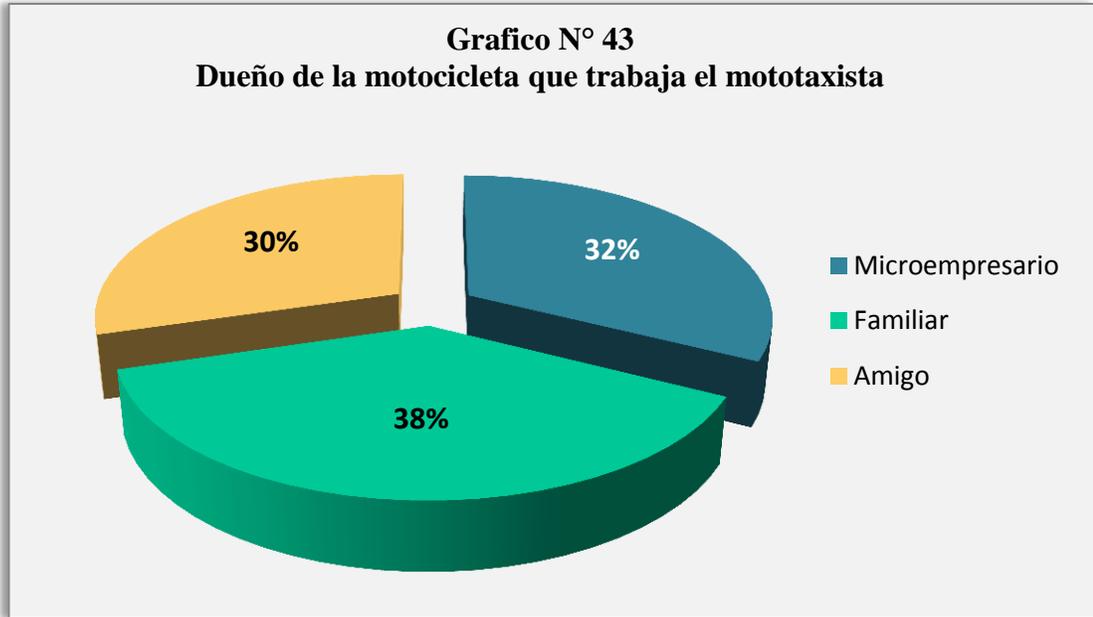
Lo anterior es una solución para las personas que no encuentran otra forma de emplearse, pero su permanencia bajo esta modalidad, acrecienta su costo de oportunidad y afecta negativamente las probabilidades de conseguir un empleo con mejores condiciones laborales.

El porcentaje de participación de las dos modalidades de trabajo en la ciudad de Popayán, se determina por la pertenencia de motocicleta en la que trabaja en mototaxista. Según encuesta realizada, la mayoría de mototrabajadores son dueños de su capital de trabajo y por ende la primera modalidad obtiene una participación de aproximadamente el 69% sobre el 31% que trabaja bajo la segunda modalidad de empleo.



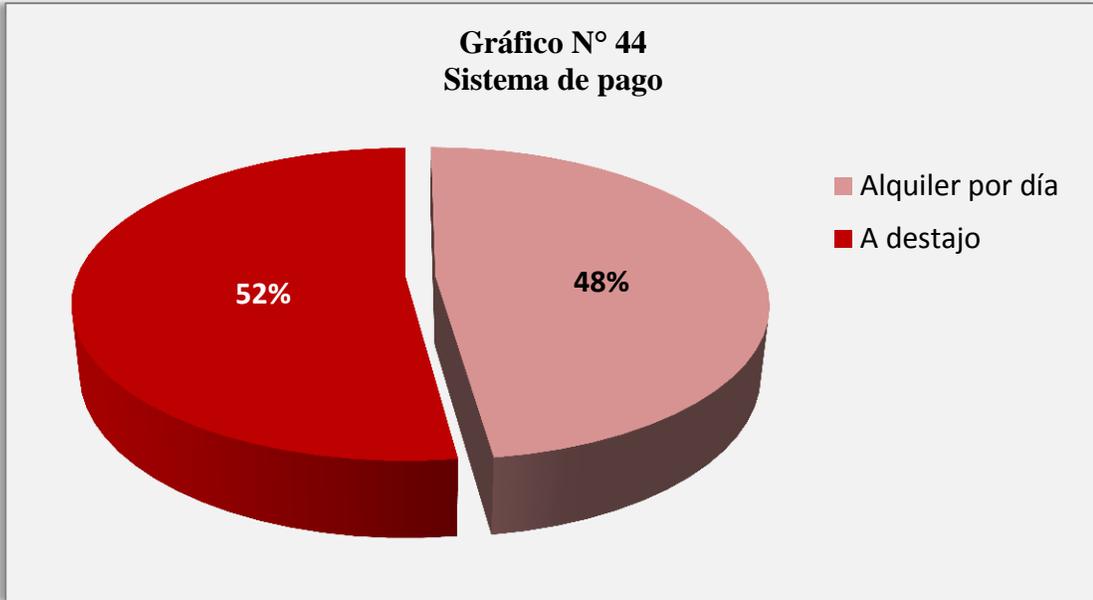
Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Un modelo de negocio a través de microempresas dedicadas al alquiler de motocicletas no está completamente desarrollado en la ciudad, en comparación con ciudades como Sincelejo donde el porcentaje de mototaxistas que trabajan bajo esta modalidad está alrededor del 86% como lo muestra el estudio realizado por Sánchez en el año 2011. La razón principal está relacionada con la ausencia de capital para invertir en la compra de varias motocicletas y las constantes restricciones por parte de las autoridades municipales.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Ante la ausencia de microempresarios del mototaxismo, las personas establecen contratos de alquiler con amigos o familiares que les facilitan la moto. Al igual que en la relación contractual con un microempresario, se establece el pago de una cuota mediante la modalidad de pago a destajo o alquiler por día.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Dentro del mototaxismo, el pago a destajo es la forma mediante la cual el mototaxista le responde al dueño de la motocicleta por una determinada cantidad de dinero que está entre \$12.000 y \$15.000 por jornada laboral, además, responde por la gasolina y el aceite para el motor; el dueño de la moto cubre los gastos por los repuestos, la revisión técnico mecánica e impuestos. Para cubrir estas obligaciones, el mototaxista debe lograr un ingreso superior a los \$30.000 diarios ya que el pago a destajo absorbe aproximadamente el 40% de los ingresos netos diarios.

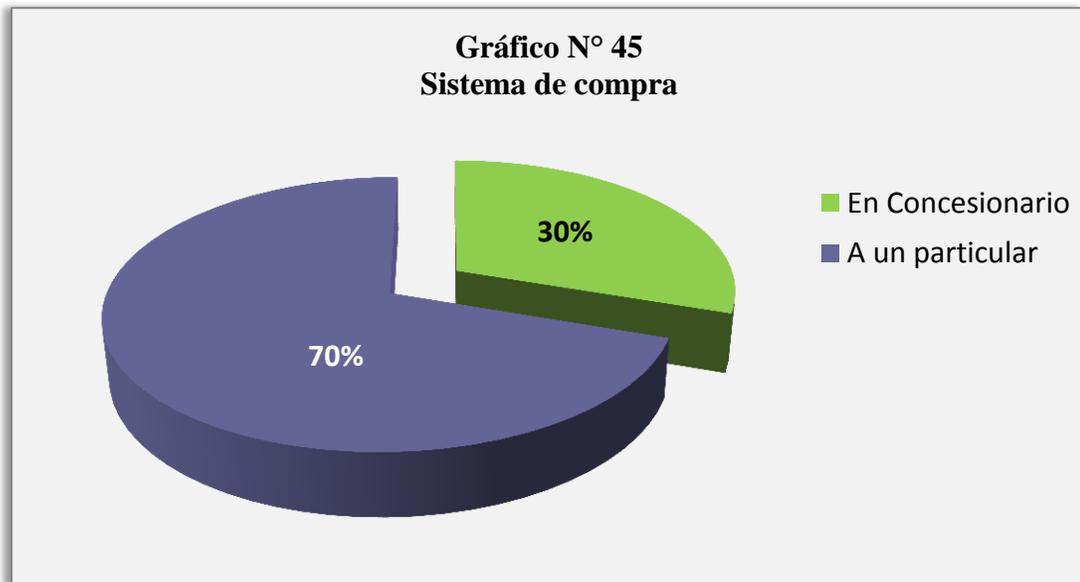
La modalidad de alquiler por día solo tiene en cuenta el pago de un valor acordado entre el mototaxista y el dueño de la moto por el préstamo y la entrega del vehículo tanqueado con un determinado valor en gasolina. Esta modalidad es la más utilizada por personas que alquilan sus motos a familiares o amigos; según los mototaxistas *“les permite tener una mayor ganancia y ante un daño en la moto se colaboran mutuamente para el arreglo”*, es una opción más colaborativa y solidaria en comparación con el pago a destajo.

2.3.5. Caracterización del capital de trabajo

El capital de trabajo se define como aquellos recursos que requiere una organización para poder operar en el corto plazo. Está compuesto por los activos tangibles o intangibles que sirven para determinar la capacidad económica y el desarrollo de sus actividades comerciales diarias (efectivo, inventario, recursos para producir o prestar un servicio, entre otros).

En el mototaxismo, el capital de trabajo está determinado por los recursos que el mototrabajador utiliza para prestar su servicio; estos son, la motocicleta, los cascos, el efectivo disponible y el seguro obligatorio contra accidentes de tránsito - SOAT. La motocicleta es el activo principal dentro de este oficio y de su estado, especificaciones técnicas, intención de uso y propiedad, depende que se maximicen los beneficios y se logren mayores ingresos.

La consecución de este vehículo se puede dar de dos formas: mediante la adquisición de una moto nueva a través de un concesionario o la compra de una moto usada a un particular. En el caso de los mototaxistas de Popayán, el sistema de compra más utilizado es la compra a particulares, ya que, teniendo en cuenta la opinión de los mototaxistas, se encuentran motos usadas en buen estado, a un precio económico y con la facilidad de hacer un acuerdo de pago sin causación de intereses.



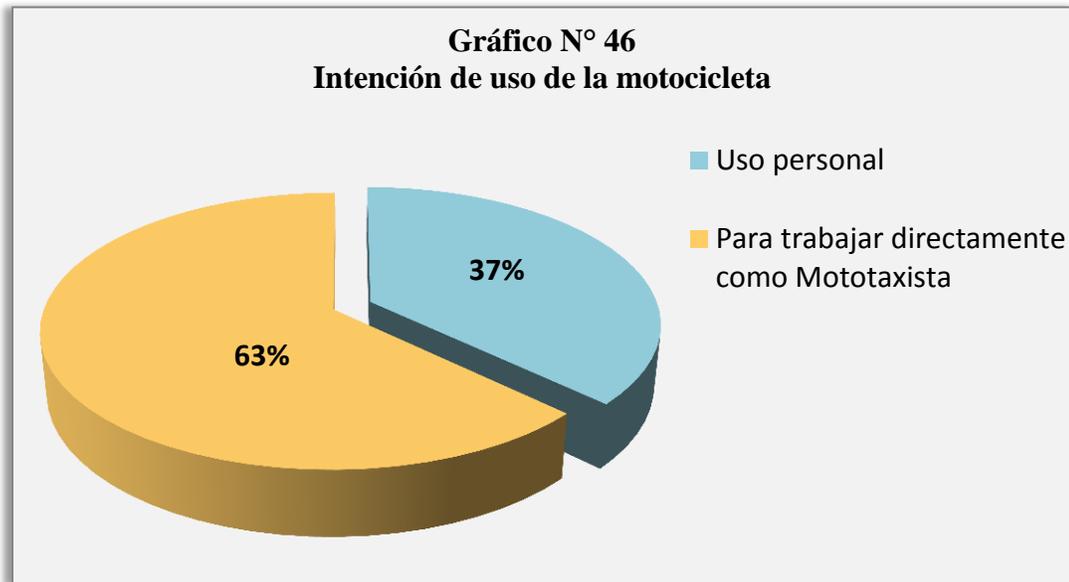
Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

La escasa participación de la compra de la motocicleta en concesionario tiene una relación directa con los precios y las condiciones para poder acceder a un plan de financiación. Sánchez (2011) menciona que:

“[...] la mayoría no posee las condiciones socioeconómicas para acceder a préstamos formales por parte de instituciones financieras y las tasas de interés cobradas por los almacenes donde se venden las motos son altas. Por esta razón la gran mayoría de los compradores ha decidido ahorrar para adquirir una motocicleta de contado o recurrir a préstamos a particulares con familiares o amigos para financiar la inversión...” (Sánchez, 2011: 29).

Para cualquiera de las dos formas de adquisición, el endeudamiento resulta ser el mecanismo más utilizado para adquirir la motocicleta y poder realizar este oficio.

La intención de uso es otra de las razones que determina la modalidad de compra. Adquirir una moto para trabajar como mototaxista es una razón adicional por la cual el mercado de las motos de segunda es más dinámico en comparación con el mercado de las motos nuevas.

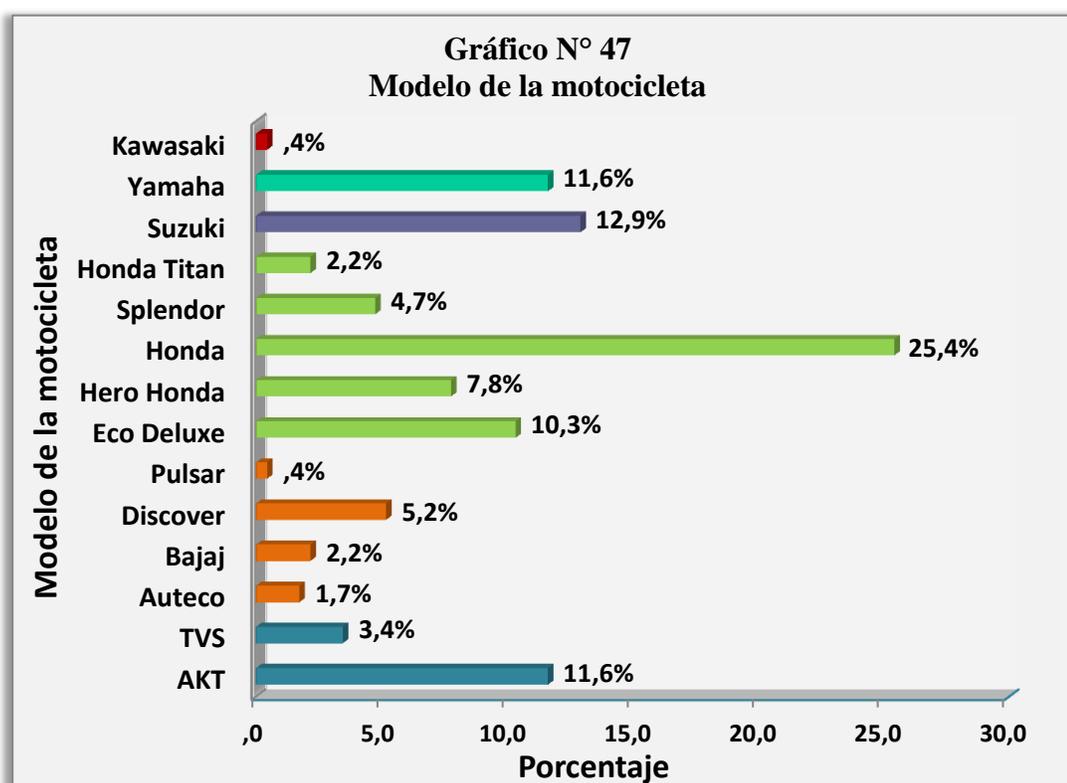


Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

La relación compra – intención de uso, maneja porcentajes similares tanto para motos compradas de segunda, como nuevas. La razón principal es que los mototaxistas ven en las motos usadas una herramienta de trabajo donde atributos como su buen estado, la documentación en regla y el SOAT influyen positivamente para realizar la compra y trabajarlas en esta actividad. En contraste, las personas que decidieron comprar su moto en concesionario, su relación compra – intención de uso está ligada al uso personal del vehículo y por ello atributos como la marca, diseño, cilindraje y modelo, son variables con un mayor peso dentro del proceso de adquisición del vehículo; esto permite concluir que las motocicletas compradas en concesionario, inicialmente han suplido una necesidad de transporte individual y no de empleo.

Independientemente de las variables mencionadas, la marca de la motocicleta y el cilindraje constituyen una parte importante dentro de la caracterización del capital de trabajo. Del modelo de la moto, cilindraje, facilidad para adquirir repuestos y servicio técnico, va a depender que los gastos por operación y mantenimiento aumenten o disminuyan.

Para el caso del mototaxismo, existen determinadas marcas y modelos que son más utilizados debido a sus precios bajos en el mercado (tanto en motos nuevas como de segunda), repuestos y mantenimiento económicos y buen posicionamiento de marca dentro de la comunidad.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

La marca Honda tiene la mayor participación dentro del total de marcas de motocicletas utilizadas para esta actividad. Aproximadamente el 50% de las motos que circulan por la ciudad son de este fabricante, siendo los modelos Eco Deluxe, Hero Honda, Splendor, Titán, las más utilizadas.

De acuerdo con un estudio realizado por la firma BrandStrat para el Diario La República, la marca Honda es la más reconocida en el mercado por su calidad y confianza logrando una ventaja comparativa frente a marcas como Suzuki y Yamaha que ocupan el segundo y tercer lugar en el estudio mencionado²².

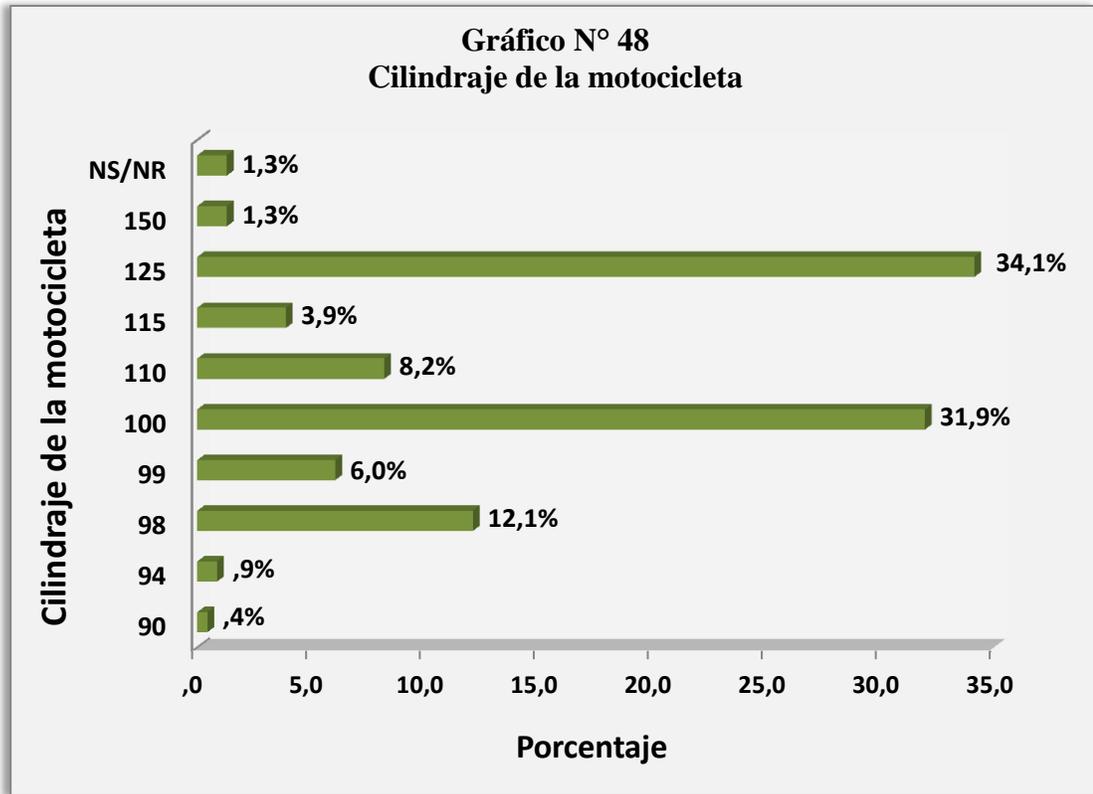
La marca AKT, en compañía de TVS (la cual se ensambla en su planta), ocupan el 15% de participación entre las marcas de motocicletas utilizadas por los mototaxistas. En términos generales es una marca reconocida por sus bajos precios de venta, buena calidad y repuestos originales. Las demás marcas Suzuki, Yamaha, Auteco (Pulsar, Discover, Bajaj) y Kawasaki son reconocidas por su calidad, precios competitivos y buena relación costo-beneficio.

Las características y especificaciones técnicas de las motos son un factor muy importante a la hora realizar la compra de este vehículo. El cilindraje, principalmente, es un elemento que en términos económicos puede influir en la obtención de mayores ingresos debido al rendimiento del motor y el consumo de gasolina. De acuerdo con el portal web: vamosenmoto.com, el cilindraje *“es una medida de volumen tomada entre el punto más alto donde sube el pistón, hasta el punto más bajo donde este mismo llega (carrera)”*. La diferencia entre esta unidad de volumen determina el rendimiento, velocidad y consumo de combustible que una motocicleta puede llegar a tener en condiciones máximas de trabajo.

Para el caso de los mototaxistas de Popayán, el cilindraje de las motos está distribuido entre 90 y 150 centímetros cúbicos (cc), que las cataloga dentro del grupo de motos con bajo cilindraje.

²² BrandStrat es una organización de investigación de mercados y consultoría en estrategia de marca y consumidor que acompaña el diseño, perfeccionamiento y seguimiento de las acciones de negocio de sus clientes.

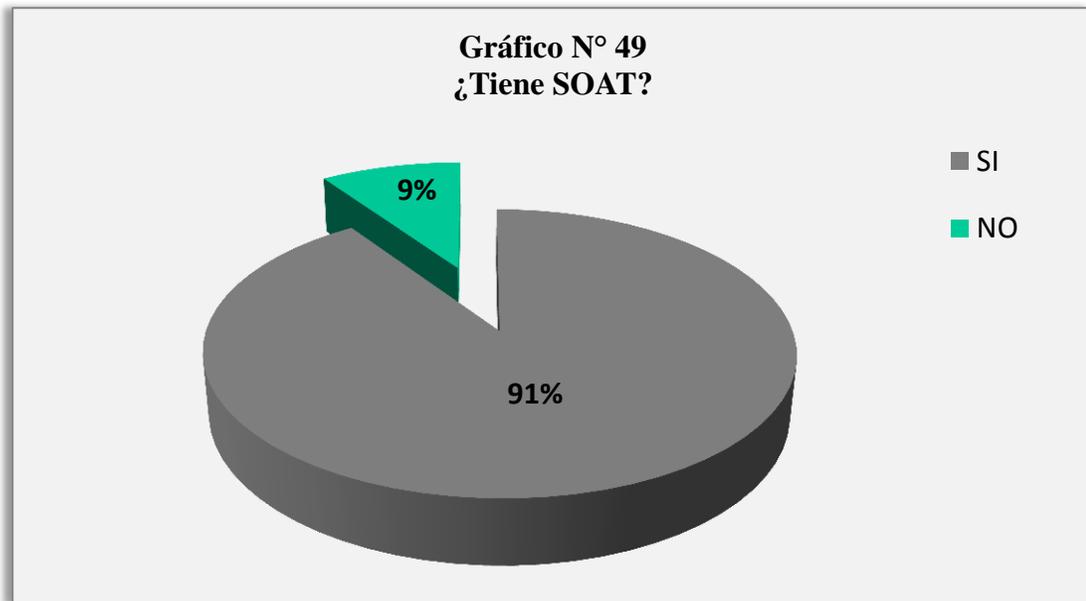
El estudio completo se puede consultar en la página: <http://www.brandstrat.com/sala-prensa.php>



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Las ventajas de las motos con un cilindraje menor a 200 cc están relacionadas con el bajo consumo de gasolina y mantenimiento general económico. Como son motos con un mayor número de ventas, los repuestos se consiguen originales y a precios competitivos. Así mismo, el rendimiento del motor es bueno en términos de fuerza y velocidad; aunque, a mayor cilindraje mayor velocidad, para un trabajo como el mototaxismo con los 100 kilómetros por hora que puede alcanzar una moto con cilindraje entre 100 y 125 cc, perfectamente se trabaja sin incrementar el consumo de gasolina o exponer la motocicleta a un esfuerzo extra. Adicionalmente, las motos con cilindraje menor a 125 cc no pagan impuesto de rodamiento, lo que se convierte en un incentivo adicional a la hora de escoger un determinado modelo.

La tercera característica más importante del capital de trabajo es el seguro obligatorio de accidentes de tránsito – SOAT. De acuerdo con la encuesta social aplicada a la población mototaxista, este es el único seguro disponible para atender cualquier eventualidad que ponga en riesgo la vida y la integridad de sus clientes en la prestación normal del servicio; es por esto que la mayoría de mototaxistas portan este seguro, además, de ser un requisito para poder desplazarse dentro de las carreteras nacionales.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

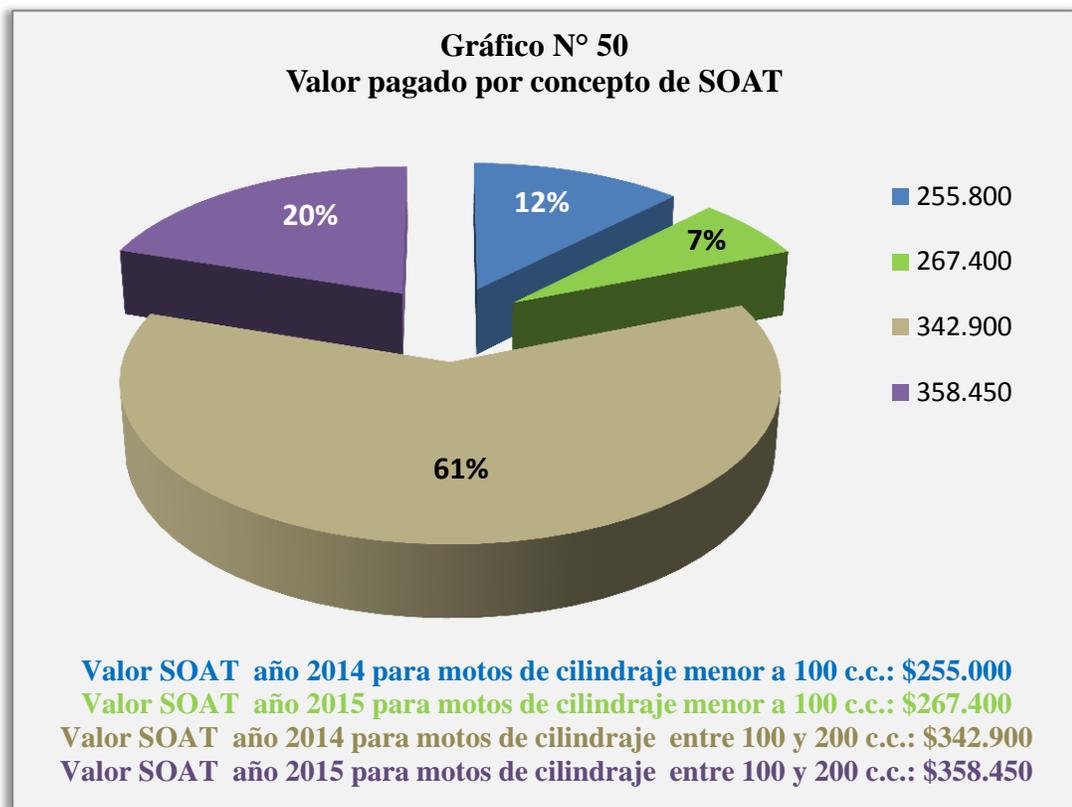
Aunque legalmente está prohibido transitar sin SOAT, existe un porcentaje mínimo de mototaxistas que trabajan sin tener este documento. Según sostienen, *“el seguro está vencido y hasta el momento no tienen los recursos suficientes para poder adquirir uno nuevo”*. Eso representa un riesgo adicional para la vida de sus clientes y la de ellos mismos, además, de las sanciones legales en las que se incurre por conducir sin este requisito. El valor de este seguro está diferenciado de acuerdo con el tipo de vehículo, cilindraje, antigüedad, uso y especificaciones técnicas. Gaviria (2007) menciona que las tarifas del SOAT son reguladas por el Gobierno (las aseguradoras no pueden establecer precios), están establecidas en salarios mínimos para mantener su poder adquisitivo en el tiempo y son diferenciales *“de modo que se pueda distinguir el riesgo asociado al tipo de vehículo que se asegura y la capacidad económica de su propietario”* (Gaviria, 2007: 2).

Para el caso de las motocicletas el valor del SOAT está determinado por el cilindraje de acuerdo con la siguiente clasificación:

Cuadro N° 1			
Clasificación de motocicletas para liquidación de tarifas SOAT			
Código Tipo	Clase de Vehículo	Código Tarifa	Características Vehículos c.c.
01	Motos	11	Menos de 100 c.c
		12	100 a 200 c.c
		13	Más de 200 c.c
		14	Motocarro

Fuente: Elaboración propia con datos de Seguros del Estado S.A.

En el caso del mototaxismo, por utilizar motos de bajo cilindraje, la tarifa asumida presenta un valor no superior a los \$360.000, de acuerdo con el gráfico N° 50.



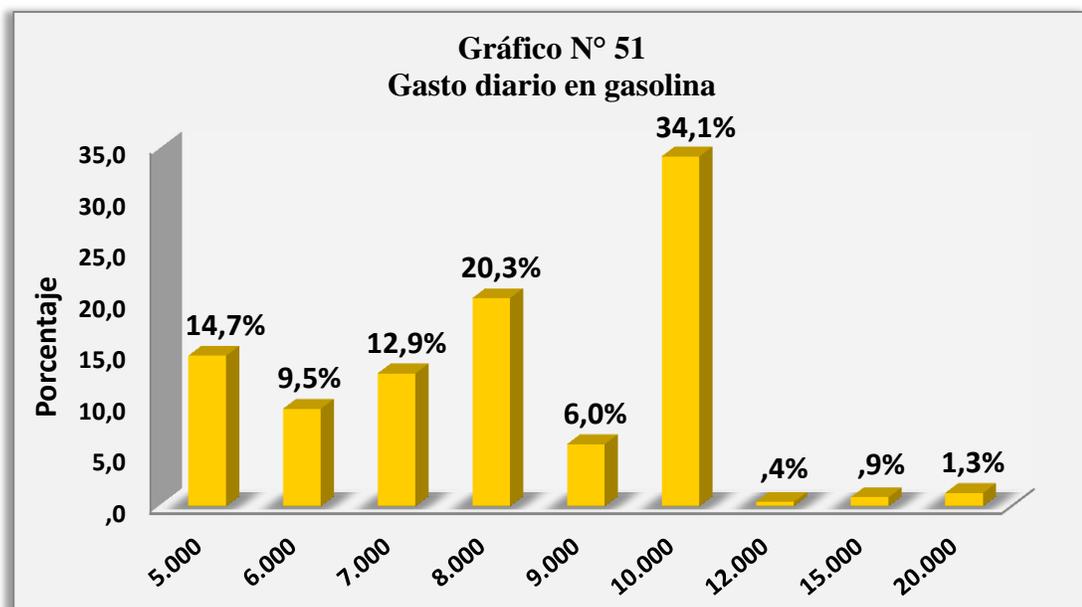
Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

El SOAT y la motocicleta se convierten en los únicos elementos necesarios para prestar un servicio de transporte informal de pasajeros dentro de la ciudad. La ausencia de una organización y legalización de empleo, impide una mejor prestación del servicio con mayores niveles de seguridad, al persistir el riesgo de sufrir un accidente y no tener un respaldo médico y legal.

2.3.6. Costo de operación y mantenimiento

Ejercer el mototaxismo genera costos que como en muchas de las demás actividades informales, son deducidos de los ingresos obtenidos, sin la posibilidad de realizar ajustes a sus costos de producción para obtener una mejor ganancia. Estos costos se dividen en dos bloques: los costos de operación y los costos de mantenimiento de la moto.

Los costos de operación están relacionados con los gastos incurridos en ejercicio normal de este trabajo, es decir, es el valor de los recursos utilizados para el funcionamiento y normal prestación del servicio a la comunidad. Los principales costos de operación corresponden al gasto diario de gasolina (Véase gráfico N° 51) y el gasto mensual en aceite para el motor el cual está en \$25.000 aproximadamente, según estimaciones hechas por los mototrabajadores.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

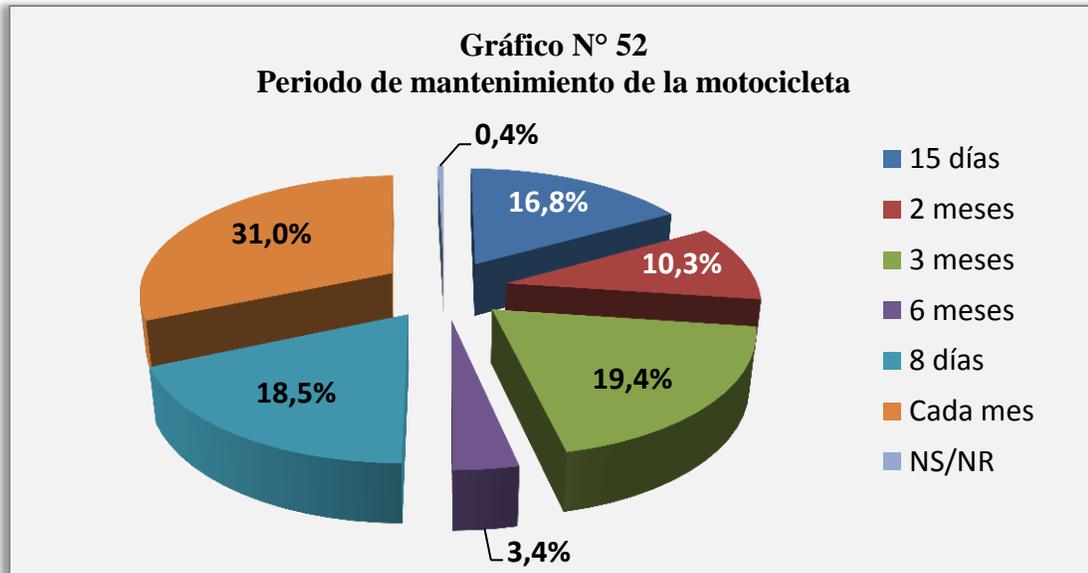
La disparidad en el valor del gasto diario en gasolina está relacionada con la forma como trabaja el mototaxista y con las especificaciones técnicas de la motocicleta; cabe señalar, que a pesar de esta distribución, aproximadamente el 60% de los mototaxistas gastan entre \$8.000 y \$10.000 en combustible en un día normal de trabajo.

Existirá un mayor consumo de gasolina si el mototaxista decide operar recorriendo las calles de la ciudad en busca de pasajeros en lugar de parquearse en algún sitio estratégico y esperar la llegada de algún cliente. De igual manera, y como se ha mencionado anteriormente, el estado en el que se encuentre la moto y sus especificaciones técnicas influyen en el aumento o disminución del consumo de combustible; a manera de ejemplo, la motocicleta Honda Eco Deluxe con cilindraje de 100 cc es considerada la moto más económica, ya que con la misma cantidad de gasolina se pueden realizar más carreras que con una moto Discover ST 150 (por su cilindraje, fuerza, velocidad y demás características, consume más gasolina por recorrido).

El costo de mantenimiento es *“el precio pagado por concepto de las acciones realizadas para conservar o restaurar un bien o un producto a un estado específico”* e incluye los precios de la mano de obra, materiales, repuestos e insumos necesarios para la restauración o prevención del desgaste de un activo dentro del proceso de producción o prestación de un servicio. Para el caso del mototaxismo, los costos de mantenimiento están relacionados con el cambio de llantas, repuestos, revisión de frenos, ajustes en la dirección, cambio de bombillas, entre otros²³.

La periodicidad del mantenimiento está relacionada con el nivel de esfuerzo y trabajo al que es sometida la motocicleta y con el estado de la maquinaria de acuerdo con el kilometraje, años de servicio y modelo. Debido a esto, se presentan diferencias entre los tiempos de mantenimiento, siendo el preventivo el de mayor realización dentro de la población mototaxista.

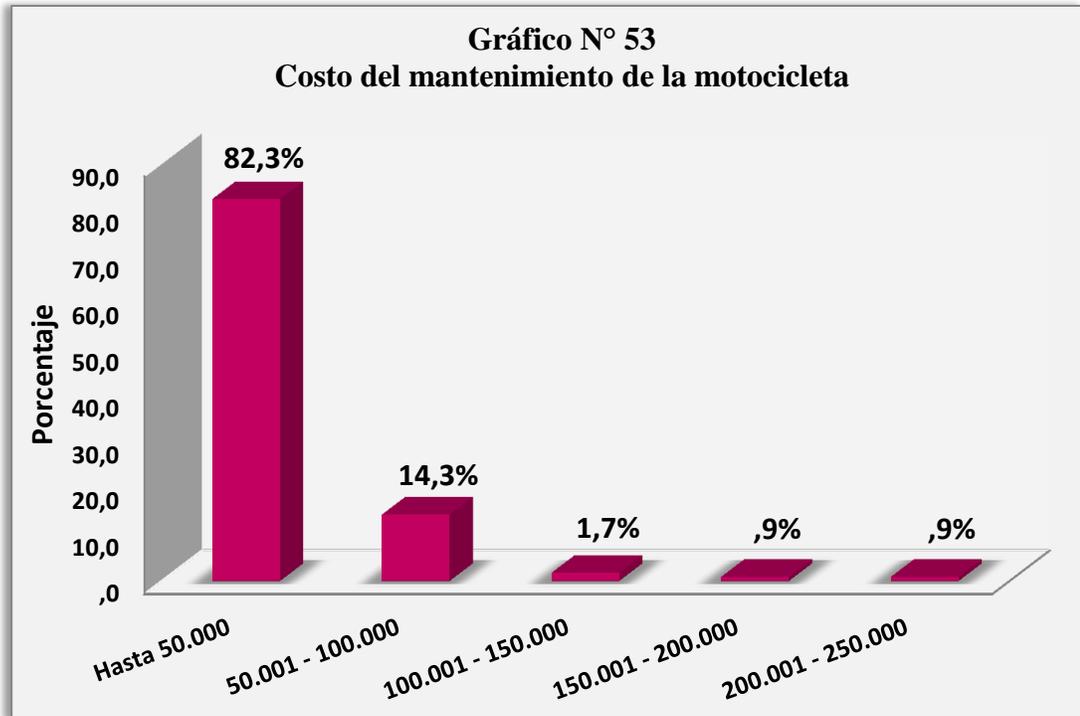
²³ El costo de mantenimiento contempla el valor total invertido en el mantenimiento de la motocicleta. No incluye la descripción del tipo de reparación o mantenimiento preventivo que se realice debido a la variabilidad del costo de los mismos.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

De acuerdo con la población mototaxista, conforme aumenta el kilometraje, las piezas y motopartes se deterioran por lo que el mantenimiento de la moto es más frecuente. Muchos de ellos solo realizan el mantenimiento cuando presenta fallas mecánicas severas; en este caso, el mantenimiento o reparación se realiza en periodos de tiempo que van desde un mes hasta los seis meses en casos extremos. Para evitar estas fallas, muchos de los mototaxistas realizan una revisión del estado de su capital de trabajo cada ocho o quince días, hacen las correcciones necesarias y así conservan la motocicleta en óptimas condiciones.

El mantenimiento de las motocicletas no refleja un costo elevado para el mototaxista, ya que para la mayoría, este valor no supera los \$50.000 y solo se multiplica si se requiere de la compra de algún repuesto, o llevarse a algún taller de mecánica automotriz (Véase gráfico N° 53).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Los bajos costos de mantenimiento plantean dos aspectos: el primero, es que muchas de las motocicletas que circulan por la ciudad se encuentran en buen estado, es decir, cumplen con los requisitos técnico mecánicos para poder ejercer esta actividad y por lo tanto, su mantenimiento no requiere grandes salidas de dinero. El segundo, lo plantea Gutiérrez (2008) cuando afirma que *“los propietarios de las motos no les hacen el mantenimiento requerido a estos vehículos en miras a captar mayores beneficios a bajos costos”* (Gutiérrez et al. 2008: 86). Teniendo en cuenta el acelerado proceso de deterioro de las motos respecto a otros vehículos, el inadecuado mantenimiento genera mayores riesgos para la vida de las personas; además, de intensificar la contaminación tanto en la emisión de gases, como en ruido. Aunque se incrementen los beneficios en el corto plazo, en el largo plazo los daños en la motocicleta puede llegar a representar un gasto oneroso de dinero, generándose un mayor déficit en las finanzas de estos hogares, con el agravante de empeorar situación económica por el daño de una de sus fuentes de ingresos.

2.3.7. Niveles de gasto y consumo

Las unidades domesticas dentro de la económica informal dependen de su trabajo para obtener los recursos económicos necesarios para su sustento. Factores de producción domésticos y fuerza laboral, se combinan para producir bienes o servicios para la venta en el mercado o para trabajar por un salario. Los ingresos obtenidos “[...] integran un fondo de gasto de consumo común utilizado para la adquisición de bienes y servicios a los que se suman los bienes y servicios producidos para el propio consumo” (Coraggio, 2011: 296 – 297) y se convierten en la forma mediante la cual, las familias suplen sus necesidades básicas²⁴ y garantizan su supervivencia.

La limitación de recursos de ese *fondo de gasto de consumo* implica tomar decisiones sobre cuales necesidades cubrir y como distribuir el ingreso para lograr la máxima cobertura. El resultado esperado será lograr el máximo bienestar posible, entendido este como “[...] la satisfacción de necesidades de las personas en materia de servicios como educación, salud, empleo, recreación, vivienda, servicios básicos, seguridad, libre circulación y libertad de opinión y credo, entre otros aspectos” (Otero et al., 2010: 203).

En una actividad económica como el mototaxismo, la composición de gastos que provienen de las familias deben ser cubiertos, en su mayoría, por el dinero obtenido de este trabajo. Los gastos se dividen en siete bloques: los servicios públicos domiciliarios, arriendo, educación de hijos o cónyuges, salud, alimentación, recreación y vestuario, los cuales garantizan el derecho a la vida digna, facilitándoles su desarrollo e interacción social. La cobertura y gasto para cada bloque se puede apreciar a partir del siguiente análisis:

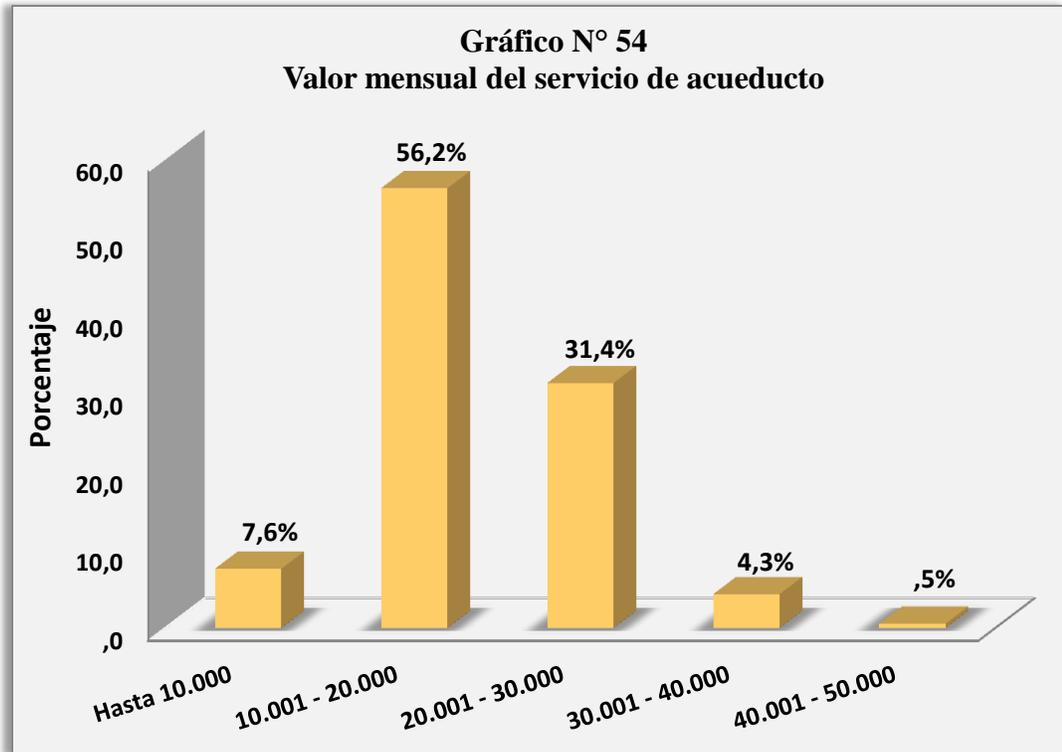
²⁴ El concepto de necesidades básicas se refiere a lo requerido por una comunidad para su sobrevivencia. Para valorar la cobertura de estas necesidades, se compara la situación de los hogares respecto de una serie de necesidades consideradas esenciales denominadas necesidades básicas, que constituyen un conjunto de indicadores considerados mínimos que deben ser tenidos en cuenta para medir la pobreza absoluta, como son la alimentación, calidad de la vivienda y educación (Otero et al., 2010: 12 y 142)

2.3.7.1. *Gasto en servicios públicos domiciliarios*

De acuerdo a la Ley 142 de 1994, los servicios públicos domiciliarios son aquellos bienes tangibles o intangibles que reciben las personas en su domicilio o lugar de trabajo, para la satisfacción de sus necesidades básicas de bienestar y salubridad prestados por el Estado o por particulares mediante redes físicas o humanas con puntos terminales en los lugares donde habitan o laboran los usuarios, bajo la regulación, control y vigilancia del Estado, a cambio del pago de una tarifa previamente establecida. Estos servicios son los de acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica, distribución de gas combustible, etc.

Los servicios públicos pueden dividirse en dos grupos: los servicios públicos domiciliarios básicos (agua, energía eléctrica y gas), los cuales son indispensables para el desarrollo de las labores cotidianas y los servicios públicos domiciliarios secundarios (teléfono, internet y televisión por cable) que si bien mejoran el nivel de vida y facilitan ciertas actividades en el hogar como la recreación, el entretenimiento y la comunicación, su ausencia no afecta el desarrollo de los principales oficios de supervivencia

El agua es considerada como un “*derecho humano fundamental*”, se reconoce como “[...] *un patrimonio nacional estratégico de uso público, dominio inalienable e imprescriptible del Estado, en cuanto elemento vital para la Naturaleza y la para la existencia de los seres humanos*” (Farah y Vasapollo, 2011: 200). El acceso y prestación de este servicio representa para la mayoría de los mototaxistas un valor mensual entre \$10.000 y \$30.000 (Véase gráfico N° 54); de acuerdo a la encuesta social, es el servicio público con el que cuentan todos los hogares, independientemente de las características habitacionales.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

De acuerdo a la Ley 142 de 1994 y la Resolución 151 expedida por Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico – CRA, se establece que las tarifas por servicios de acueducto y alcantarillado están compuestas por un cargo fijo y un cargo por consumo medido en metros cúbicos. El valor de la tarifa también tiene en cuenta el tipo de inmueble donde el servicio es suministrado (residencial, comercial o industrial) y los costos de operación, mantenimiento técnico y reposición de la infraestructura que capta, conduce y distribuye el recurso hídrico (Giraldo, 2008: 6).

Con base en las tarifas establecidas por la empresa de acueducto y alcantarillado de Popayán para el año 2015²⁵, para el estrato uno el valor del cargo básico está en \$9.205, 63 (incluye cargo básico de acueducto y alcantarillado). El incremento adicional es el valor de los metros cúbicos consumidos y se calculan de acuerdo al

²⁵ Las tarifas a aplicar para los consumos de acueducto y alcantarillado para la ciudad de Popayán se pueden consultar en la página web de la Entidad: www.acueductopopayan.com.co, en el menú “Institucional”, opción “información financiera y tarifaria”, sección “Tarifas”.
URL: <http://www.acueductopopayan.com.co/institucional/informacion-financiera-y-tarifaria/tarifas/>

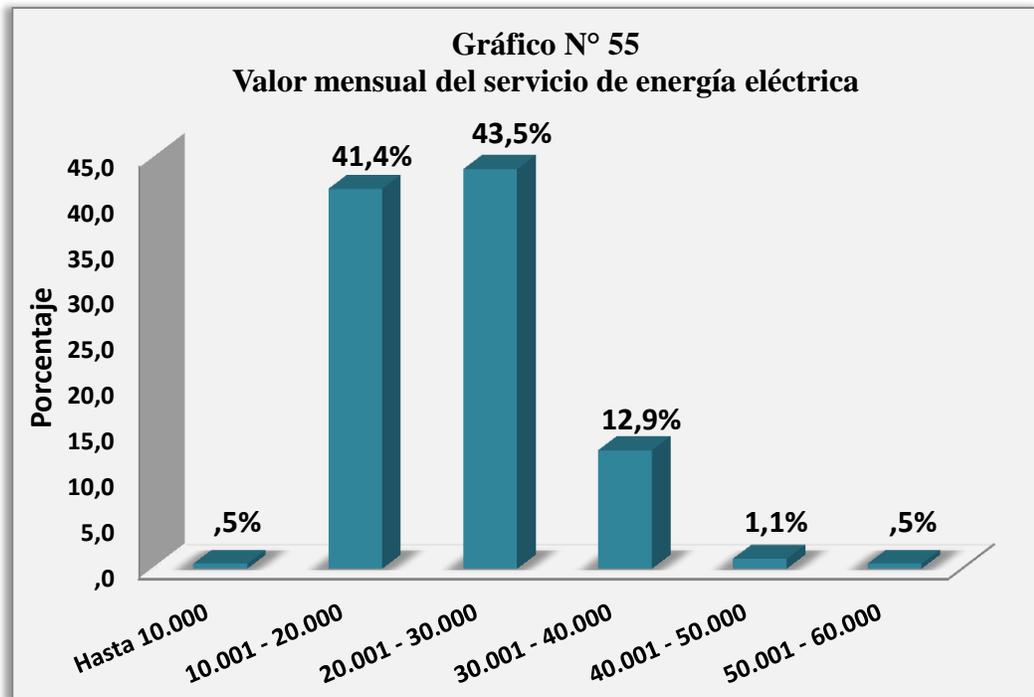
registro emitido por el medidor instalado en cada hogar. De esta manera, aproximadamente el 87% de la población mototaxista gasta entre \$10.000 y \$20.000 adicionales en el consumo de este recurso, a pesar de tener contar con el subsidio otorgado por parte del gobierno por ser de estrato bajo.

La energía eléctrica es el servicio de mayor costo dentro del grupo de los servicios públicos domiciliarios básicos. Este servicio está amparado bajo la misma ley de servicios públicos y su comercialización se realiza bajo el control de la Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG. De acuerdo con el portal web de esta entidad, existen dos mercados de energía eléctrica: *El regulado del cual hacen parte los usuarios residenciales, comerciales e industriales de menores consumos y el no regulado en el cual participan voluntariamente la industria y todos aquellos usuarios que tengan un alto consumo de energía.*

Al igual que el servicio de acueducto, la tarifa de energía eléctrica está compuesta por un *“cargo fijo creado con el objetivo de remunerar todas las actividades realizadas por el comercializador para llevar la energía al usuario final; y un cargo variable que depende del consumo del servicio de energía eléctrica de cada usuario”*²⁶. En este costo también se incluyen costos por generación, transmisión, comercialización, sobrecostos por efectos de transmisión pérdidas reconocidas a los distribuidores y transportadores y sobrecostos por efecto de operar centrales de generación costosas para cubrir restricciones en la red de transmisión

El costo de la prestación de este servicio para la población mototaxista es el gasto más representativo y por el cual se alcanza a pagar hasta \$50.000, según el gráfico N° 55.

²⁶ CREG, 2012. *“Metodología para la remuneración de la actividad de comercialización de energía eléctrica a usuarios regulados”*. Cartilla para conocimiento del cálculo de la tarifa con la cual se remunerará la actividad comercial de energía eléctrica a los usuarios regulados en Colombia. Recuperado de: http://www.creg.gov.co/phocadownload/publicaciones/remuneracion_comercializacion_energia_usuarios_regulados.pdf

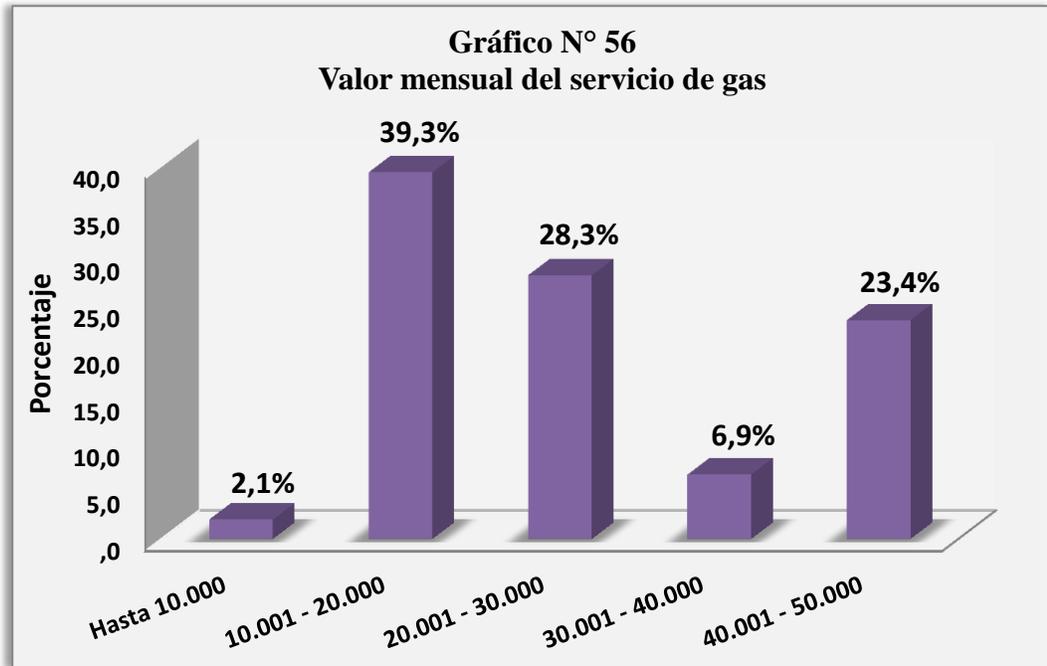


Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

El valor mensual de este servicio llega hasta \$30.000 para la mayoría de la población objeto de estudio. Existe un 14% de mototaxistas que pagan entre \$30.000 y \$50.000, lo que representa un costo elevado, si se tiene en cuenta el estrato donde la mayoría reside. La variación en el valor a pagar está relacionada con la cantidad y uso racional de los electrodomésticos, el uso para cocinar en reemplazo del gas y en algunos casos, el mal estado de las redes y conexiones eléctricas que generan fugas de energía y aumentan el valor del servicio considerablemente.

El servicio de gas es prestado mediante dos modalidades: gas natural por redes de distribución y gas propano a través de cilindros. El gas natural requiere de toda una infraestructura de redes y gasoductos para transportar el recurso hasta los hogares, se considera de baja contaminación ambiental y ofrece más seguridad ya que ante un escape de gas, tiende a elevarse y disiparse en la atmosfera. El gas propano es distribuido mediante cilindros de 100, 40 y 20 libras y su utilización no solo se limita a los hogares, sino a establecimientos comerciales, tales como restaurantes, talleres de soldadura y puestos de “comidas callejeras”.

Dentro de la población mototaxista se presentan las dos modalidades de prestación de gas, lo que explica la diferenciación de los valores mensuales pagados por este servicio, tal como se muestra en el gráfico N° 56.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

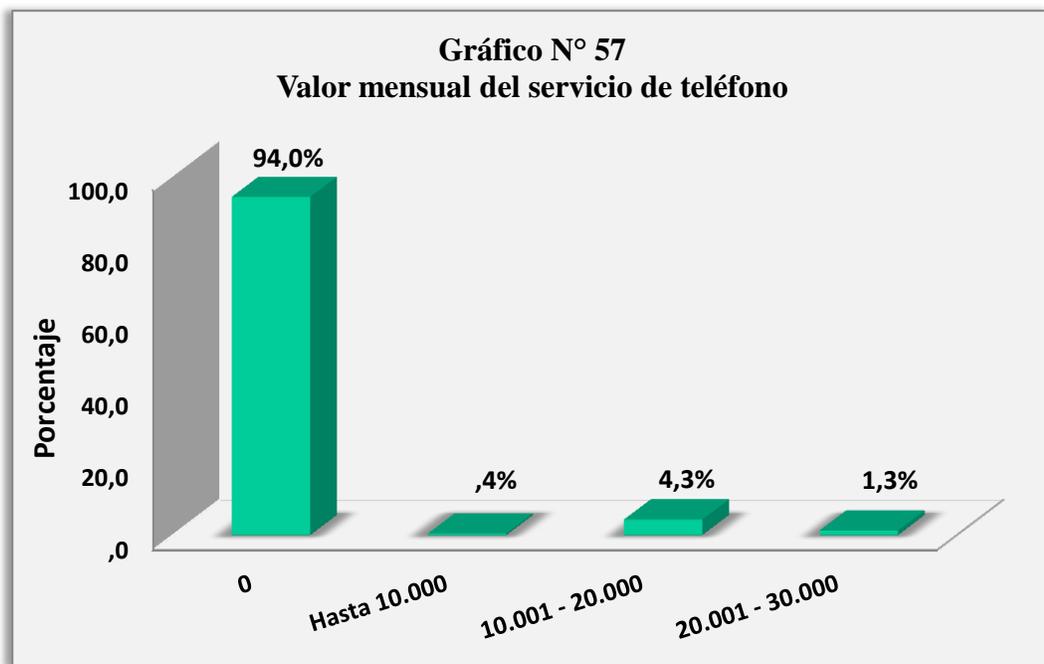
El valor total a pagar por mes está establecido entre \$10.000 y \$30.000 para aproximadamente el 76% de los hogares de mototrabajadores. De acuerdo con las entrevistas realizadas, el valor promedio de consumo está entre \$15.000 y \$20.000, solo que algunas personas están pagando la instalación de las redes de distribución en sus hogares, acrecentándose hasta en \$20.000 adicionales el valor de su factura²⁷.

Aproximadamente el 23,4% de los mototaxistas utiliza el cilindro de gas propano, el cual se encuentra a un precio promedio de \$50.000 (cilindro de 40 libras). Este tipo de gas se considera económico para muchos hogares porque su duración en promedio es de mes y medio, dependiendo del uso. Para muchos mototaxistas, representa un ahorro debido al no pago por instalación de redes, ni facturas y cumple

²⁷ Alcanos de Colombia S.A. es la empresa prestadora del servicio de gas natural por red en la ciudad de Popayán. De acuerdo con la página web de la entidad (<http://www.alcanosesp.com/>) el usuario puede solicitar la instalación del servicio y financiar total o parcialmente el valor de la misma hasta por 60 meses. El valor de la financiación se facturará junto con el consumo registrado cada mes.

la misma función del gas natural. Fuera de esto, en algunos barrios de la ciudad y en las veredas no existen redes de distribución de gas natural, lo que convierte al cilindro en su única opción para acceder a este servicio.

Dentro del grupo de los servicios públicos domiciliarios secundarios, el servicio de telefonía fija es el de menor participación dentro de los gastos de los mototaxistas; solamente un 6% afirman pagar algún valor por este concepto (véase gráfico N° 57)



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

El mercado de la telefonía fija ha sufrido una desaceleración durante los últimos años. Según datos del Ministerio de Tecnologías de la Información y Telecomunicaciones, en el año 2010 había 7,3 millones de suscriptores, en 2012 la cifra pasó a 6.3 millones, evidenciándose una disminución del 14,4% y al cierre del primer trimestre de 2015, el número total de líneas en servicio alcanzó un total de 6.877.228 presentando una variación negativa de -4,23% con relación al cuarto trimestre de 2014²⁸.

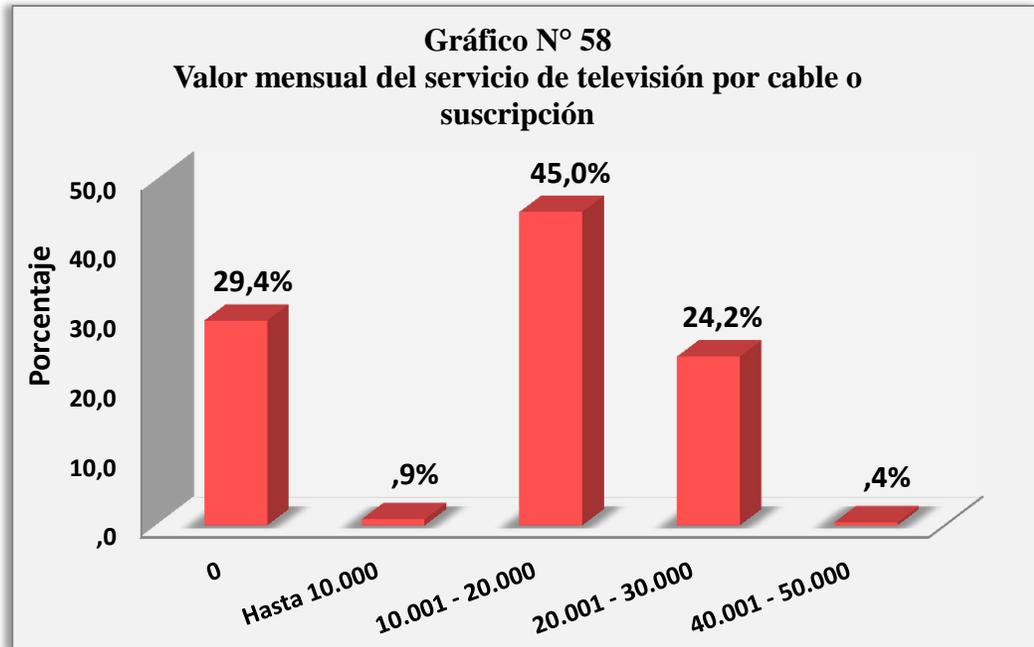
²⁸ Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones. 2015. Boletín trimestral de las TIC: Cifras primer trimestre de 2015. Recuperado de: http://colombiatic.mintic.gov.co/602/articles-11128_archivo_pdf.pdf

Esta desaceleración se debe al incremento en el uso de la telefonía celular, ya que esta ofrece un valor agregado para el usuario debido a las múltiples formas de comunicación (voz, mensajes de texto e internet), precios asequibles y facilidad para contactar a una persona independientemente del lugar donde se encuentre.

Para los mototaxistas, la telefonía fija solo es un gasto innecesario y utilizan el celular como su principal herramienta de comunicación con su familia y compañeros de trabajo. Por este medio, muchos de ellos mantienen informados de los lugares donde hay retenes o controles de la Policía y así evitan ser detenidos por las autoridades. Adicionalmente, es un servicio que pueden recargar desde mil pesos, cuenta con múltiples promociones por parte de las empresas prestadoras del servicio y se encuentra servicios de llamadas con un valor desde cien pesos por minuto.

La televisión es el medio de entretenimiento más difundido entre los hogares. La mayoría de personas encuentra en este medio una forma de distracción y descanso de sus actividades diarias. Hinkelammert y Mora (2006) mencionan que después de una jornada de trabajo las personas se retiran a sus casas, preparan la comida, se comunican con su familia, se entretienen “*con algún juego familiar o un programa de televisión*” y descansan toda la noche para continuar al día siguiente con su jornada laboral (Hinkelammert y Mora, 2006: 376). Para los mototaxistas y sus familias, este servicio es la principal fuente de entretenimiento y por ello, gastan parte de su ingreso en la adquisición de un servicio de televisión por suscripción para tener un mayor número de canales que se ajusten a sus gustos y preferencias.

Este servicio es el más demandado dentro del grupo de los servicios públicos domiciliarios secundarios, ya que aproximadamente el 70% de los mototaxistas afirman pagar algún valor por él (véase gráfico N° 58).

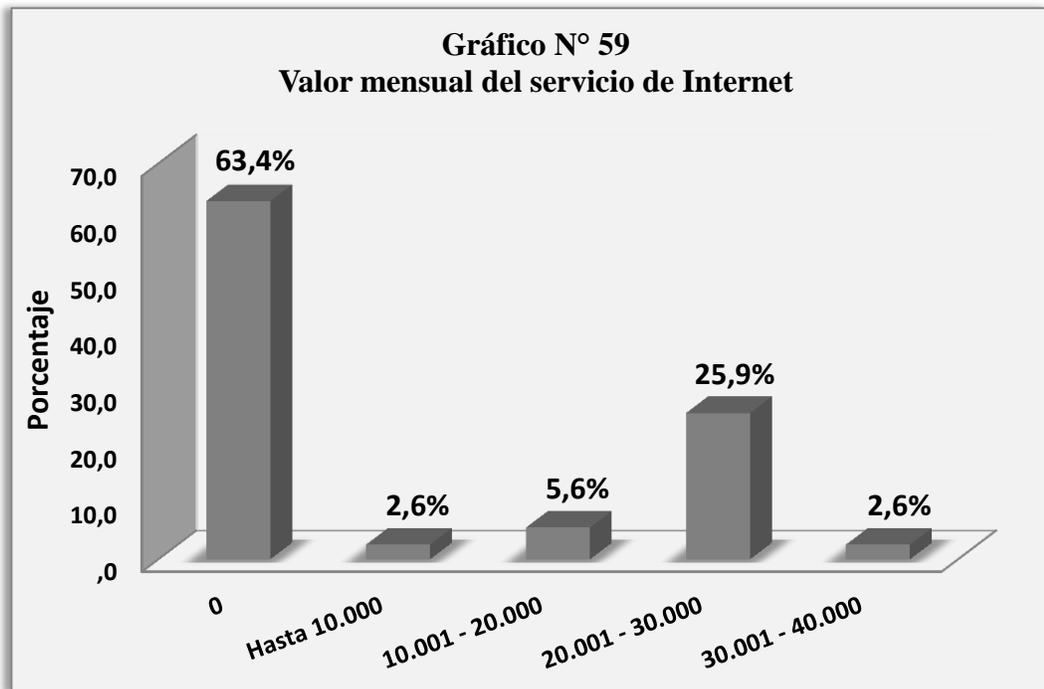


Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

El valor pagado por la mayoría de mototaxistas está entre los \$10.000 y \$30.000 mensuales. Esto se debe a los diferentes tipos de tarifas manejadas por las empresas, el estrato, la cantidad de servicios contratados y además, porque dentro del estilo de vida de los barrios populares, se presenta la figura del uso compartido de la televisión por cable lo que disminuye el valor total a pagar por persona; es así como entre familiares, amigos o vecinos contratan el servicio y lo comparten, asumiendo cada hogar una parte del valor total de la factura.

Existe un porcentaje de mototaxistas que afirman no pagar ningún valor por este servicio; de acuerdo a su opinión, solo tienen televisión pública de señal abierta, que son los canales de televisión nacionales gratuitos, suministrados el Estado y regulados a través el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones y la Autoridad Nacional de Televisión – ANTV. Para acceder a este servicio solo se necesita una antena ubicada en el techo de la vivienda y conectarla al televisor. Es el medio de entretenimiento más difundido entre los hogares, independientemente de su nivel socioeconómico.

El Internet es uno de los servicios de mayor impacto en la vida de las personas. Ha revolucionado las formas de comunicación y acceso a la información, rompiendo las fronteras territoriales al acercar a las personas a través de un “mundo virtual”. Coraggio (2004) plantea que el acceso internet está cambiando la concepción de “lo local” y afirma: “[...] *este concepto está complicado hoy día, porque el que tiene acceso a Internet puede estar cotidianamente intercambiando y teniendo amistades por la red, hay posibilidades de comunicarse a distancias geográficas enormes e incluso transculturalmente o cruzando barreras que físicamente serian difíciles de trasponer*” (Coraggio, 2004: 218). A pesar de estas y otras bondades, la demanda por parte de la población mototaxista no tiene una mayor participación; solo el 37% aproximadamente, paga algún valor por este servicio (véase gráfico N° 59).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Al igual que en la televisión por suscripción, el servicio de internet se puede compartir entre familiares, amigos o vecinos, más aun, cuando la distribución de la señal se puede hacer a través de la red WI-FI; a razón de esto, hay mototaxistas que afirman pagar hasta \$20.000 por este servicio; quienes pagan entre \$20.000 y \$40.000 asumen el valor total del servicio, es decir, no lo comparten con otras

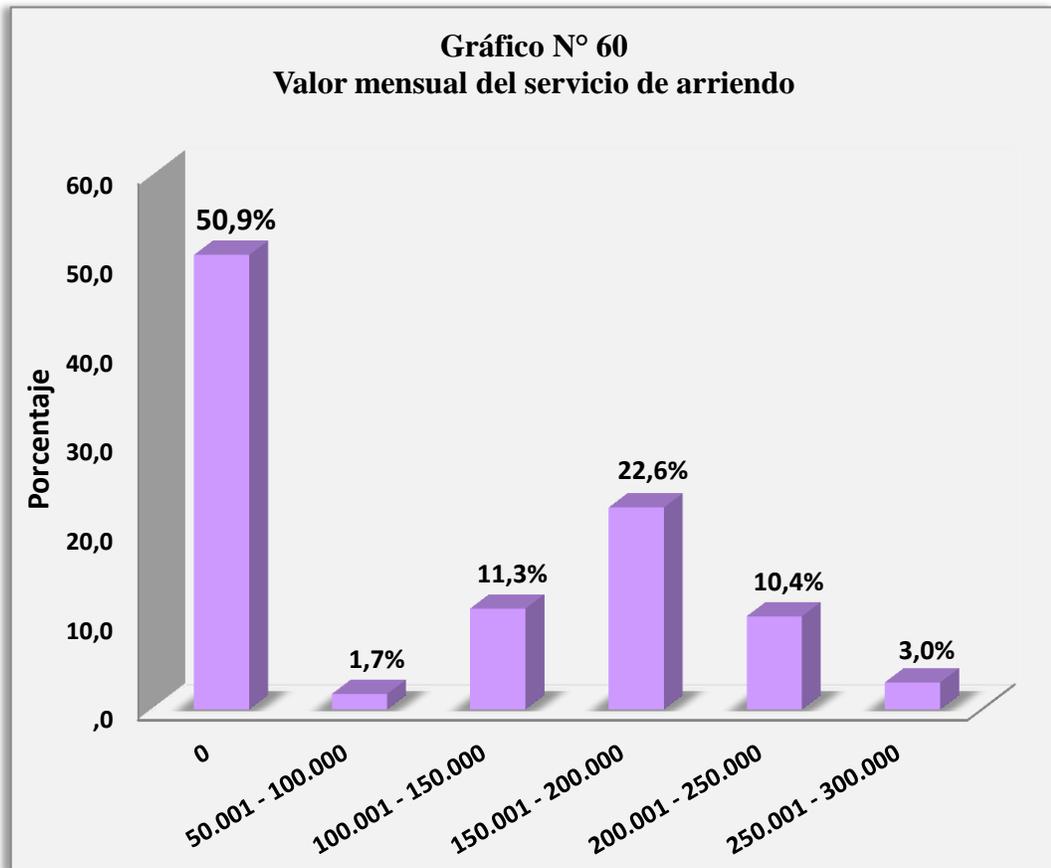
personas. Si bien es cierto que el 63% de los mototaxistas afirman no pagar por este servicio, muchos de ellos tienen internet a través del “hackeo” de redes WI-FI, una práctica ilegal, realizada en muchos hogares, independientemente del estrato o condición socioeconómica. Aunque es muy difícil cuantificar el porcentaje de hogares con acceso a internet bajo esta modalidad, lo cierto es que muchas de estas personas recurren a este mecanismo para proveerse de este servicio, más aun, cuando los ingresos no alcanzan para adquirir el servicio de forma legal o no hay personas de confianza con quien contratar y compartirlo.

Los servicios públicos domiciliarios secundarios, tienen una particularidad y es que los tres pueden ser ofrecidos por una misma empresa. Organizaciones como EMTEL, Cable Cauca y Claro, ofrecen paquetes promocionales con opción de ajustarse a las necesidades de cada cliente y donde su precio se reduce cuando se contratan dos o más servicios. Adicionalmente, cuentan con el subsidio otorgado por el Gobierno, lo que permite la oferta de tarifas más económicas a la población de estratos bajos. Esto también es un desincentivo a los diferentes tipos de prácticas ilegales como el hackeo o robo de señal de televisión, las cuales solo perjudican el funcionamiento y normal desarrollo de la actividad comercial.

2.3.7.2. *Gasto mensual en arriendo*

La desigualdad en las condiciones de vida genera limitaciones en la adquisición de un bien esencial para el desarrollo de la vida humana como lo es una casa donde vivir; en ese sentido Chaves (2013) señala que no todas las familias están en condiciones de acceder a todas las comodidades ofrecidas por el mercado, muchas de ellas, “no tienen la forma de solventar los gastos de una alimentación reforzada y/o adecuada según las necesidades”, ni “todas tienen condiciones idóneas en su vivienda para asumir determinado tipo de situaciones que pueden demandar ciertas condiciones habitacionales” (Chaves et al., 2013: 301). La ausencia de un lugar propio donde vivir, lleva a muchas personas a organizarse en viviendas alquiladas y establecer allí con su familia un hogar temporal donde pueden realizar sus labores diarias de trabajo e integración social.

El arriendo es la solución de muchas personas a la búsqueda de un lugar para vivir dignamente. Su valor representa un gasto adicional para las familias de escasos recursos que los obliga a realizar un esfuerzo económico adicional para cumplir con el canon de arrendamiento. Según la encuesta social, aproximadamente el 49% de los mototaxistas afirman vivir bajo esta modalidad, lo que aumenta sus gastos hasta en \$300.000 (Véase gráfico N° 60).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

La variación en el precio de arrendamiento depende del tamaño de la casa, el barrio y las condiciones económicas del arrendatario. La mayoría mototaxistas tienen su lugar de habitación en barrios populares ubicados al occidente y sur de la ciudad; entre las razones expresadas, se dice que son barrios de estratos bajos, donde se encuentran arriendos de casas y habitaciones a un bajo precio. Adicionalmente, Sánchez (2011) caracteriza estos barrios por alojar a población desplazada, con niveles bajos de ingresos y educación lo que define el perfil socioeconómico de sus

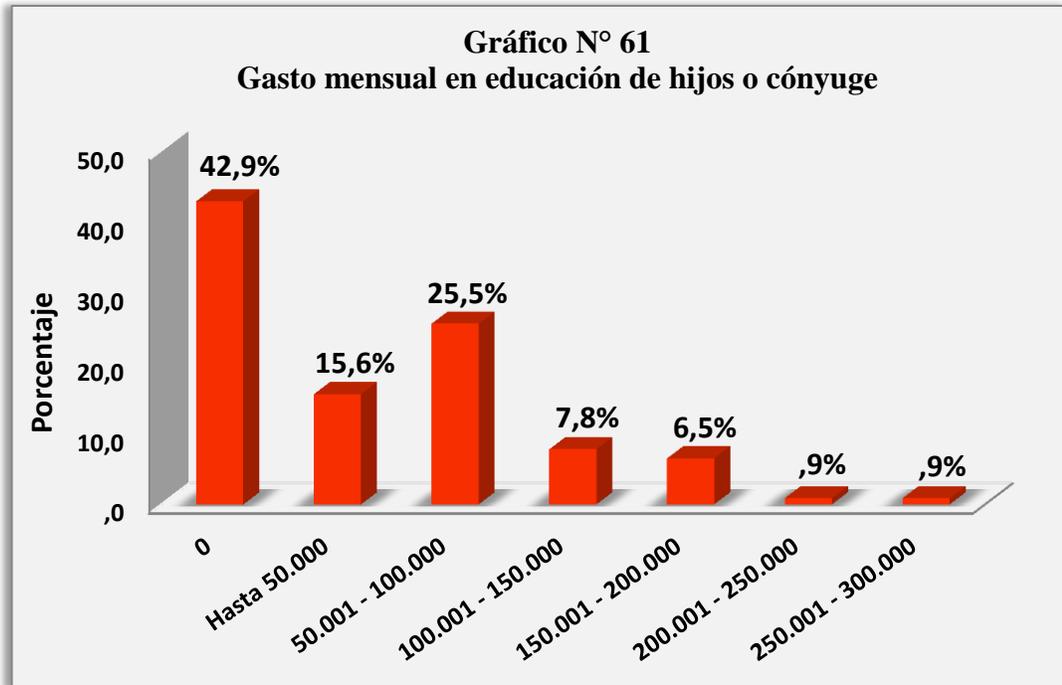
habitantes y su menor costo de vida. Aproximadamente el 44% de los mototaxistas paga entre \$100.000 y \$250.000 mensuales por este servicio²⁹, valor muy por debajo de los promedios de arriendo del resto de la ciudad, si se tiene en cuenta que en algunos lugares como el centro y sus barrios aledaños, esto se paga por una habitación con servicios incluidos.

2.3.7.3. *Gasto mensual en educación de hijos o cónyuge*

Los gastos en educación son considerados una inversión que permitirá en el mediano y largo plazo obtener una mayor o menor desigualdad en los ingresos de las personas. De acuerdo con Becker (1993), a mayor nivel de educación, mayores oportunidades de recibir mejores ingresos (Becker, 1993; citado en Otero et al., 2010: 63); es decir, la educación mejora las condiciones de trabajo y la productividad de los individuos, quienes adquieren nuevos conocimientos, habilidades y destrezas, que son valorados mediante el logro un mejor salario. La inversión en educación tiene importantes beneficios desde el punto de vista del avance tecnológico y el crecimiento económico. Para Coraggio (2004) es una “[...] *política social principal, en tanto haría más equitativa la distribución del capital de humano (conocimientos, capacidades, destrezas, etc.) con que las personas competirían por los puestos de trabajo disponibles*” (Coraggio, 2004: 131); esto se traduce en una relación positiva entre productividad y nivel educativo en la que la inversión realizada generaría un retorno económico, mejorando sustancialmente la calidad de vida de las personas.

A pesar de esto, dentro de la economía informal existen bajos niveles de educación en cada integrante de la familia lo que limita el mejoramiento de sus condiciones socioeconómicas. En el caso de las familias de los mototaxistas, los gastos por este concepto no representan un mayor porcentaje dentro de la distribución de su ingreso y tanto el trabajador, como su cónyuge e hijos, tienen una formación académica bachiller, tal como se evidencia en los resultados de la encuesta social; por ello, los gastos relacionados con esta actividad no superan los \$200.000 mensuales para la mayoría de mototaxistas, tal como se puede observar en el gráfico N° 61.

²⁹ En el gráfico N° 61 existe un porcentaje del 50,9% que paga cero pesos por el servicio de arriendo. Este porcentaje corresponde a los mototaxistas que en la actualidad tienen casa propia.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Para el caso de los mototaxistas, existe una relación directa entre el nivel educativo en curso por él o sus hijos y el gasto total invertido en este rubro. Es así como hasta \$100.000 mensuales se pueden gastar en hijos que estén cursando primaria o secundaria debido a que muchas familias ubican a sus hijos en colegios cercanos a su lugar de residencia, ahorrándose costos en transporte y alimentación; además, de acuerdo con la encuesta social, la mayoría de estos estudiantes asisten a colegios públicos donde el valor de la matrícula y la pensión están subsidiados por el gobierno nacional. En contraste, cuando un hijo entra a una institución de educación superior o el mototaxista es estudiante, los costos ascienden a más de los \$100.000 por motivos como a la compra de materiales, equipos, matrículas, transporte y alimentación por fuera del hogar, situación presentada en el 16% restante de los mototrabajadores³⁰.

El Estado ha desarrollado programas encaminados a lograr una mayor inserción de los niños y jóvenes al sistema educativo tales como Familias en Acción y Jóvenes en

³⁰ El 42,9% de los mototaxistas que aparecen con gasto cero en educación, afirmaron no tener hijos o en la actualidad no los tienen estudiando.

Acción³¹; esto permite que los gastos por parte de las familias disminuyan y permite garantizar la continuidad de los estudios de los niños y adolescentes de escasos recursos económicos. Según los mototaxistas, muchos de ellos se benefician del subsidio de Familias en Acción y una menor proporción del programa Jóvenes en Acción debido a que en la actualidad muchos de sus hijos no cursan un estudio de nivel superior; para el caso de los mototaxistas estudiantes, tampoco acceden a estos recursos porque incumplen de alguno de los requisitos o por falta de una mayor cobertura del programa.

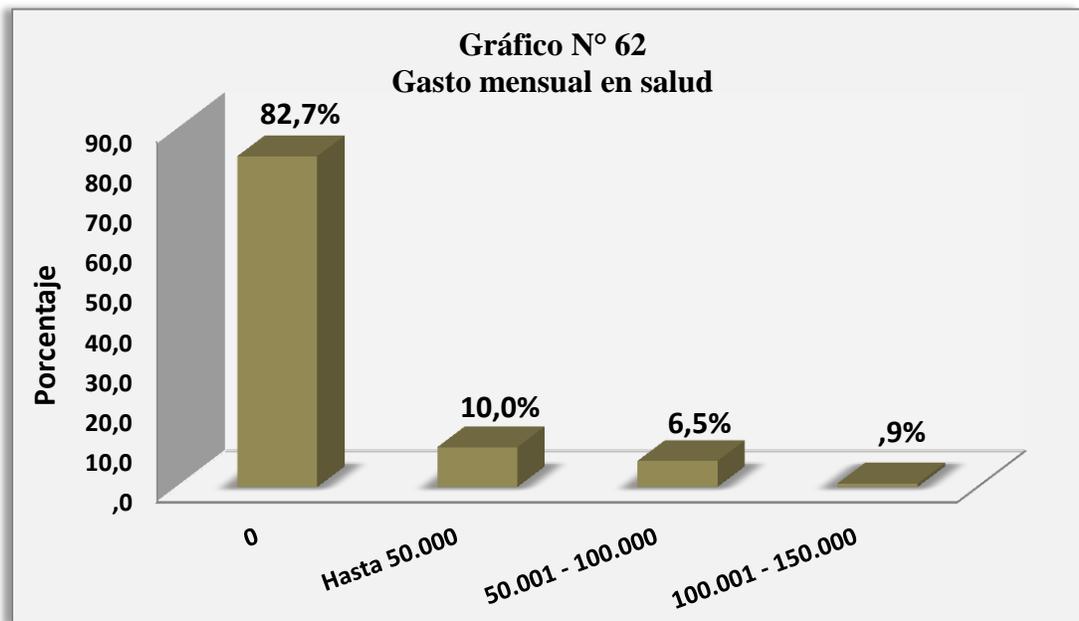
2.3.7.4. *Gasto mensual en salud*

El acceso al sistema de salud está determinado por su régimen (subsidiado o contributivo); dependiendo de esto, los gastos pueden aumentarse y afectar los recursos de las familias. Chaves (2013) plantea que cuando las personas cuentan con precarios ingresos, escasas redes de apoyo (familiares y amigos) y barreras para el acceso al servicio de salud, su situación tiende a agravarse a tal punto de imposibilitarse el adecuado diagnóstico, atención y seguimiento de las problemáticas y padecimientos por los cuales acudieron a las instituciones médicas (Chaves, 2013: 297). A razón de esto, muchos consideran que existen desigualdades en el acceso a la atención en salud debido a la tenencia o no de “*redes de capital social*” y recursos económicos.

³¹ De acuerdo con la página web del Departamento para la Prosperidad Social (<http://www.prosperidadsocial.gov.co/>), el programa Familias en Acción es un programa de gobierno regido por la Ley 1532 de 2012 que ofrece un incentivo económico a todas aquellas familias con niños, niñas y adolescentes menores de 18 años para que estos tengan alimentación saludable, controles de crecimiento y desarrollo a tiempo y permanezcan en el sistema escolar. Para la entrega del subsidio para educación se requiere la verificación del cumplimiento de asistencia a clases y el buen crecimiento y desarrollo de los niños certificado por las IPS.

El programa Jóvenes en Acción es un programa basado en el mecanismo de Transferencias Monetarias Condicionadas –TMC-. En este sentido, los jóvenes que hacen parte del programa reciben un incentivo económico mensual de \$200.000, siempre y cuando hayan cumplido con los compromisos del Programa. La verificación de cumplimiento de los compromisos se efectúa cada dos meses, con base en los reportes que periódicamente entregan el SENA y las Instituciones de Educación Superior al DPS, de acuerdo con el calendario definido. Estos reportes consignan información sobre matrícula, permanencia y desempeño académico de los jóvenes en el programa de formación que adelanta en cada Institución Educativa.

En el sistema de salud colombiano, la mayoría de personas con bajos niveles socioeconómicos, están amparadas bajo el régimen de salud subsidiado, es decir, el Estado garantiza su atención al sumir hasta en un 100% la totalidad del servicio, que incluye atención médica, diagnóstico de la enfermedad, procedimientos quirúrgicos y medicamentos. Por esta razón, para un sector como el mototaxismo, el gasto por servicio de salud representa el valor más bajo en comparación con otros gastos (véase gráfico N° 62).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

De acuerdo con el gráfico N° 62, el 82,7% de los mototaxistas afirman no gastar ningún valor por la prestación de los servicios de salud. Sánchez (2011) explica esta situación cuando afirma que:

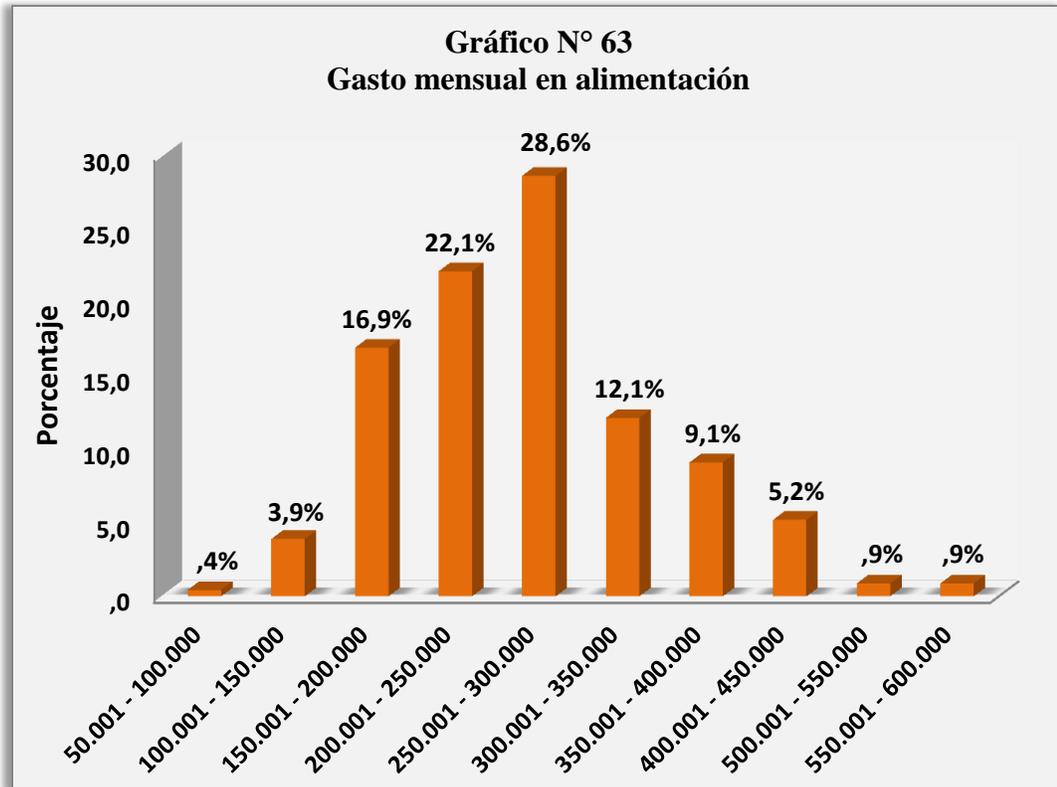
“El hecho que la mayoría de los mototaxistas sean beneficiarios de los programas sociales al mismo tiempo que no se encuentren afiliados a un régimen contributivo de salud, permite analizar uno de los componentes más importantes de la economía del mototaxismo. Se trata de la importante relación entre la incidencia en el mototaxismo y su rentabilidad, explicada en gran medida, por el acceso al régimen subsidiado en salud y la evasión del pago de contribuciones a seguridad social, debido a que los mototaxistas, por ser trabajadores informales, no realizan estas contribuciones” (Sánchez, 2011: 25).

La condición informal de este trabajo permite seguir obteniendo beneficios del Estado sin aportar al sistema, aun devengando, en muchos casos, un ingreso superior al obtenido en un empleo formal con todas las obligaciones y deberes que éste tiene. A pesar de esto, existen algunos mototaxistas que pagan mensualmente un aporte al régimen contributivo como exigencia de su actividad laboral principal (caso de los trabajadores de la construcción o los de profesión técnica o tecnológica) o al no estar afiliados a ningún régimen en salud, deben pagar como particular toda la atención médica y medicamentos requeridos (razón por la cual muchos de ellos pagan hasta \$150.000 por este servicio).

2.3.7.5. *Gasto mensual en alimentación*

La alimentación es uno de los derechos fundamentales del ser humano, le asegura su supervivencia y desarrollo dentro de la sociedad. La consecución y facilitación de los alimentos deja de ser considerada una tarea de caridad, o de ser utilizada con fines políticos y comienza a entenderse que es un deber del Estado garantizar ese derecho (Cimadamore, 2009:146). Los gobiernos promueven la inversión agropecuaria, propenden por la seguridad alimentaria de sus habitantes y en algunos casos, entregan cupones o subsidios para la adquisición de una canasta básica de alimentos que brinde a las personas nutrición y buen estado de salud.

Las familias utilizan un presupuesto común para la alimentación, vivienda y otros gastos necesarios que les facilita las condiciones materiales para su producción y reproducción dentro de la sociedad. A mayor número de familiares, mayor será el gasto para el sostenimiento del hogar, especialmente el de la alimentación que constituye un aspecto fundamental dentro de la vida de las personas. El gasto mensual en alimentación hace referencia al costo de las tres comidas principales (desayuno, almuerzo y comida), sin tener en cuenta los alimentos consumidos en el intermedio de estas. Dentro de la población mototaxista, este valor es el egreso más importante ya que absorbe hasta un 40% del total de sus ingresos mensuales.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios

La composición familiar, el hábito alimenticio y el lugar de compra son variables determinantes a la hora de establecer cuanto se gasta el mototaxista en este rubro; por eso se presentan valores desde \$50.000 hasta \$600.000 como se observa en el grafico N° 64. Los hábitos alimenticios están relacionados con el consumo de cualquier tipo de alimentos en el intermedio de las comidas, lo que aumenta la participación de este gasto dentro de los niveles de consumo. Así mismo, el lugar donde se compran los productos puede incrementar o disminuir el valor final. A manera de ejemplo, si se compra el mercado para el mes en una plaza de mercado como la del barrio La Esmeralda o la del barrio Alfonso López, se puede conseguir alimentos a un precio mucho más económico que los ofrecidos en los supermercados.

De acuerdo con los mototaxistas, diariamente se gastan entre \$8.000 y \$15.000 en la compra del mercado. Según ellos, *“como ganan al día, no pueden comprar el mercado para el mes o la quincena, sino que tienen que comprar por libras en las tiendas del barrio”*, esto también multiplica el valor total por este consumo debido a que a mayor intermediación entre un bien y el consumidor final, mayor será el precio a causa del margen de ganancia obtenido por el distribuidor.

2.3.7.6. *Gasto mensual en recreación*

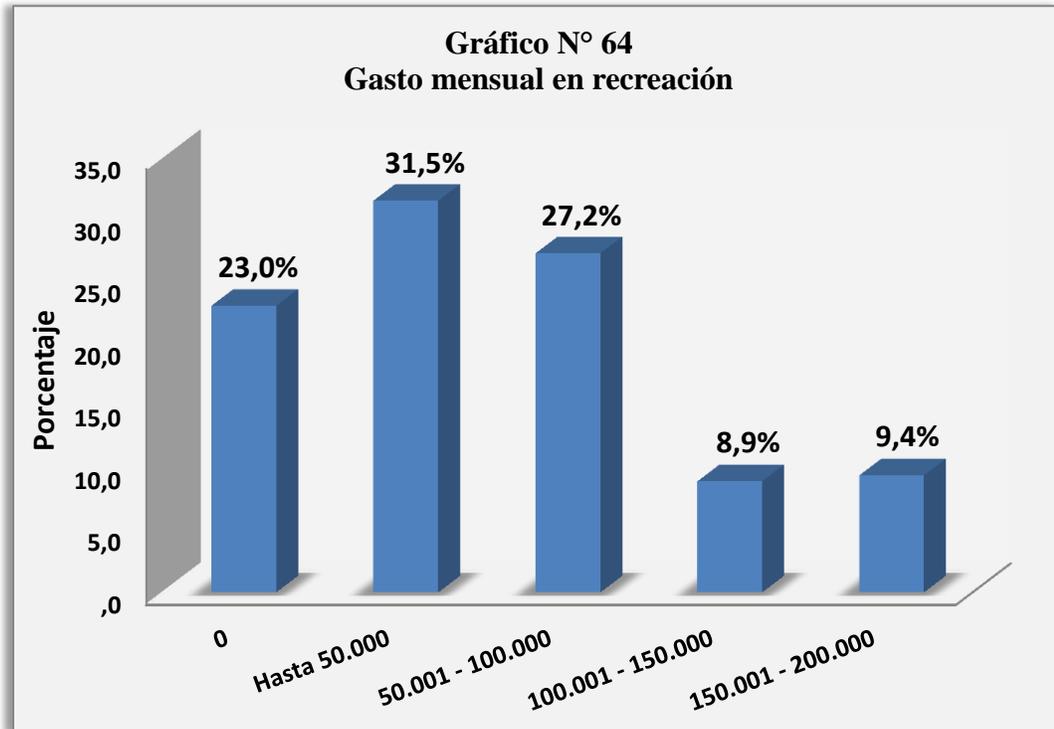
En el proceso normal de producción o prestación de un servicio, existen lapsos de tiempo en que las personas dejan a un lado sus labores para dedicarse a actividades como alimentarse, educar a sus hijos, descansar, recrearse con su familia, cuidar su salud, entre otros. Hinkelammert y Mora (2006) afirman que el enfoque técnico del trabajo no tiene en cuenta estas dimensiones de análisis, pero cuando se trata de explicar el “circuito económico” se deben considerar todos estos aspectos. Se pasa de una interpretación técnica del proceso de trabajo a una interpretación económica, cuando se considera *“[...] como un proceso insertado en el conjunto de condiciones que hacen posible la reproducción de la vida de los seres humanos, en cuanto a sujetos productores”* (Hinkelammert y Mora, 2006: 66).

La recreación surge como una necesidad restaurativa de la persona ante la complejidad y exigencia de la vida laboral, a fin de poder tener una mejor productividad sin llegar al agotamiento físico o mental. Tercedor (1998) la define como:

“La actividad o actividades (incluyendo la inactividad) cuando es escogida libremente, en las que se involucra el individuo durante su tiempo libre. El tiempo libre es un período de tiempo, la recreación es un contenido de este tiempo (en actividad), aun cuando están íntimamente relacionados no son sinónimos” (Tercedor, 1998: 53).

La función principal de la recreación es procurar el bienestar y sano desarrollo de las personas a través de sus capacidades creativas y la satisfacción de su derecho al descanso. La población mototaxista considera como formas de diversión todas las

acciones que permitan el entretenimiento y el esparcimiento familiar e individual tales como paseos, visitas a otras ciudades, salidas a cine o a comer a restaurantes, fiestas, reuniones sociales, camping, integraciones, entre otros.



Fuente: Encuesta aplicada los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

El gasto por cualquiera de las formas de recreación presenta un valor inferior a los \$200.000 mensuales. Según la opinión de los mototaxistas, algunos de ellos no pueden acceder a este servicio puesto que sus escasos ingresos no les alcanza para divertirse o tienen gastos más importantes por cubrir como el estudio de sus hijos o pagar deudas (alrededor del 23% de ellos, no gastan ningún valor en su recreación y esparcimiento familiar). Otros tienen formas económicas de recrearse tales como salir a comer la familia o visitar algún sitio recreativo dentro de la ciudad; sus gastos no superan los \$50.000 y son actividades esporádicas, realizadas cuando se hayan logrado ingresos superiores a los normalmente devengados.

Los mototaxistas que destinan entre \$50.000 y \$100.000 a salidas con su familia y amigos, tienen un mayor margen de gasto debido a la inexistencia de obligaciones tales como arriendo o gastos en hijos. Los mototrabajadores con un gasto mayor a

\$100.000 en su recreación son los que devengan un salario de otra labor y trabajan en el mototaxismo para obtener un ingreso extra; por lo general, son los más jóvenes de este negocio, no tienen familia, ni un hogar por quien responder, sus responsabilidades son para con ellos mismos y entre sus planes está salir a discotecas, viajar a lugares fuera de ciudad, entre otros.

Para los mototaxistas y demás integrantes la economía informal, el acceso a opciones de recreación está restringido precisamente por la ausencia de un ingreso que les permita satisfacer esta necesidad. Adicionalmente, Coraggio (2004) afirma que existe un deterioro generalizado de la vida urbana, principalmente de las grandes mayorías, continuamente ampliadas por la inmigración y la pauperización de los sectores medios que impide un avance en el acceso a servicios elementales como la electricidad, el agua, transporte y la recreación. Esto se debe al aumento del desempleo, subempleo, falta de educación y las escasas expectativas de ascenso social de estas familias (Coraggio, 2004: 115).

Otro factor limitante lo menciona Chaves (2013) al afirmar que:

“En cuanto a la recreación existe una carencia de servicios de infraestructura, situación que dificulta el buen aprovechamiento del tiempo libre de los habitantes de estos territorios, menciónese la ausencia de parques, centros nocturnos, librerías o bibliotecas. Ante la inexistencia de variedad de opciones para recrearse, la oferta estatal se reduce al consumo de bebidas alcohólicas, lo que entrevistados asocian como un signo de pobreza espiritual” (Chaves et al., 2013: 2007).

Esta realidad se replica en todos los barrios populares e invasiones donde existen las mínimas condiciones de supervivencia. Por esto, se observa un mayor funcionamiento de estancos, billares y estaderos, donde al final del día, después de una jornada laboral, tanto mototaxistas como otros trabajadores de la economía informal y popular, toman un descanso y tienen un momento de esparcimiento y diversión. Siendo para muchos, lo único a lo que pueden acceder para satisfacer su necesidad de recreación e integración social.

2.3.7.7. *Gasto en vestido*

El vestido está reconocido como un derecho humano en diferentes declaraciones de organismos internacionales. En conjunto con derechos como la vivienda, alimentación conforman los derechos a un nivel de vida digna tal como se menciona en el artículo 11 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales³² y el artículo 15 de la Declaración Universal de Derechos Humanos³³.

Una característica diferenciadora del gasto en vestido es la periodicidad con la que se realiza esta compra. En contraste a los gastos anteriores, la compra de vestido no se puede medir mediante una determinada unidad de tiempo (días, semanas, meses, etc.), el gasto en vestuario no tiene un patrón de tiempo definido puesto que las personas compran ropa o calzado cuando se necesiten o para alguna fecha u ocasión especial. Teniendo en cuenta lo anterior, el valor de la compra de vestido por parte de la población mototaxista solo muestra el valor pagado, sin tener en cuenta cuantas veces al mes o al año realiza estas compras.

³² Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

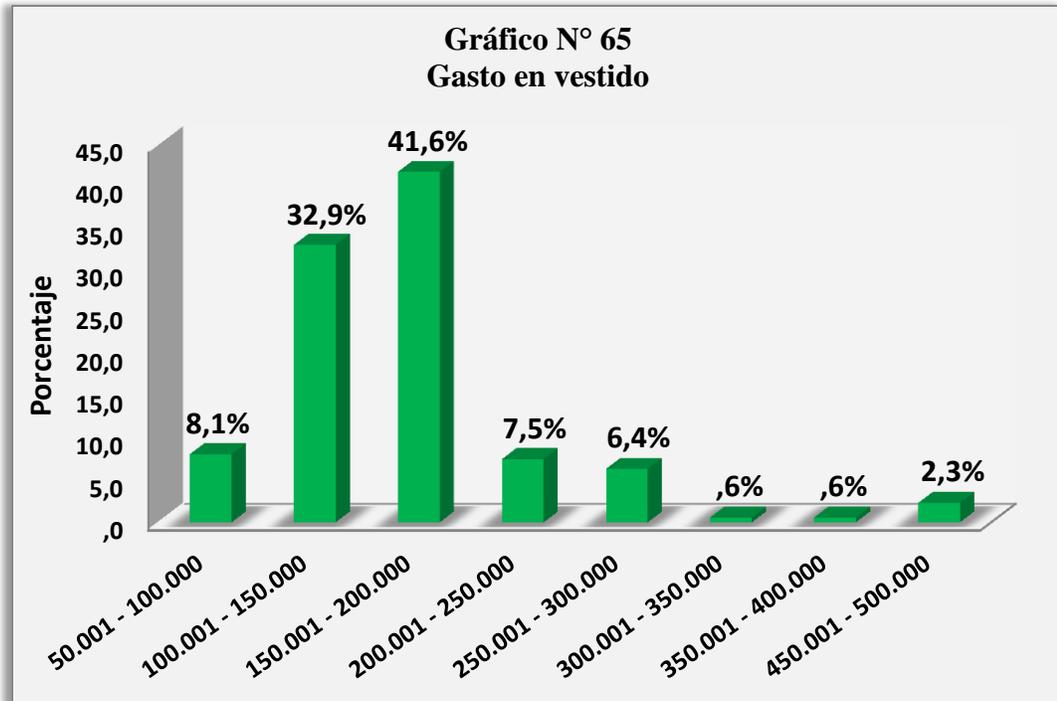
Artículo 11 – Derecho a un nivel de vida adecuado y a la mejora continua de las condiciones de existencia. Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia. Los Estados Partes tomarán medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho, reconociendo a este efecto la importancia esencial de la cooperación internacional fundada en el libre consentimiento.

Fuente: Página web de la oficina del alto comisionado para los derechos humanos de las Naciones Unidas. Recuperado de: <http://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CESCR.aspx>

³³ Declaración Universal de Derechos Humanos.

Artículo 25 - Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad.

Fuente: Página web de la Organización de las Naciones Unidas. Recuperado de: <http://www.un.org/es/documents/udhr/>



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Aproximadamente el 90% de los mototaxistas de la ciudad tienen un gasto en vestuario que varía desde los \$50.000 hasta los \$250.000. Los gastos de ropa y calzado se incrementan de acuerdo a la cantidad de miembros que componen el hogar, la marca de las prendas de vestir y el lugar donde éstas se compran. A mayor exclusividad en la forma de vestir, mayor será el costo a pagar, independientemente de la cantidad de artículos comprados.

De acuerdo con la opinión de los mototaxistas, al momento de escoger la ropa que necesitan para él y su familia, prima la economía sobre la marca o exclusividad de la prenda de vestir. En Popayán existen lugares como Herpo, El revolcón paisa y el centro comercial Palacé donde se encuentra ropa y calzado a precios bajos, siendo los sitios más frecuentados por estas personas al momento de realizar sus compras.

En contraste a lo anterior, existe un porcentaje de mototaxistas con un nivel de gasto en vestuario superior a los \$250.000. Estas personas, al igual que las que tienen un mayor nivel de gasto en recreación, no tienen obligaciones familiares y al tener un empleo diferente al mototaxismo, pueden destinar una mayor parte de su ingreso a la compra de ropa y calzado e inclinarse por una determinada marca de ropa aunque esto aumente su costo.

La cobertura general en el nivel de gasto va a estar determinada por el ingreso neto que el mototaxista reciba de su trabajo y la dependencia sobre el mismo. En este sentido, la cobertura de sus necesidades básicas insatisfechas va a determinar su nivel de vida y se convierte en un incentivo para continuar en esta actividad o por lo contrario buscar otras alternativas laborales que le ofrezcan una mayor rentabilidad y así mejorar su condición económica y social.

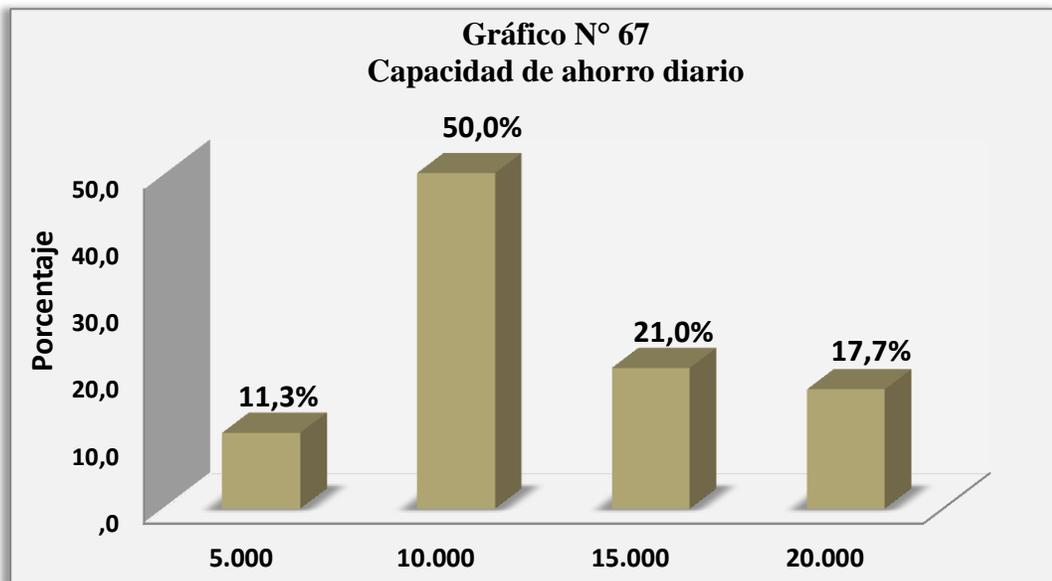
2.3.8. Niveles de ahorro y acumulación

En un trabajo informal como el mototaxismo, donde los ingresos percibidos varían diariamente, llegando incluso a estar por debajo de los gastos, se dificulta tener un nivel de ahorro que permita a los mototrabajadores retener una parte de su ingreso y reservarlo para alguna emergencia económica o para adquirir un bien o servicio de mayor cuantía; sin embargo, algunos han encontrado la forma de equilibrar sus ingresos y gastos y tienen un nivel de ahorro que les permite financiar las diferentes necesidades de su cotidianidad. Aunque el porcentaje de mototaxistas ahorradores es relativamente bajo (véase gráfico N° 66), su análisis es un elemento importante a la hora de determinar si este oficio es o no rentable.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Aproximadamente el 26% de la población mototaxista logra ahorrar una parte del ingreso proveniente de esta actividad. Este porcentaje guarda relación con el número de mototaxistas que ejercen otro trabajo y con los de menores obligaciones familiares o sin responsabilidad con algún microempresario del mototaxismo. La capacidad de ahorro depende de la cantidad de ingresos percibidos y el gasto total de su canasta básica de bienes y servicios a cubrir; esto implica que a mayores gastos, menor será su capacidad de ahorro. El monto máximo de ahorro es de \$20.000 diarios, según el gráfico N° 67.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Después de cubrir sus necesidades básicas, la mitad de los mototaxistas con capacidad de ahorro, reservan \$10.000 para sus gastos e imprevistos. De acuerdo con su opinión, según la intención de uso, el valor a ahorrar puede aumentar o disminuir; por ejemplo, para tener una reserva de dinero para el arreglo de la motocicleta o para pagar su estudio, el valor que ahorran está entre \$5.000 y \$10.000. Si desean adquirir un artículo de alto costo o en algunos casos, una nueva motocicleta, el valor a ahorrar se incrementa hasta los \$20.000 diarios, así ello les implique hacer un reajuste a sus gastos (a mayor ahorro, menor propensión a consumir). Este ahorro permite inferir que para una parte de la población mototaxista, les resulta rentable ejercer esta labor debido a la cobertura de sus necesidades básicas y el logro de un beneficio económico que les permite acceder a otros bienes y servicios del mercado de los cuales muchos otros están excluidos.

2.3.9. Aproximación salarial.

El salario, entendido como como *“el conjunto de aportaciones económicas, tanto dinerarias como no dinerarias, que la empresa abona a sus empleados como compensación por los servicios prestados a la misma”* se convierte en uno de los principales incentivos para el incremento en la productividad individual y el logro de mejores resultados empresariales. Para el caso de los trabajadores por cuenta propia, el salario está definido por el ingreso neto producto de su actividad laboral el cual le permite mantenerse vigente en el mercado y obtener los beneficios necesarios para su subsistencia. Para Hinkelammert y Mora (2006) *“el salario es el costo de extracción del trabajo del ser humano, y la reproducción de éste en condiciones más o menos dignas”* (Hinkelammert y Mora, 2006: 266) y tanto sus beneficios como condiciones de trabajo son una parte fundamental en el desarrollo y calidad de la vida las personas.

Para un mototaxista, el salario está definido por la diferencia entre los ingresos brutos mensuales, los costos y gastos incurridos durante el mes de operación y la propiedad del capital de trabajo. Así las cosas, el cuadro N° 2 resume su aproximación salarial con capital de trabajo propio.

CUADRO N° 2		
APROXIMACIÓN SALARIAL DE LOS MOTOTAXISTAS CON CAPITAL DE TRABAJO PROPIO		
	SUBTOTAL	TOTAL
INGRESOS		
	Ingresos brutos mensuales	\$ 1.110.000
COSTOS Y GASTOS DE OPERACIÓN		
(-)	Gasto mensual en gasolina	\$ 205.625
(-)	Mantenimiento mensual	\$ 62.050
(-)	Cuota de entrega al microempresario	\$ 0
(-)	SOAT	\$ 27.523
(-)	Depreciación mensual del capital de trabajo	\$ 75.833
(=)	TOTAL DE COSTOS Y GASTOS MENSUALES	\$ 371.031
=	SALARIO REAL MENSUAL	\$ 738.969

Fuente: Elaboración propia con datos de la encuesta económica aplicada a los mototaxistas.

Por ser dueño de su capital de trabajo, el mototaxista debe asumir costos como la compra del SOAT, la depreciación y mantenimiento de su capital de trabajo. Estos valores deben recuperarse mensualmente a fin de garantizar en un futuro los recursos suficientes para una próxima compra o para reemplazar el capital de trabajo. En el caso de los mototaxistas que trabajan con capital de trabajo alquilado, los costos de operación y mantenimiento varían considerablemente, siendo la cuota de entrega al microempresario el valor más representativo (Véase cuadro N° 3).

CUADRO N° 3		
APROXIMACIÓN SALARIAL DE LOS MOTOTAXISTAS CON CAPITAL DE TRABAJO ALQUILADO		
	SUBTOTAL	TOTAL
INGRESOS		
	Ingresos brutos mensuales	\$ 1.110.000
COSTOS Y GASTOS DE OPERACIÓN		
(-)	Gasto mensual en gasolina	\$ 205.625
(-)	Mantenimiento mensual	\$ 0
(-)	Cuota mensual de entrega al microempresario	\$ 375.000
(-)	SOAT	\$ 0
(-)	Depreciación mensual del capital de trabajo	\$ 0
(=)	TOTAL DE COSTOS Y GASTOS MENSUALES	\$ 580.625
=	SALARIO REAL MENSUAL	\$ 529.375

Fuente: Elaboración propia con datos de la encuesta económica aplicada a los mototaxistas

La diferencia salarial entre las dos modalidades de trabajo es producto del porcentaje de participación de los costos y gastos de operación que para el caso de los mototaxistas con motocicletas alquiladas, es del aproximadamente el 52,30% de los ingresos brutos mensuales, en contraste con el 33,42% de participación sobre los ingresos brutos mensuales de los que cuentan con capital de trabajo propio. Para Marx, citado por Hinkelammert y Mora (2006) *“el salario como precio de la fuerza de trabajo solo puede variar entre un mínimo de subsistencia y un máximo igual al producto neto total o producto del valor”* (Hinkelammert y Mora, 2006:190); en la mayoría de los casos, estas variaciones no tienen en cuenta las necesidades del trabajador, sino el precio de escasez de la fuerza de trabajo en el mercado, a menos que el Estado obligue al empleador a tenerlas en cuenta a través de leyes de salario mínimo.

En Colombia existe una normatividad legal que regula el salario mínimo y su ajuste anual teniendo en cuenta el Índice de precios al Consumidor, la meta de inflación fijada por el Banco de Republica para el siguiente año, el incremento del Producto Interno Bruto, la contribución de los salarios al ingreso nacional y la productividad del economía. Así mismo, de acuerdo con el Artículo 146 del Código Sustantivo del Trabajo, se tiene en cuenta las modalidades de trabajo, la capacidad económica de las empresas y las condiciones de cada región o actividad económica. Sin embargo, la variable más importante a tener en cuenta es la inflación, ya que ésta *“determina el poder adquisitivo de los consumidores, los costos productivos de los empresarios y el gasto fiscal del gobierno”*. Teniendo en cuenta lo anterior, el salario mínimo mensual legal vigente para el año 2015 se estimó en \$644.350 más el auxilio de transporte correspondiente a \$74.000; esto quiere decir que un trabajador asalariado con una jornada laboral de 48 horas semanales, 8 horas diarias, devenga \$718.350 mensual sin tener en cuenta las deducciones de ley.

El cálculo de la liquidación salarial mensual para un empleado formal, teniendo en cuenta las deducciones, prestaciones sociales, aportes a salud, pensión y parafiscales, se puede observar en el cuadro N° 4. Los cálculos no incluyen horas extras, ni bonificaciones salariales que puedan presentarse durante el mes de trabajo.

CUADRO N° 4			
LIQUIDACIÓN SALARIAL CON BASE EN EL SALARIO MÍNIMO LEGAL MENSUAL VIGENTE PARA EL AÑO 2015			
		APORTES POR PARTE DEL EMPLEADOR	
	DEDUCCIÓN PARA EL EMPLEADO	DEDUCCIÓN PARA EL EMPLEADOR	DEDUCCIÓN PARA EL EMPLEADOR (LEY 1607 DE 2012)
Aportes a Seguridad Social			
Salud (4%)	\$ 25.774		
Pensión (4%)	\$ 25.774		
Aportes a Seguridad Social			
Salud (8,5%) (*)		\$ 54.770	\$ 0
Pensión (12%)		\$ 77.322	\$ 77.322
A.R.L (Riesgo I: 0,522%)		\$ 3.364	\$ 3.364
Prestaciones Sociales			
Prima de Servicios (8,33%)		\$ 59.863	\$ 59.863
Cesantías (8,33%)		\$ 59.863	\$ 59.863
Intereses sobre Cesantías (12% anual)		\$ 7.184	\$ 7.184
Vacaciones (4,17%)		\$ 26.848	\$ 26.848
Aportes Parafiscales (**)			
Caja de Compensación Familiar (4%)		\$ 25.774	\$ 25.774
I.C.B.F (3%)		\$ 19.331	\$ 0
SENA (2%)		\$ 12.887	\$ 0
SUELDO NETO A PAGAR AL EMPLEADO			
Total Devengado			\$ 718.350
(-) Salud			\$ 25.774
(-) Pensión			\$ 25.774
VALOR TOTAL A PAGAR		\$ 666.802	
<p>(*) Con la ley 1607 de 2012, Art. 31, quedan exonerados excepcionalmente de aportes a salud todas las sociedades y personas jurídicas y asimiladas contribuyentes del impuesto de renta y complementarios. Así mismo, todas las personas naturales empleadoras que tengan dos o más empleados. Lo anterior rige siempre y cuando el salario individual devengado del o los empleados no supere los diez salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>(**) Con la ley 1607 de 2012, Art. 25, quedan exonerados excepcionalmente de aportes al ICBF y SENA las sociedades y personas jurídicas y asimiladas contribuyentes del impuesto de renta y complementarios. Así mismo, todas las personas naturales empleadoras que tengan dos o más empleados. Lo anterior rige siempre y cuando el salario individual devengado del o los empleados no supere los diez salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p>			

Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Trabajo.

Al realizar un análisis comparativo del salario legal mensual versus salario mensual del mototaxista, se evidencia que los mototrabajadores con propiedad sobre su capital de trabajo tienen un ingreso superior en un 10% respecto al salario neto devengado por un trabajador formal. En contraposición, los que trabajan con motocicletas alquiladas tienen un salario 20,61% por debajo del ingreso salarial neto de un trabajador formal. Adicionalmente, al obtener un salario por debajo del mínimo estipulado por la ley, esta modalidad de trabajo se convierte en una forma de explotación laboral, pues el microempresario del mototaxismo recibe aproximadamente el 33,78% de los ingresos brutos netos sin garantizarle a su empleado las condiciones mínimas de seguridad laboral, el pago de prestaciones sociales y la dotación de acuerdo al régimen laboral vigente.

Independientemente de las variaciones salariales respecto al salario mínimo, la totalidad de mototaxistas tienen una pérdida en cuanto a prestaciones sociales, vacaciones y subsidio de transporte. Teniendo como referencia un año continuo de trabajo, estas personas dejan de percibir:

- En subsidio de transporte: \$ 888.000
- En prestaciones sociales:
 - \$ 718.350 en cesantías
 - \$ 359.175 de prima del mes julio
 - \$ 359.175 de prima del mes de diciembre
 - \$ 86.202 de intereses sobre las cesantías
 - 322.175 por concepto de vacaciones (descanso remunerado).
- Dotación (Un par de zapatos y un vestido de labor tres veces al año)

Esto permite determinar que un mototaxista deja de devengar aproximadamente \$ 2.733.077 anual, por ejercer una actividad laboral informal en la no está asegurado a salud, no aporta a pensión y trabaja sin un seguro con cobertura de riesgos laborales. Desde el punto económico, esta actividad no es conveniente como fuente de empleo ya que su costo de oportunidad es elevado en comparación con el empleo formal y se convierte en un desincentivo a la de escoger este trabajo como la principal fuente de ingresos.

2.3.10. Rentabilidad del mototaxismo - salario versus gastos.

La rentabilidad en el mototaxismo está definida por la relación entre la inversión que se requiere para entrar y sostenerse en el negocio, y el beneficio económico derivado de ejercer esta actividad. Razeto (1993) plantea que para determinar la rentabilidad del trabajo propio “[...] es preciso que los ingresos que se obtengan superen los costos de transporte, vestuario, alimentación fuera del hogar y otros implicados, más los costos que signifique reemplazar (comprando en el mercado) aquellos bienes y servicios que dejan de ser realizados en el hogar” (Razeto, 1993: 99); es decir, se deben obtener mayores ingresos que egresos para lograr la cobertura de los gastos básicos del hogar.

Para determinar la rentabilidad se realiza un análisis del ingreso (aproximación salarial) respecto a los gastos, teniendo en cuenta los siguientes supuestos:

- Los ingresos y egresos están proyectados para un mes (1 mes = 25 días).
- La jornada de trabajo es de tiempo completo.
- El mantenimiento de la motocicleta se realiza cada mes.
- No se tiene en cuenta la capacidad de ahorro.
- El valor de la cuota entregada al microempresario mototaxista es de \$15.000 diarios.
- Para el caso del capital de trabajo alquilado, el costo de mantenimiento de la motocicleta es asumido por el microempresario.

Para el primer análisis se considera que el mototrabajador es dueño de su capital de trabajo; sus egresos se determinan por el promedio de gasto de cada ítem de acuerdo a la encuesta económica realizada.

CUADRO N° 5				
DISTRIBUCIÓN DEL SALARIO PARA PAGOS DE OBLIGACIONES				
MOTOTAXISMO - CIUDAD DE POPAYÁN				
CON CAPITAL DE TRABAJO PROPIO				
INGRESOS		Sin arriendo	Con arriendo	Ajustado
	Salario mensual aproximado	\$ 738.969	\$ 738.969	\$ 738.969
PAGO DE SERVICIOS				
(-)	Arriendo	\$ 0	\$ 201.770	\$ 201.770
(-)	Servicio de acueducto	\$ 23.390	\$ 23.390	\$ 23.390
(-)	Servicio de energía eléctrica	\$ 27.390	\$ 27.390	\$ 27.390
(-)	Servicio de teléfono	\$ 21.429	\$ 21.429	\$ 0
(-)	Servicio de gas	\$ 31.020	\$ 31.020	\$ 31.020
(-)	Servicio de Internet	\$ 27.765	\$ 27.765	\$ 0
(-)	Servicio de televisión por cable	\$ 23.497	\$ 23.497	\$ 0
=	Saldo disponible después de servicios	\$ 584.479	\$ 382.709	\$ 455.399
GASTOS				
(-)	Gasto de estudio de hijos o cónyuges	\$ 109.848	\$ 109.848	\$ 80.000
(-)	Gasto en salud	\$ 73.750	\$ 73.750	\$ 73.750
(-)	Gasto en alimentación	\$ 293.600	\$ 293.600	\$ 293.600
(-)	Gasto en recreación	\$ 97.561	\$ 97.561	\$ 0
=	SALARIO NETO DISPONIBLE	\$ 9.719	-\$ 192.051	\$ 8.049

Fuente: Elaboración propia con datos de la encuesta económica aplicada a los mototaxistas

De acuerdo con el cuadro N° 5, con los \$739.000 devengados en un mes normal de trabajo, se logra cubrir todos los gastos básicos (sin tener en cuenta el arriendo) y sobra un excedente de aproximadamente \$9.700 para suplir gastos e imprevistos. Si se mantiene el ingreso constante y se modifican las variables del gasto y consumo, los márgenes de ganancia empiezan a sufrir variaciones que afectan la cobertura de las necesidades del mototaxista; es así como al introducir el arriendo, el excedente inicialmente conseguido, disminuye hasta alcanzar un déficit en la cobertura los gastos mencionados. Para corregirlo, se deben realizar ajustes al consumo bienes y servicios que no son indispensables para el mantenimiento del hogar y el trabajo. Los servicios públicos domiciliarios secundarios o los gastos en recreación son los principales costos a reducir para alcanzar un nuevo equilibrio o excedente aunque sea de menor cuantía.

Una variación en el ingreso también afectaría la rentabilidad del negocio, al disminuirse generaría un déficit que debe ser corregido, sacrificando algunos gastos o reduciendo el consumo. En caso contrario, un aumento del ingreso se vería reflejado en el incremento del excedente lo que permitiría al mototaxista tener un mayor nivel de gasto y mejorar su calidad de vida. La propiedad de la motocicleta es un factor positivo a la hora de obtener un mayor ingreso y por ende, aumenta la rentabilidad del negocio debido al no pago de alquiler a terceros.

Para el 31% de los mototaxistas, que según la encuesta económica no son dueños de su capital de trabajo, el salario devengado en un mes normal de trabajo no es suficiente para cubrir todas sus necesidades, según se puede observar en el cuadro N° 6.

CUADRO N° 6				
DISTRIBUCIÓN DEL SALARIO PARA PAGOS DE OBLIGACIONES				
MOTOTAXISMO - CIUDAD DE POPAYÁN				
CON CAPITAL DE TRABAJO ALQUILADO				
INGRESOS		Sin arriendo	Con arriendo	Ajustado
	Salario mensual aproximado	\$ 529.375	\$ 529.375	\$ 529.375
PAGO DE SERVICIOS				
(-)	Arriendo	\$ 0	\$ 201.770	\$ 201.770
(-)	Servicio de acueducto	\$ 23.390	\$ 23.390	\$ 23.390
(-)	Servicio de energía eléctrica	\$ 27.390	\$ 27.390	\$ 27.390
(-)	Servicio de teléfono	\$ 21.429	\$ 21.429	\$ 0
(-)	Servicio de gas	\$ 31.020	\$ 31.020	\$ 31.020
(-)	Servicio de Internet	\$ 27.765	\$ 27.765	\$ 0
(-)	Servicio de televisión por cable	\$ 23.497	\$ 23.497	\$ 0
(=)	Saldo disponible después de servicios	\$ 374.885	\$ 173.115	\$ 245.805
GASTOS				
(-)	Gasto de estudio de hijos o cónyuges	\$ 109.848	\$ 109.848	\$ 50.000
(-)	Gasto en salud	\$ 73.750	\$ 73.750	\$ 73.750
(-)	Gasto en alimentación	\$ 293.600	\$ 293.600	\$ 293.600
(-)	Gasto en recreación	\$ 97.561	\$ 97.561	\$ 0
(=)	SALARIO NETO DISPONIBLE	-\$ 199.875	-\$ 401.645	-\$ 171.545

Fuente: Elaboración propia con datos de la encuesta económica aplicada a los mototaxistas

Para que el mototaxismo sea rentable para las personas que trabajan bajo la modalidad de alquiler de motocicletas, se requiere hacer un mayor número de carreras para cubrir el valor de la cuota de entrega. El ingreso bruto mensual debe crecer por encima del promedio para poder cumplir con las obligaciones contraídas con el dueño de la motocicleta y tener el ingreso neto suficiente para suplir todas sus necesidades básicas.

En el caso que los ingresos permanecieran constantes y sin la obligación de pagar arriendo, el ingreso neto libre presenta de déficit de aproximadamente \$200.000 que afecta el cumplimiento de sus obligaciones personales y familiares. Al presentarse una variación negativa del ingreso o un aumento de los niveles de gasto y consumo, se genera un mayor déficit, imposibilitando el logro de un equilibrio económico en las finanzas del mototaxista e incentivándolo al endeudamiento, principalmente mediante los prestados denominados “gota a gota” y la búsqueda de mejores oportunidades laborales. Otra manera de compensar del déficit generado implica hacer recortes sobre rubros importantes como la educación (véase cuadro N° 6) y así garantizar la cobertura de sus necesidades más importantes.

Esta forma de trabajo es más rentable para personas sin obligaciones familiares o que solo buscan en el mototaxismo una fuente de ingresos adicionales para complementar su salario principal. Debido al alto porcentaje de participación de la cuota de entrega al microempresario el salario neto aproximado no logra tener la cobertura suficiente para el sostenimiento de un núcleo familiar, ni para generar algún tipo de bienestar económico.

La maximización de la ganancia estará definida por “[...] *la diferencia entre el producto neto y el costo de reproducción de la fuerza de trabajo, esta ganancia será tanto más alta cuanto más bajo sea el costo de reproducción de la fuerza de trabajo y cuanto más alto sea el producto total* (Hinkelammert y Mora, 2006:167), esto implica para el mototaxista, mantener el gasto y consumo en niveles bajos para lograr la cobertura de la mayoría de sus necesidades, así esto conlleve a vivir en lugares como barrios populares o invasiones donde el costo de vida es barato, aunque la inseguridad y la pobreza social sea más evidente.

La mayor rentabilidad obtenida al tener motocicleta propia, es un incentivo para que los mototaxistas ahorren para adquirirla, pues al no tenerla, sus ingresos se ven disminuidos y deben trabajar mucho más para obtener una ganancia. Como actividad por cuenta propia no es rentable, pues no permite el crecimiento profesional, ni el ahorro o acceso a crédito, debido a su carácter informal y escasos en el excedente de ingresos. Sólo es un método de trabajo que permite la supervivencia del mototrabajador y su familia, sin ofrecerles mejores perspectivas de calidad de vida.

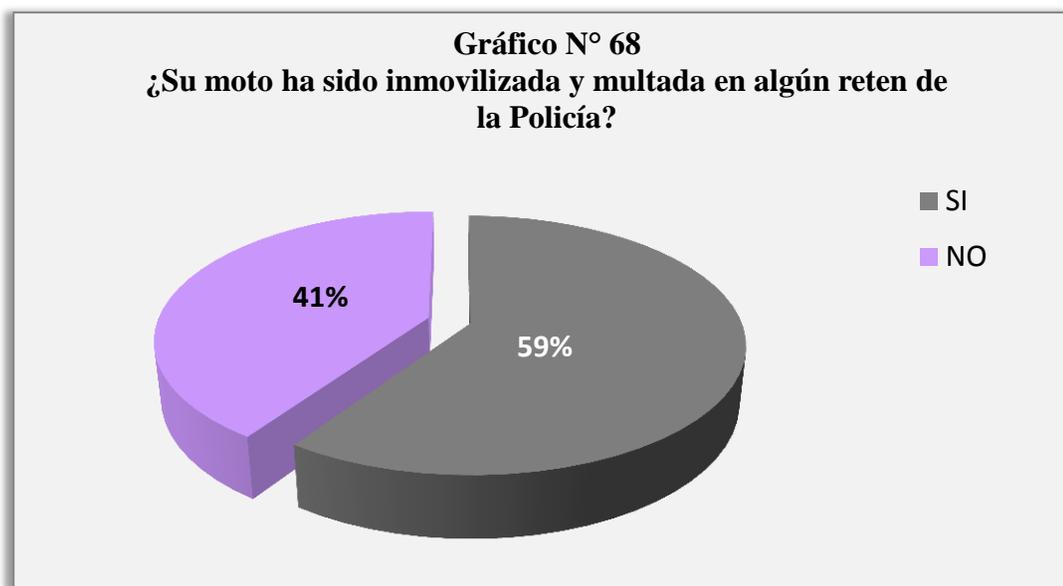
2.3.11. Costo de la informalidad

Las medidas restrictivas por parte de las autoridades municipales en pro de garantizar la movilidad segura de pasajeros, disminuir los riesgos asociados a la accidentalidad y limitar el incremento del transporte informal han generado una serie de sanciones para los mototaxistas que deciden ir en contra de estas leyes y buscar la forma de subsistir mediante su trabajo. Las alcaldías expiden normas decretos basados en la prohibición y restricción, pero estos “[...] desconocen por completo la existencia e importancia de este fenómeno social, y por ende entran en conflicto con la importancia, magnitud y participación del mototaxismo en el sistema de transporte público y en el funcionamiento de la economía regional y local” (Sánchez 2011: 16). Para el caso de Popayán, las restricciones están enfocadas a la circulación de motocicletas, motocarros, mototriciclos y cuatrimotos en determinadas zonas, especialmente el centro de la ciudad, buscando la forma de limitar al máximo la circulación de este medio de transporte.

El desacato por parte de los mototaxistas ha llevado a que muchas de sus motocicletas hayan sido multadas e inmovilizadas en procura de hacer valer la ley y garantizar el normal funcionamiento del sistema de transporte. De acuerdo con estadísticas entregadas por la Secretaría de Tránsito Municipal, para el año 2014 se impartieron 2.878 comparendos por transporte informal con código de infracción D12³⁴. Hasta marzo de

³⁴ Código D12: Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días. Multa de 30 SMDLV (\$644.400 para el año 2015).

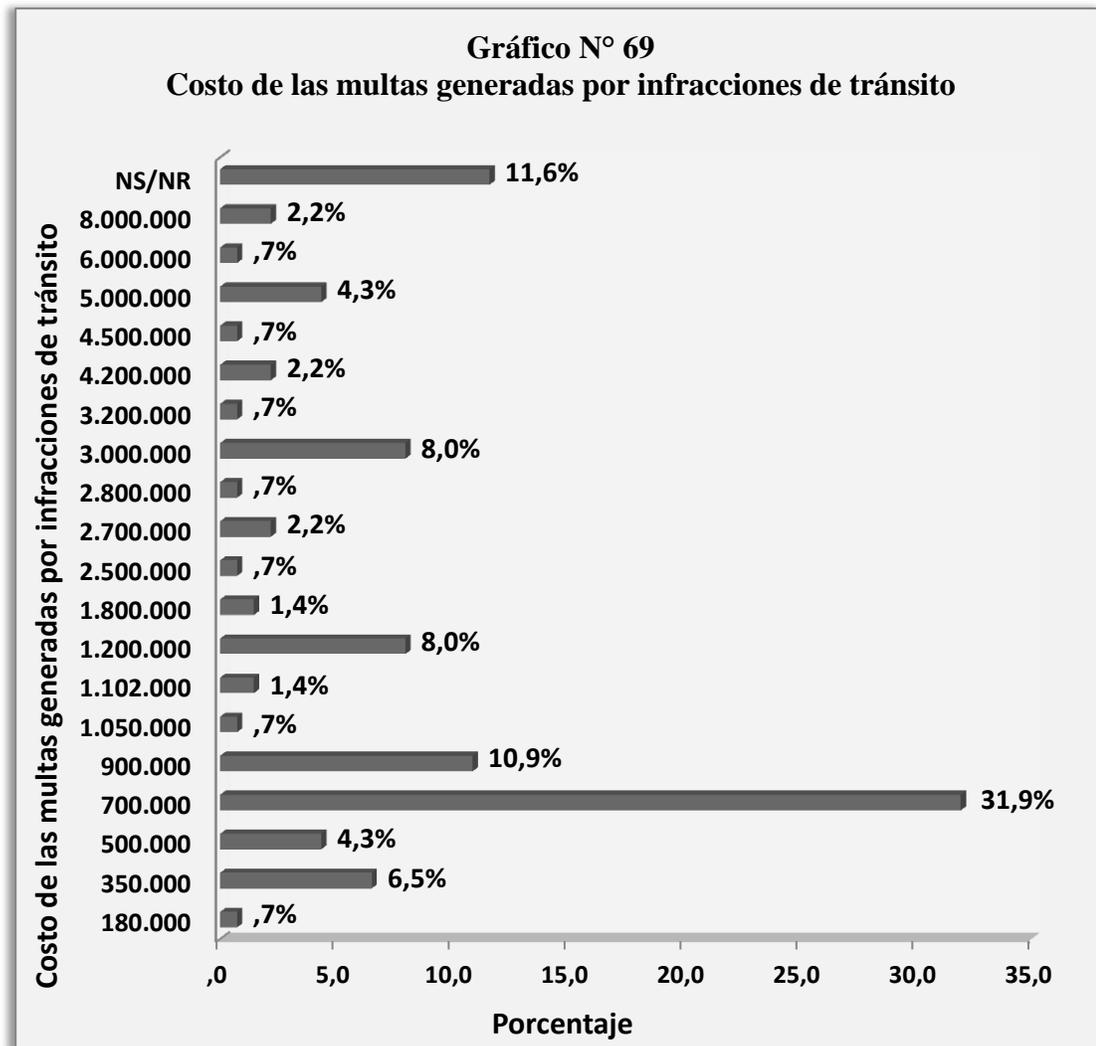
2015 el consolidado de multas por este mismo código iba en 88, según el informe parcial entregado por la Policía. Así las cosas, una gran parte de la población mototaxista de la ciudad ha sido multada por las autoridades en el algún momento de su jornada laboral (véase gráfico N° 68).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Entre las infracciones de tránsito más comunes, cometidas por el 59% de la población mototaxista multada, está la circulación con parrillero por el centro de la ciudad, transitar en día de pico y placa, mal estacionamiento, documentación incompleta, falta de accesorios y SOAT o revisión técnico mecánica vencida. A pesar de estas restricciones, el número de mototrabajadores ha crecido considerablemente en la ciudad, demostrándose que “[...] la prohibición no constituye una medida efectiva para controlar el mototaxismo, ya que representa una alternativa costosa que no contempla las motivaciones e incentivos económicos subyacentes a la dedición de dedicarse a esta actividad” (Sánchez, 2011: 16). En consecuencia, la existencia de un incentivo para continuar ejerciendo en este trabajo, le da fuerza y vigencia a esta práctica, independientemente de las normas y procedimientos legales emitidos, en un intento por limitar y extinguir este medio de transporte.

Las multas por violaciones a las normas y decretos se traducen en valores monetarios que en algunos casos son imposibles de pagar debido a la reincidencia en las infracciones de tránsito. Varios mototaxistas tienen dos o más multas pendientes de pago lo que les implica una deuda con el Estado de hasta \$8.000.000, según el gráfico N° 69.



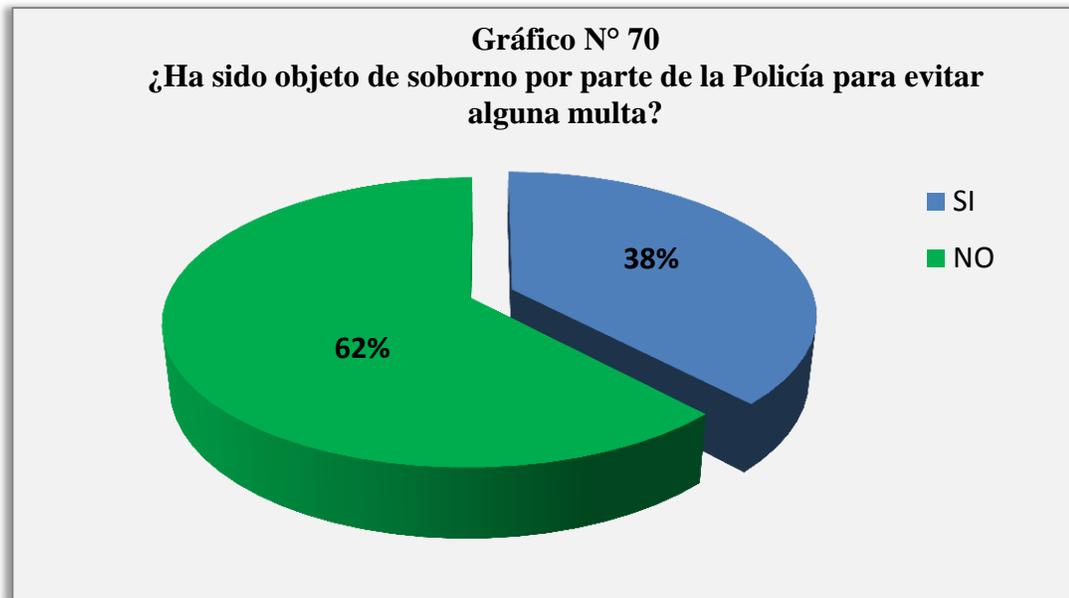
Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

De acuerdo con los mototaxistas, las multas por debajo de \$1.800.000 son multas relacionadas con la utilización de la moto como medio de transporte de pasajeros, es decir, únicamente por infracción D12 y su reincidencia (varias veces han sido multados por el mismo hecho). De este valor hacia arriba, a parte de la reincidencia, su costo ha crecido por sanciones como la de conducir sin SOAT, revisión técnico mecánica vencida, transitar en día pico y placa e intereses moratorios por no pago de multas.

Es evidente que los ingresos provenientes de esta actividad no alcanzan para cubrir estos valores inmediatamente y al pasar el tiempo se pierden los beneficios de reducción del monto a pagar, según lo establecido en el Artículo 136 de la Ley 729 de 2002 y los Artículos 24 de la Ley 1383 de 2010 y 205 del decreto-ley 019 de 2012. Estos beneficios contemplan reducciones hasta del 50% del valor de la multa por pronto pago, toma de cursos sobre normas de tránsito y aceptación de la comisión de la infracción y pago inmediato de la multa.

Muchos de los mototaxistas consideran injustas las multas de tránsito impuestas porque, a su juicio, *“debe darse igualdad en las condiciones y formas de acceso al trabajo”*. Por ello, ante la expedición de un nuevo decreto que busque prohibir y restringir esta práctica, se realizan jornadas de protesta con desenlaces negativos como las alteraciones del orden público y daños al comercio, sin llegar a una solución consensuada que permita dignificar su trabajo y ejercerlo a través de una buena convivencia con los demás actores del transporte de pasajeros y la economía local.

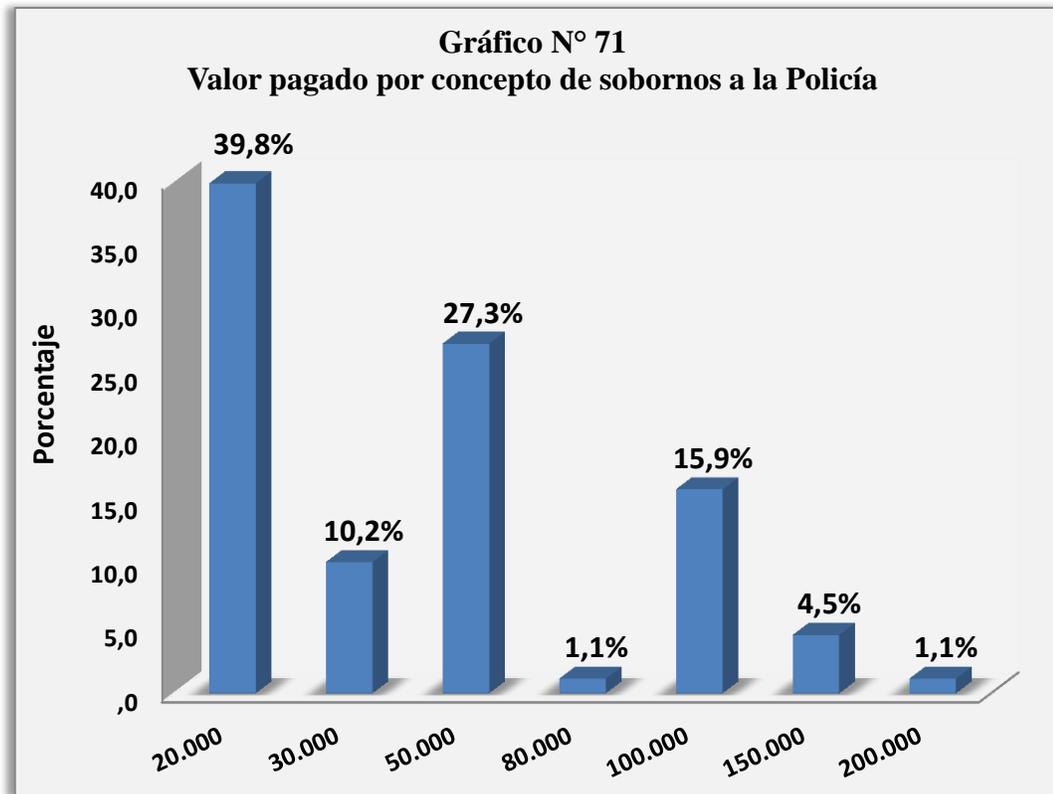
Un fenómeno al que también se encuentran expuestos los mototaxistas, es la extorsión por parte de algunos agentes de Policía a cambio de no generarles el comparendo por infracción de tránsito. Algunos de ellos, ven en esta modalidad la oportunidad de lucrarse a través de las denominadas “vacunas” y así no imponer las multas correspondientes a cambio de una retribución económica que finalmente termina perjudicando los ingresos de los mototaxistas y daña la buena imagen de las instituciones públicas. Aproximadamente, el 38% de ellos han pagado en algún momento una cierta cantidad de dinero para salvarse de las sanciones estipuladas en la Ley (véase gráfico N° 70).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

El soborno es considerado un abuso de autoridad y una fuente constitutiva de delito, debido al provecho económico que se obtiene mediante la intimidación a la población y ante el estado de indefensión por parte del implicado. Aunque no es una práctica generalizada, para la población mototaxista representa una amenaza constante pues llegar a un acuerdo con los agentes de policía y evitar que le decomisen su motocicleta, implica en muchos casos, entregar todo el dinero obtenido en el día, dejándolos sin el sustento diario.

De acuerdo con el gráfico N° 70, más de la mitad de los mototaxistas no han sido extorsionados por la autoridades, y por lo contrario, han hecho valer la Ley si se tiene en cuenta el porcentaje de mototrabajadores multados. Adicionalmente existen sanciones para los policías que realicen este tipo de faltas, lo que impide el crecimiento de este delito y un mayor perjuicio para la situación de los mototaxistas. Sin embargo, muchos de ellos han pagado algún valor para poder liberarse de multa y la presión ejercida por las autoridades, el costo asumido oscila entre los \$20.000 y \$200.000 de acuerdo con el gráfico N° 71.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Si se compara el valor del soborno o “vacuna” con el valor a pagar por la infracción de tránsito, es evidente por qué los mototaxistas prefieren pagar el soborno; su valor es mucho más bajo y fácil de pagar para ellos. Ante esta situación, se da caso en que algunos también ofrecen algún tipo de soborno a las autoridades para evitar el comparendo por infracción; esta práctica se conoce en el medio como “*darle a los Policías para los dulces o para la gaseosa*”. En este caso, los valores a pagar están entre los \$20.000 y \$50.000 ya que por lo general, se negocia con uno o dos agentes de tránsito (aproximadamente el 77% de los mototaxistas han realizado este tipo de sobornos a las autoridades).

Los valores por encima de los \$50.000 tienen una mayor correlación con el soborno de los agentes de Policía hacia los mototrabajadores. Según el testimonio de los mototaxistas, ellos argumentan que necesitan dinero suficiente para pagarle a los demás agentes de tránsito y así evitar que los delaten ante sus superiores (el 23% restante afirman haber pagado este tipo de sobornos a los agentes de Tránsito).

Esta corrupción no se ve en todas las unidades y puestos de control; por eso, los mototaxistas han diseñado formas de comunicación a través del uso de redes sociales, llamadas y mensajes de texto para evitar caer en retenes que pueden traer consigo sanciones por prestar este servicio. Esta es una forma de operar y esquivar la presión de las autoridades municipales en su afán de controlar este fenómeno y disminuir el riesgo de multas o pago de “vacunas” que les afecte su oficio.

2.4. Aspiraciones de organización, legalización y crecimiento empresarial

El costo de crear empresa es una de las limitaciones para que formas de trabajo considerados informales se legalicen y accedan a la economía formal. Freije (2002) sostiene que *“una la extensión del empleo informal es la consecuencia de la excesiva reglamentación, que hace que a los pequeños empresarios les resulte muy costoso llevar a cabo actividades económicas formales”* (Freije, 2002: 2). Esto conlleva al incumplimiento de obligaciones como impuestos, control a la contaminación, contribuciones a la seguridad social, mal uso de la tierra y espacios públicos y la ausencia de contratos laborales que garanticen los deberes y derechos de los trabajadores.

El mototaxismo al ser un fenómeno socioeconómico, no puede restringirse arbitrariamente debido a su impacto y aporte a la económica local. Desde varias opiniones se ha venido planteando la posibilidad de formalizar esta actividad y ofrecerle a los mototrabajadores la oportunidad de agruparse para realizar un trabajo más cooperativo y solidario que les permita mejorar sus condiciones laborales y calidad de vida. Esta organización no implica la dejación de este oficio en el corto plazo, solo pretende dignificar su labor mediante una organización que les brinde las herramientas y oportunidades para salir adelante social y económicamente.

Para llegar a este tipo de organización, se necesita asumir algunos costos e inversiones como base para su óptimo funcionamiento. Es aquí donde la población mototaxista empieza a generar resistencia a esta idea y muchos pierden el interés por organizarse

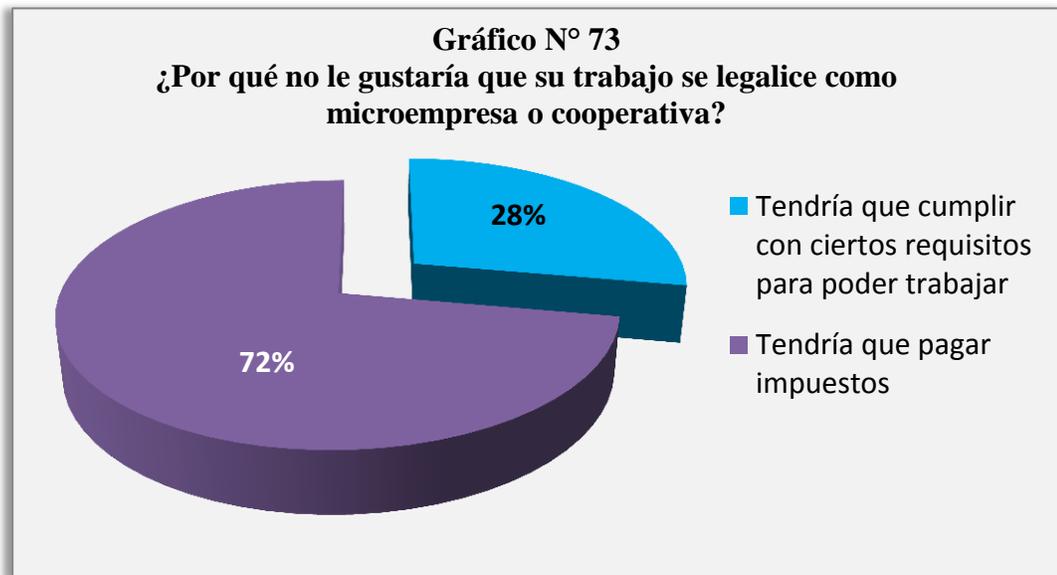
como microempresa o cooperativa de trabajo asociado. Para el caso de Popayán, la mayoría de mototaxistas están de acuerdo con la legalización por parte del Estado o contar con un modelo organizativo que es dé las garantías para ejercer su actividad de manera formal y responsable (véase gráfico N° 72).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

El 85% de los mototaxistas consideran que al organizarse microempresarialmente, tienen la oportunidad de obtener beneficios como el acceso a créditos en instituciones financieras, podrían trabajar de una forma organizada y tranquila, se eliminarían la persecución por parte de las autoridades municipales y ello contribuiría a la desaparición de las eventuales multas producto de su trabajo informal. Adicionalmente, podrían obtener beneficios del gobierno mediante el diseño de políticas públicas que les permitan trabajar y obtener recursos económicos para su formalización, ya que actualmente, solo existen políticas encaminadas a la restricción de esta forma de empleo sin la posibilidad en el corto plazo, de incluir este oficio como parte del sistema de transporte público o “alimentador” de éste.

A pesar de los beneficios anteriores, alrededor del 15% no está de acuerdo con este tipo de organización porque les implicaría destinar recursos económicos para pagar impuestos, realizar aportes a la microempresa o cumplir con requisitos legales como la formación técnica, uniforme y/o radio, lo cual ven innecesario y solo les representa una salida de dinero sin mayores retribuciones en su beneficio (véase gráfico N° 73).

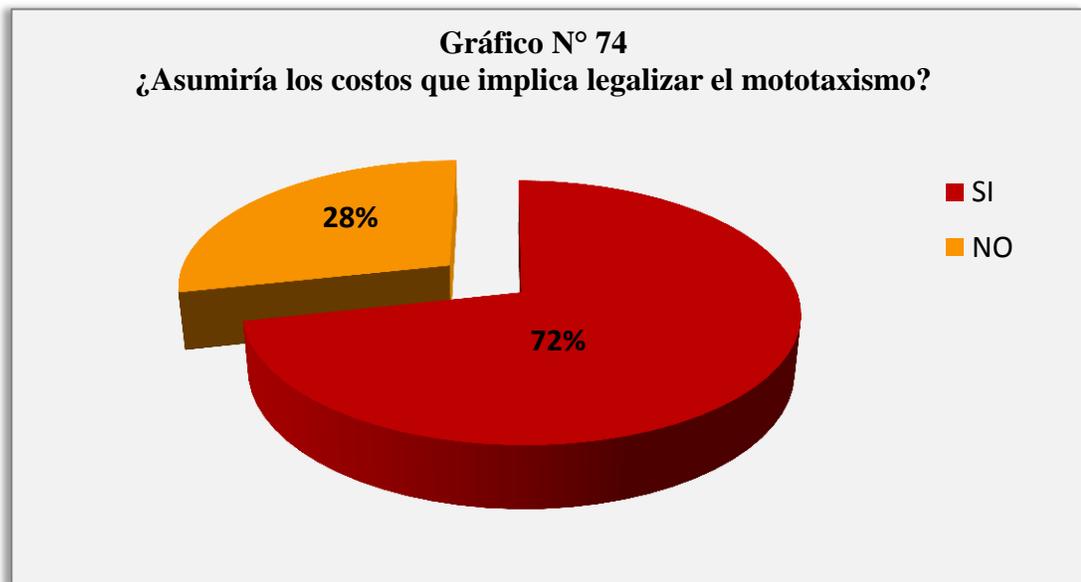


Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes julio de 2015. Datos propios.

La premisa fundamental para no estar de acuerdo con la organización microempresarial, radica en que la formalización podría acabar con sus ingresos y medio de supervivencia debido a exigencia de la legislación colombiana en cuanto a normas de seguridad y prestación del servicio, las cuales no están en condiciones de asumir a causa de su situación de pobreza.

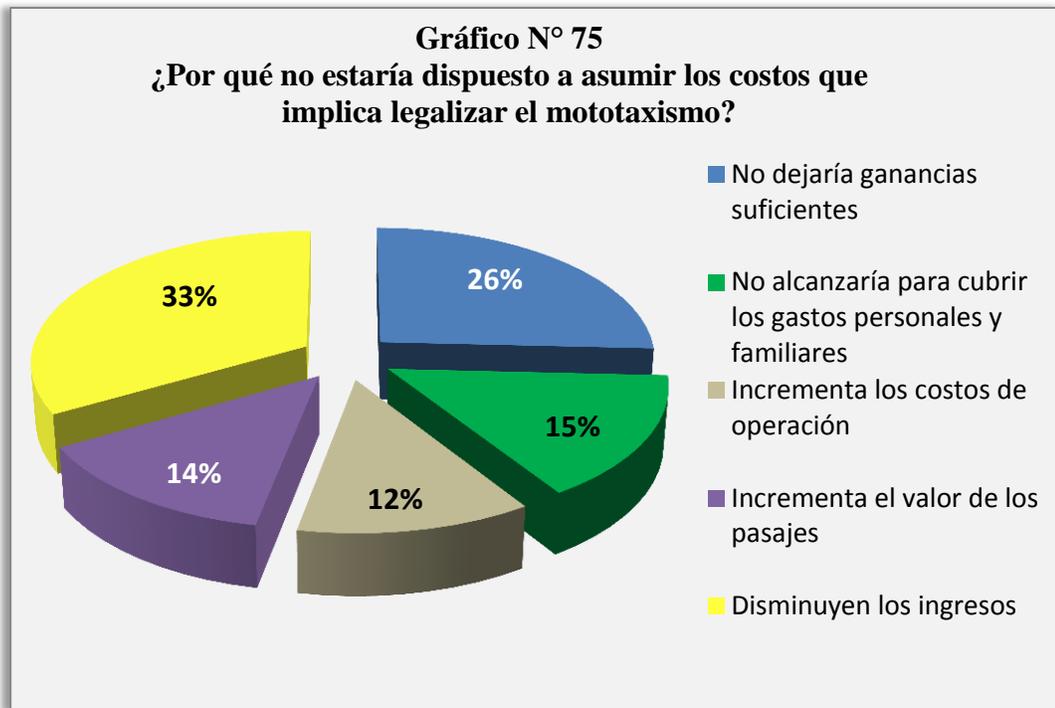
De acuerdo con las directivas de SUNMCOOL la solución no es la formalización mediante un modelo empresarial, sino la legalización de su actividad; es decir, la inclusión en las normas y códigos de tránsito del transporte público a través de motocicletas y que el gobierno y las autoridades municipales brinden las garantías necesarias para su ejercicio de forma digna y segura. Esta propuesta también incluye la posibilidad de que el mototaxista siga trabajando como lo hace en la actualidad, sin el cumplimiento de requisitos mínimos legales, ni el pago de impuestos o aportes al Estado.

Independientemente de la forma como organice el mototaxismo, su implementación significará incurrir en algunos costos para la consolidación de la propuesta. Una parte de ellos, deben ser asumidos por el mototaxista para garantizar el buen desarrollo de su trabajo. Ejemplo de estos costos serían las aportes económicos que deban hacer a la organización, costos relacionados con la identificación (carnés, chalecos, etc.) y demás gastos extraordinarios derivados del funcionamiento de la microempresa. La disposición a sumirlos va a estar supeditada a la no afectación negativa de su equilibrio económico.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Si se compara el gráfico N° 72 con el gráfico N° 74, se evidencia la brecha creada entre los mototaxistas que estaban de acuerdo con la legalización y formalización de su actividad y los dispuestos a asumir su costo. Aunque el porcentaje de mototrabajadores que asumirían los costos sigue siendo alto, el porcentaje que no están dispuestos a asumirlos tiene como principal inconveniente el gasto adicional de dinero producto de la formalización. Su mayores preocupaciones son la disminución de ingresos y el eventual déficit en la cobertura de los gastos familiares (véase gráfico N° 75).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

El incremento en las tarifas por prestación del servicio es otra de las preocupaciones de los mototaxistas. Cubrir costos de operación o aportes a la microempresa y la imposibilidad de disminuir costos en consumo de gasolina o mantenimiento de la motocicleta, implica el aumento de los precios cobrados a sus clientes y automáticamente ocasiona una disminución en su demanda ya que una de las razones del crecimiento en el uso del mototaxi es lo económico que puede llegar a ser para transportarse.

Todas las razones anteriormente planteadas son válidas, en el sentido que esta labor no aporta los ingresos necesarios para cubrir más gastos de los asumidos actualmente por el mototaxista. Como se planteaba al momento de analizar la rentabilidad del mototaxismo, un incremento en el gasto o una disminución en el ingreso, genera pérdidas, las cuales pueden llegar a ser difíciles de cubrir debido a las condiciones del mercado y la competencia existente.

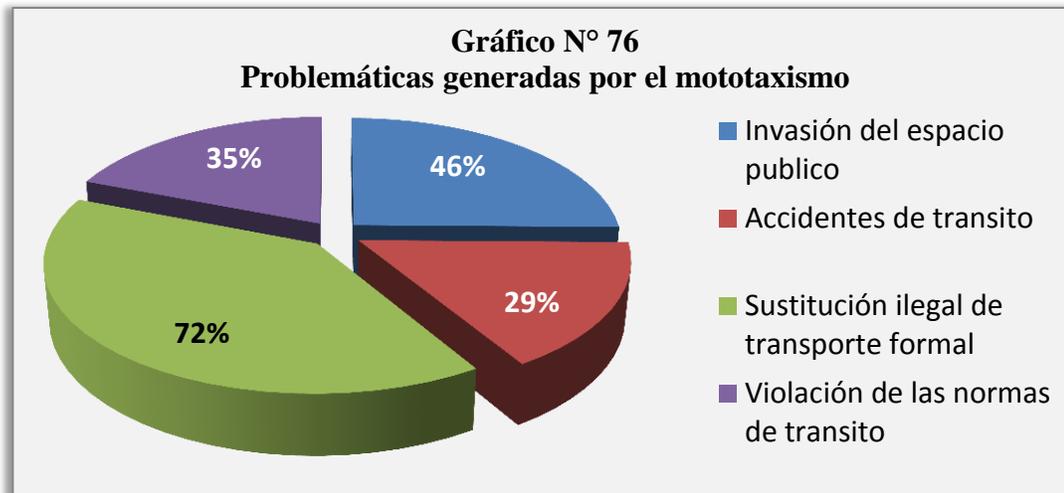
2.5. Problemáticas relacionadas con la práctica del mototaxismo

La interacción entre la economía formal e informal crea una polarización a la hora de articularse y sostener una integración en el funcionamiento del mercado y las transacciones comerciales lo que ha causado que algunas actividades económicas se desmarquen del concepto de lo legal para dar paso a otras formas de organización y trabajo realizadas por fuera de la ley. Para Coraggio (2004)

“[...] la legalidad, como un conjunto de normas consensualmente reconocidas que deben ser cumplidas y que pueden legítimamente ser impuestas por el poder estatal, ha sido erosionada y cuestionada por la proliferación de prácticas de sobrevivencia o de enriquecimiento que se realizan a su margen. Esta situación se encuentra, paradójicamente, con lo que podría denominarse la “mentalidad legalista de las masas”, que siguen pugnando por legalizar lo que consideran legítimo, aunque obtenido al margen de las leyes (apropiación de tierras, conexiones a servicios, uso de recursos ociosos, ocupación del espacio público, evasión de impuestos y tasas y los correspondientes registros de control, etc.).” (Coraggio, 2004: 106).

El mototaxismo es uno de los tantos ejemplos de formas de trabajo surgidas desde lo informal y que actualmente luchan por su legalización y reconocimiento, aunque su ejercicio este viciado por conductas y problemáticas no estipuladas dentro del concepto de lo legal y lo económicamente formal. Su ejercicio se enfrenta contra las normas legales y el funcionamiento de la economía local, a causa de la disputa librada por la utilización de los recursos públicos y los efectos que genera entre la sociedad. Estas consecuencias negativas deben ser atendidas por el Estado o por los mismos mototaxistas a fin de mantener un equilibrio social y un respeto por el derecho al trabajo y la dignidad humana.

Los mototaxistas son conscientes que su oficio ocasiona efectos negativos entre la comunidad y reconocen cuatro grandes problemáticas: invasión del espacio público, accidentes de tránsito, sustitución ilegal del transporte formal y la violación de las normas de tránsito (véase gráfico N° 76).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

La invasión del espacio público por parte del comercio informal es considerada como “[...] la expresión más evidente de la imposibilidad estructural que tienen las economías de los países capitalistas semicoloniales para absorber en su estructura económica a la totalidad de la población económicamente activa y pagar por su valor real a la fuerza de trabajo” (Pradilla, 1995: 8). El mototaxismo, al igual que los vendedores ambulantes ocupan parte del espacio destinado al libre tránsito peatonal y vehicular causando congestiones y un tráfico entorpecido; uno de los puntos más evidentes es el centro de la ciudad sobre la calle 7 con carrera 5 esquina, donde se origina un trancón debido al flujo vehicular y a la imposibilidad de poder adelantar por el carril izquierdo, pues está parcialmente ocupado por los mototaxistas que esperan pasajeros.

Este fenómeno lo explica Gutiérrez (2008) cuando plantea que estas actividades “[...] por su condición de informalidad no tienen un espacio cerrado y permanente donde puedan ejercer su labor” y por lo tanto ocupan el espacio público a pesar de los ataques permanentes del comercio formal que los acusa de competencia desleal, evasión de impuestos, entorpecimiento de la movilidad y principales causantes del desorden y “afeamiento” de la ciudad (Gutiérrez et al., 2008: 221). Por esto, continuamente se ven operativos de las autoridades en procura de recuperar el espacio público y dar orden al comercio que se ejerce en las calles de la ciudad, aunque ello implique el entorpecimiento de la actividad comercial de estas personas y el perjuicio para sus ingresos y sustento diario.

La segunda problemática está relacionada con los accidentes de tránsito, aunque muchos de ellos no son generados por mototaxistas, la tasa de accidentes donde están involucradas motocicletas es de aproximadamente el 50%, según cifras del Fondo de Prevención Vial y la Secretaría de Tránsito Municipal. Según Sánchez (2011) “[...] *el aumento de este oficio implica la prevalencia en las vías de un tipo de vehículo que presta un servicio para el cual no ha sido constituido, ya que implica riesgos para la salud y la seguridad de los pasajeros*” (Sánchez, 2011: 13) e incide en el aumento de la accidentalidad y el riesgo de sufrir cualquier tipo de enfermedad conexas a la práctica o uso como medio transporte.

En la opinión de Pradilla (1995) “[...] *la competencia por los pasajeros, la escasa capacitación de los conductores y la sobrefatiga por jornadas de trabajo excesivamente largas son causas de frecuentes colisiones con otros vehículos causando accidentes a los pasajeros*” (Pradilla, 21995: 11). Así mismo, la falta de control sobre la movilidad, la escasa cultura ciudadana, la imprudencia tanto de peatones como conductores y la ausencia de paraderos para los pasajeros, son causa de frecuentes choques, muchos de ellos, justificados por el afán de hacer más carrera o esquivar controles policiales.

La sustitución ilegal del transporte formal (transporte colectivo y taxi), es la problemática más reconocida dentro de la población mototaxista. Es tanta la polémica generada por esta situación que se han visto manifestaciones de las empresas transporte público y decretos emitidos por la administración municipal buscando la manera de ponerle freno a esta creciente actividad debido a los efectos negativos que trae sobre las utilidades financieras de estas empresas y sobre los ingresos dejados de percibir por la alcaldía por concepto de impuestos por parte de los mototrabajadores.

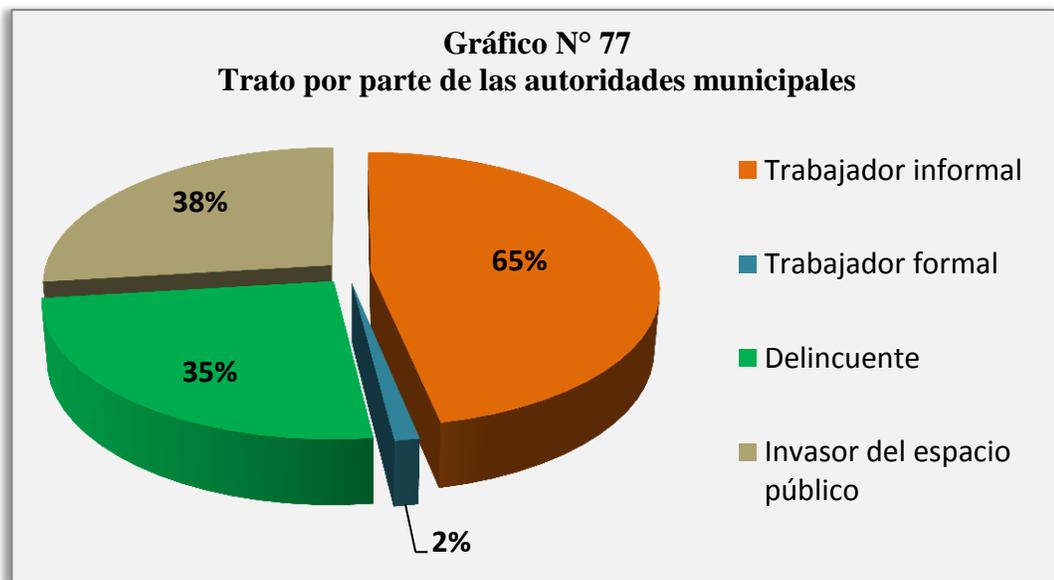
De acuerdo con Gutiérrez (2008) el crecimiento del mototaxismo pone en riesgo la estabilidad y rentabilidad de las empresas legalmente constituidas para prestar el servicio de transporte público colectivo y ha llevado a muchas de ellas a un proceso de reestructuración financiera a fin de buscar alternativas para hacer frente a la crisis económica por la que atraviesan por cuenta de este fenómeno. La población mototaxista es consciente de esta situación y por eso la ubican como la principal problemática

creada; aun así, consideran que al no tener otra oportunidad laboral, deben continuar con la prestación de su servicio a pesar de las presiones del gobierno y del sector transportador.

La violación a las normas de tránsito constituye la cuarta problemática identificada, la cual está relacionada con acciones como pasarse el semáforo en rojo, no usar los accesorios adecuados de protección, no tener los seguros y documentación de la motocicleta al día, adelantar y ubicarse sobre el espacio para el paso peatonal, entre otros. Como el número de personas que ejercen el mototaxismo en Popayán es alto, la competencia por lograr más clientes y el afán por llegar a determinados lugares se convierten en los principales insumos para recurrir a estas malas prácticas, llevando incluso a consecuencias como accidentes, multas de tránsito y caos en la movilidad.

Los mototaxistas no toman cursos de conducción, la mayoría tienen un conocimiento empírico sobre como conducir la moto y por esta razón, muchos manejan a altas velocidades, adelantan entre los carros de forma peligrosa y no tienen en cuenta las señales de “PARE”. A juicio de Gutiérrez (2008), estas prácticas se acrecientan por la insuficiencia de policías dedicados al control sobre el tráfico vehicular, lo que incentiva aún más el irrespeto por las normas de tránsito. Lo mismo sucede con las restricciones interpuestas por las autoridades municipales, al no ejercerse un control eficiente, son violadas constantemente por estas personas (Gutiérrez et al., 2008: 220). A razón de esto, en la ciudad de Popayán se ha venido incrementando el pie de fuerza para contrarrestar estas y otras dificultades ocasionadas por el flujo vehicular; las autoridades de tránsito y de Policía buscan la forma de combatir la ilegalidad imponiéndole sanciones al que sea detenido cometiendo alguna infracción de tránsito o delito que atente contra los derechos de los pasajeros y los ciudadanos.

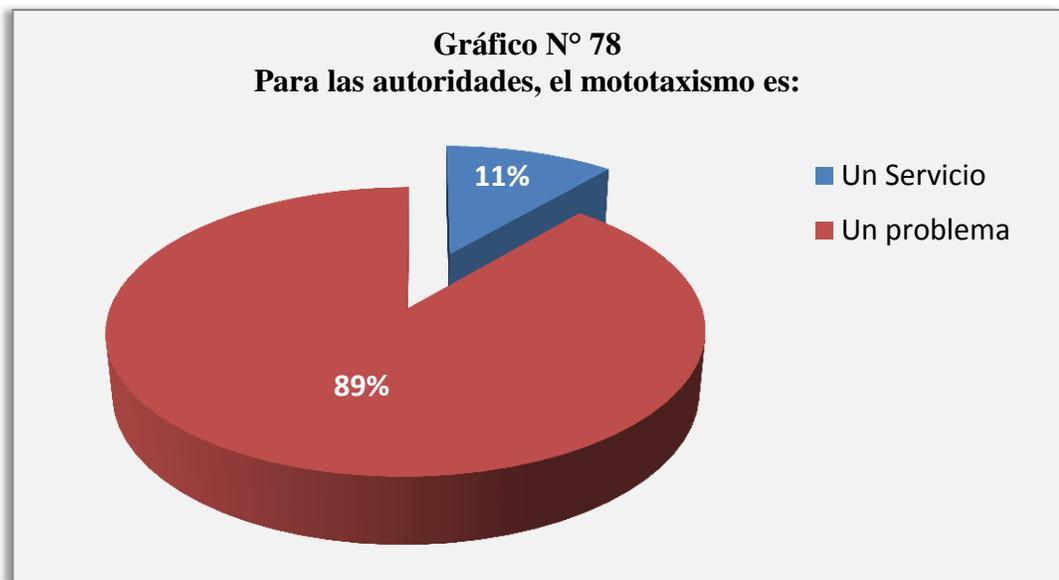
Desde la administración municipal se han establecido políticas y normas encaminadas a mejorar la movilidad y garantizar la seguridad vial. Pero al momento de abordar la informalidad en el transporte público, muchos perciben que el trato por parte de estas autoridades no es el mejor y ante su inconformidad buscan la forma de ser escuchados para que se entienda sus problemáticas y se les brinde una solución satisfactoria a sus reclamos. De acuerdo con la población mototaxista, la percepción del trato de las autoridades municipales hacia ellos es de trabajadores informales, delincuentes e invasores del espacio público y un mínimo porcentaje se consideran tratados como trabajadores formales (véase gráfico N° 77).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Para la mayoría de mototaxistas, el trato recibido de las autoridades municipales es de un trabajador informal, el cual debe buscar otras formas de empleo porque su labor no está permitida y sólo genera problemas a ciudad. Aunque para la administración municipal es claro que ellos deben buscar otras formas de trabajo, no les brinda una atención adecuada, ni capacitación para desempeñarse en otras actividades laborales. Este descuido los ha llevado a manifestarse para reclamar sus derechos, pues se han dedicado a combatir a perseguirlos, sin ofrecerles verdaderas oportunidades laborales.

Otros mototaxistas se consideran tratados como delincuentes y otros simplemente como invasores del espacio público. Estas percepciones están más relacionadas con el momento en que la Policía los detiene para realizar los controles sobre la movilidad y deja entrever la inconformidad existente por las restricciones y controles ejercidos sobre su actividad. Teniendo en cuenta estos puntos de vista, la percepción para la mayoría de ellos es que su actividad es vista por las autoridades municipales como un problema, el cual debe ser resuelto a través de normativas limitantes y restrictivas a este medio de transporte, solo muy pocos consideran que su trabajo es visto como un servicio (véase gráfico N° 78).



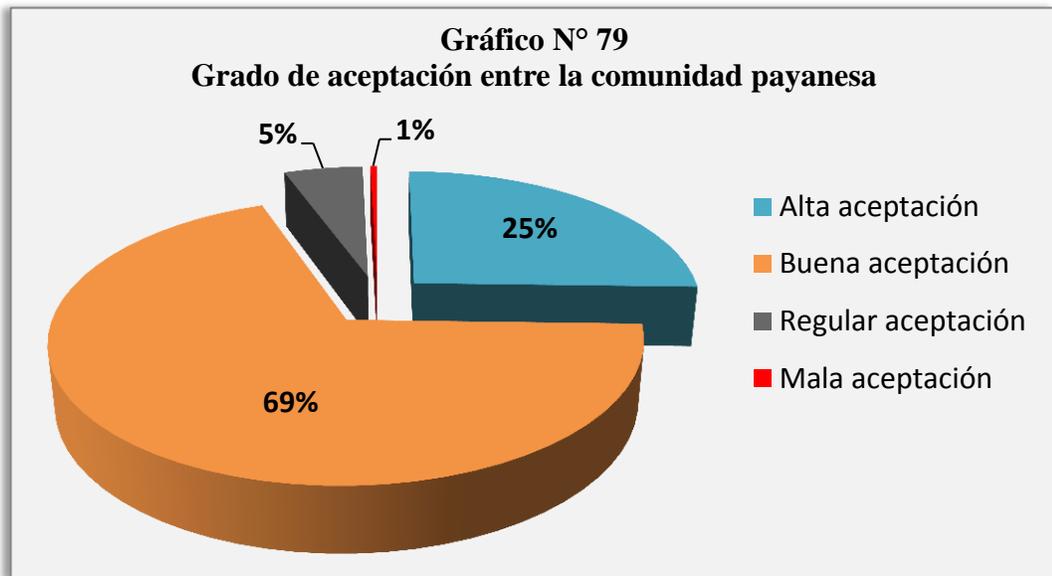
Fuente: Encuesta aplicada los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Cuando un fenómeno social como el mototaxismo es visto como un problema, antes que como una manifestación de la deficiencia en la implementación de políticas públicas de generación de empleo y oportunidades para los habitantes, las soluciones propuestas no serán suficientes para disminuir el impacto generado sobre la ciudad. Mientras solo se dediquen esfuerzos a controlar la actividad, pero no se ofrezcan alternativas encaminadas a mejorar las condiciones laborales y nivel de vida de estos trabajadores, seguirá existiendo el incentivo a ejercer este oficio, pues el problema central no es el transporte informal de pasajeros, sino la falta de oportunidades para una población que ve en esta actividad su principal o fuente de supervivencia.

2.6. El mototaxismo y su interacción con la comunidad

Si para las autoridades municipales el mototaxismo es considerado un problema, para muchos de sus usuarios este servicio se ha convertido en una parte de la solución a sus problemas de movilidad. El crecimiento de esta actividad tiene una relación directa con el crecimiento de la demanda durante el transcurso del tiempo; la razón de esto, es que para existir una oferta de aproximadamente 4.000 mototaxistas con un ingreso para la mayoría entre \$30.000 y \$40.000 es porque la demanda de este servicio es masiva.

La aceptación de esta actividad entre la comunidad se ha convertido en un incentivo para que más personas opten por trabajar como mototaxistas y hasta abandonen sus trabajos para dedicarse de tiempo completo a esta actividad, pues entre la comunidad el grado de aceptación de este servicio es alto y tiene una mejor percepción en comparación con el servicio de transporte colectivo.

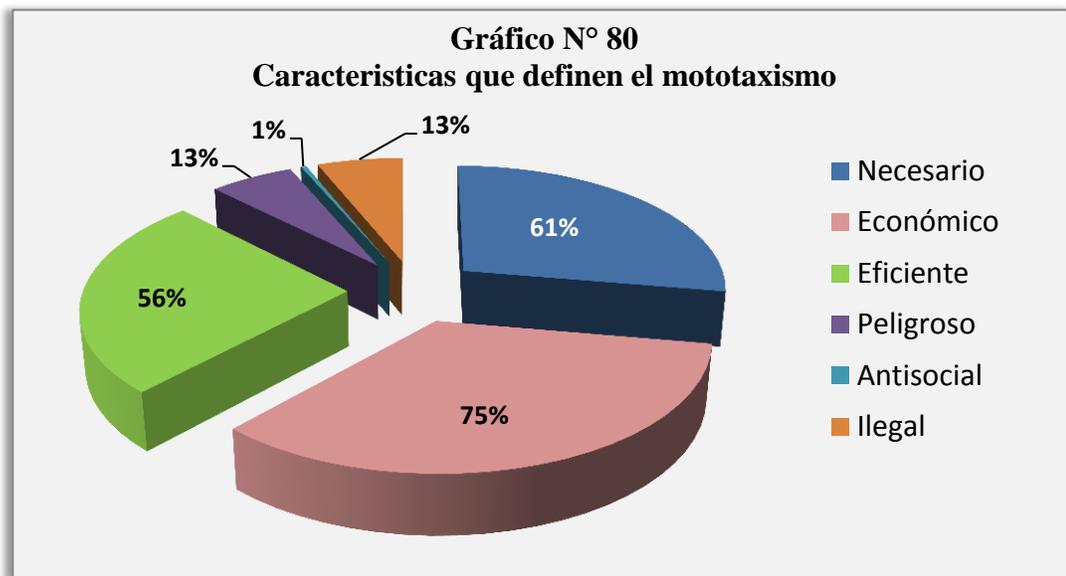


Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas en el mes de julio de 2015. Datos propios.

Los altos porcentajes de aceptación entre la comunidad se debe básicamente, a la pertinencia del servicio; es decir, es un medio de transporte que está disponible cuando el cliente lo necesita, no tiene necesidad de esperar rutas, llega hasta donde el usuario necesita ser transportado y su precio es relativamente económico en comparación con

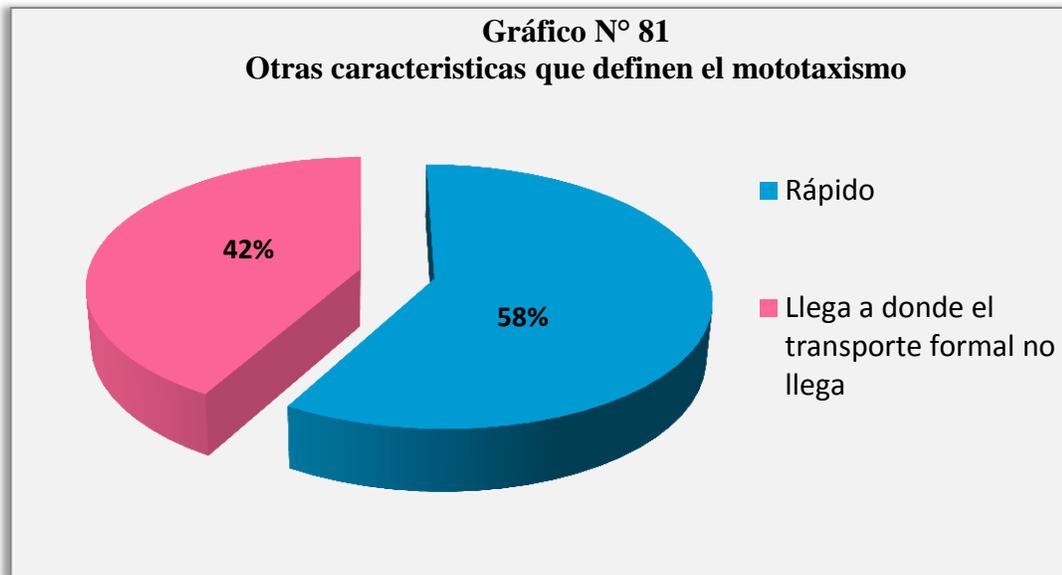
medios de transporte como el taxi. Por eso, de los servicios ofrecidos desde la informalidad, éste es de los más utilizados en la ciudad y el preferido por algunas personas debido a la rapidez y economía que representa para ellos³⁵.

A lo largo del tiempo este oficio ha adquirido una caracterización en procura de diferenciarse de los otros servicios de transportes presentes en la ciudad. La economía, la rapidez y la calidad son características identificadas por los usuarios, las cuales han sido apropiadas por los mototaxistas a la hora de enumerar las ventajas del servicio para la ciudadanía. Para muchos de ellos, su trabajo les ha generado un sentido de pertenencia que las características negativas de esta actividad no tienen cabida al momento de describir su oficio (véase gráfico N° 80).



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas y entrevistas a los usuarios en los meses de junio y julio. Datos propios.

³⁵ Con información de entrevistas a mototaxistas y usuarios de este servicio en los meses de junio y julio de 2015.



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas y entrevistas a los usuarios en los meses de junio y julio. Datos propios.

Una característica destacada, es lo económico que es para las personas movilizarse en mototaxi, en comparación con el servicio de transporte público, especialmente el taxi. El precio por recorrido es el factor principal para los usuarios a la hora de escoger cual medio de transporte utilizar y en ese sentido, este servicio se consolida un medio económico de acuerdo al destino donde quieran llegar. Esta característica va interrelacionada con lo necesario que es este servicio para personas que viven en barrios populares o veredas del municipio donde el servicio de transporte público colectivo tiene una deficiente cobertura y el servicio de taxi es muy costoso; para ellos es eficiente, pues satisfacen una necesidad de transporte en el momento requerido sin un incremento considerable en el costo para el cliente

En cuanto a características negativas lo peligroso e ilegal de esta actividad es reconocido tanto por los mototaxistas como sus usuarios, debido a la usencia de marcos regulatorios por parte del gobierno, adicionalmente, no brinda condiciones de seguridad para el pasajero y en muchos casos existen deficiencias mecánicas en la motocicleta elevándose el riesgo de la utilización de este este servicio tanto para el conductor como para el cliente.

Conclusiones del capítulo

El mototaxismo en la ciudad de Popayán es una alternativa laboral de la que dependen muchas familias, las cuales devengan la mayor parte de sus ingresos, bien sea trabajando en este oficio o por actividades comerciales conexas. Ejemplo de esto, son las personas que adquieren motocicletas para trabajarlas y reciben una cuota de los ingresos por su alquiler, el crecimiento en las ventas de motopartes, repuestos y accesorios para motocicletas, entre otros.

La rentabilidad es mayor si la motocicleta es de propiedad del mototaxista; sin embargo, muchas personas al no tener otra opción para emplearse recurren a este oficio bajo la modalidad de empleados de microempresarios del mototaxismo. Este modelo de trabajo es menos rentable debido al mayor esfuerzo laboral que deben hacer para cumplir con la cuota de entrega y obtener una ganancia; para lograrlo, ellos debe trabajar hasta 12 horas continuas, lo que significa un alto costo de oportunidad a cambio de un menor margen de ganancia o incluso pérdida.

Los ingresos percibidos solo permiten la cobertura de las necesidades básicas del mototaxista y su familia; por esta razón, la mayoría tienen su domicilio en barrios o zonas de estratos bajos donde los servicios públicos y los gastos son más económicos y así poder vivir con el dinero obtenido. Su condición de pobreza no les permite pagar un servicio de salud, ni contar con todos los servicios públicos; en muchos casos, se ven excluidos de derechos como la recreación y el esparcimiento a causa de la precaria situación económica que padecen.

La población mototaxista no cotiza seguridad social, por sus extensas jornadas laborales se expone a enfermedades, no cuentan con protección del Estado, se les imposibilita acceder a créditos en instituciones financieras y en la mayoría de los casos, no pueden tener un nivel de ahorro por motivos como la escases de ingresos y condición de trabajadores informales. Solo unas pocas familias son beneficiarias de programas del gobierno como Familias en Acción, Jóvenes en Acción y de nutrición infantil, los cuales son importantes para el acceso a la educación y el buen desarrollo de los niños y adolescentes.

Las autoridades municipales han venido buscando la forma de frenar el crecimiento del mototaxismo mediante decretos y directrices encaminadas al endurecimiento de las sanciones para esta labor, pero se ha demostrado la ineficiencia de este mecanismo de control, ya que si bien en el corto plazo, puede reducir el número de mototaxistas en las calles, en el mediano y largo plazo las personas reinciden forzadas por su situación económica. Su reincidencia y crecimiento puede desencadenar en un problema de grandes connotaciones sociales y económicas debido a su carácter informal e interacción con la economía local.

La mayoría de mototaxistas en procura de un mejor nivel de vida, desean que su trabajo sea reconocido como una actividad legal y lograr así una organización microempresarial o cooperativa como una forma de respaldo a su labor y con la opción de contribuir desde la legalidad al crecimiento y desarrollo socioeconómico de la ciudad. Desde una perspectiva económica y en las condiciones actuales, esta forma de empleo solo permite la supervivencia del mototaxista y su familia, no permite el crecimiento económico del hogar y por su caracterización informal siempre va estar al margen de los procesos de desarrollo y progreso social.

CAPITULO III

ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS SOCIALES, ECONÓMICOS, POLÍTICOS Y AMBIENTALES DEL MOTOTAXISMO Y PROPUESTA DE ORGANIZACIÓN MICROEMPRESARIAL

Introducción

Aunque las organizaciones informales no están completamente definidas en la legislación ni en los sistemas formales de empleo y empresa, su actividad genera una influencia sobre la organización económica y social de una región. Su crecimiento impacta la forma como se distribuye el ingreso, afecta la competitividad y la organización empresarial formal, contribuye a la ineficiencia económica y en muchos casos, afecta la salud y la integridad de las personas que ejercen estos oficios debido a la falta de regímenes especiales de salud y seguridad; sin embargo, también impactan de manera positiva en la medida que contribuyen al bienestar de las familias mediante la obtención de un ingreso producto de su trabajo, el cual se convierte en el activo principal para su supervivencia. Adicionalmente, le permite a la comunidad acceder a un bien o servicio de forma más económica, en comparación con el valor de los bienes o servicios ofrecidos desde la economía formal, y con un adecuado manejo de las políticas públicas, puede lograrse una reorganización e innovación empresarial, facilitadora de un mayor beneficio para las organizaciones y la sociedad.

El mototaxismo es una de las tantas manifestaciones de la economía informal y su ejercicio ocasiona un impacto en la estructura económica, política, social y ambiental de la región, afectando tanto positiva como negativamente el desarrollo de la ciudad. El impacto social hace referencia a todos los efectos y cambios influenciado sobre la comunidad payanesa y como mejora o perjudica la calidad de vida de las personas la existencia de este tipo de transporte. El impacto económico aborda los efectos económicos de este empleo sobre el hogar y la económica local, por el flujo de ingresos y egresos que se generan por la forma como el mototaxista distribuye su ingreso para satisfacer sus necesidades y las de su familia.

El tercero es el impacto político que se ejerce sobre el Estado y las autoridades municipales y como a través del tiempo se han generado leyes, decretos y normas encaminadas a regular y organizar esta práctica y como han surgido liderazgos políticos y movimientos sociales que de una u otra manera luchan por la dignificación de su trabajo modificando la estructura y organización de las políticas públicas en cuanto a medios de transporte. El cuarto y último impacto está relacionado con los efectos sobre el medio ambiente y como incide sobre los niveles de contaminación atmosférica y altera el equilibrio existente entre la naturaleza y la acción del hombre.

Para su elaboración se tiene en cuenta las encuestas estructuradas y observación realizada a los mototaxistas, análisis bibliográfico acerca del estudio de este fenómeno y la normativa gubernamental relacionada con esta labor. Así mismo, se realizó un análisis documental de estudios realizados en la ciudad acerca de los impactos ambientales y se efectuaron entrevistas a los conductores de servicio de transporte público formal para conocer sus puntos de vista y como los ha afectado este fenómeno. Este análisis, en compañía del estudio social y económico, permite conocer la realidad de este oficio y sienta las bases para la construcción de una solución satisfactoria para las mayorías de problemáticas generadas, buscando el mayor beneficio para cada uno de los agentes que intervienen, en procura de un equilibrio entre la informalidad y el normal desarrollo socioeconómico de la ciudad.

3.1. Análisis de los impactos sociales

La existencia del mototaxismo crea una dinámica diferente en la forma como se desplazan las personas para cumplir con sus diferentes actividades dentro y fuera de la ciudad. También ha desarrollado un efecto importante sobre la movilidad, afectando tanto positiva como negativamente los usuarios de este transporte como los transportadores formales. Desde un enfoque social, los impactos generados, su auge y crecimiento se pueden definir de la siguiente manera:

3.1.1. Mejora de la movilidad, especialmente para personas de escasos recursos económicos y lugares de habitación alejados del perímetro urbano

Al hablar de la caracterización del mototaxismo, se menciona uno de los impactos positivos de este trabajo sobre la comunidad: la cobertura de la necesidad de transporte rápido, efectivo y económico de las personas de escasos recursos económicos, que viven en barrios periféricos o en veredas retiradas de la zona urbana del municipio. Según Gutiérrez (2008) *“La deficiencia que presenta el transporte público legal sobre las rutas, las condiciones de los vehículos, entre otros, han permitido que el mototaxismo haya encontrado una oportunidad en el medio como alternativa para la movilidad de los ciudadanos”* (Gutiérrez, 2008: 87); esta deficiencia se ha convertido en la fortaleza de este medio de transporte y su cobertura en un beneficio para las personas con un acceso limitado a un sistema de transporte público y una creciente necesidad de moverse en el momento requerido.

En la actualidad, las empresas de transporte público de Popayán prestan un servicio con buses en mal estado técnico mecánico, frecuencias deficientes, conductores con escasa capacitación para la prestación del servicio, entre otros. Ante estas falencias, el mototaxismo se presenta como una opción que al no tener ruta establecida puede transportar pasajeros de una forma más rápida a un costo mucho menor en comparación con algunas formas de transporte público, especialmente el taxi. Adicionalmente, el crecimiento de la ciudad ha hecho que las rutas establecidas desde las empresas de

transporte público no tengan una cobertura adecuada a los nuevos barrios y asentamientos; como consecuencia, muchas personas deben caminar ciertas distancias desde el lugar donde los deja la ruta del bus hasta su residencia. Esto ha influenciado a personas con vivienda en estos lugares a utilizar este servicio por la facilidad para llegar hasta su casa, pues son vehículos pequeños, con facilidad para atravesar vías de dificultoso acceso vehicular.

Para las personas que viven en las veredas del municipio, este servicio tiene una gran importancia por la pertinencia para transportarse, teniendo en cuenta que su tiempo de espera es muy reducido en comparación con la espera del transporte en buseta. A manera de ejemplo, una persona con lugar de residencia en la vereda Las Guacas, debe esperar hasta 30 minutos la ruta cuatro de Transtambo (la única ruta que cubre ese sector del municipio) y soportar hasta hora y media de recorrido antes de llegar a su casa. Si toma un mototaxi, su tiempo de espera y recorrido se ven reducidos a aproximadamente 30 minutos y su costo solo es superado por \$2.000 en relación con valor pagado al transportarse en buseta.

En una investigación denominada “*Análisis de la elección modal de transporte público y privado en la ciudad de Popayán*” se determinó que en la relación entre el tiempo de viaje y el modo de transporte “*el colectivo es el modo que utiliza más tiempo en promedio por trayecto, con 22,9 minutos, seguido del automóvil y la bicicleta, que utilizaban 18,4 minutos en promedio*” (Fajardo y Gómez, 2015:172). El taxi tiene un promedio de 14,5 minutos y el mototaxi un promedio de 11 minutos, lo que lo convierte en el modo de transporte más rápido entre los medios disponibles tanto públicos como privados (Fajardo y Gómez, 2015: 173). En términos de tiempo, este es un beneficio para las personas, pues pueden llegar a tiempo para realizar otras labores; adicionalmente, se convierte en una ventaja competitiva frente a los otros servicios de transporte público, especialmente frente al transporte colectivo del cual es su principal competidor.

Aunque hasta el momento no existen estadísticas oficiales en cuanto al número de personas que en promedio utilizan este servicio, se puede evidenciar que la tasa de participación en el mercado del transporte de pasajeros es alta, si se tiene en cuenta la cantidad de servicios prestados durante un día normal de trabajo y los niveles de ingresos obtenidos diariamente. Así mismo, al observar el funcionamiento de este medio de transporte en los lugares donde se reúnen a prestar su servicio, se puede mirar un gran número de personas solicitando carreras, aunque las rutas de las busetas y los taxis pasen por el mismo lugar.

3.1.2. Empleabilidad para personas que no tienen una preparación académica para ejercer otro empleo

El mototaxismo está fuertemente relacionado con los niveles de desempleo que tienen las ciudades donde se presenta esta práctica. Según Sánchez (2011), esta actividad

“[...] representa una respuesta eficaz para mitigar y reducir el desempleo que caracteriza las regiones donde el fenómeno se ha tornado particularmente fuerte, haciendo énfasis en la falta de oportunidades laborales como el principal factor responsable en generar la reproducción e incrementar la probabilidad de permanecer en el mismo” (Sánchez, 2011: 16).

La mayor parte de la población mototaxista son personas sin una ocupación laboral, en su mayoría desplazados, reinsertados, personas con bajos niveles educativos, inmigrantes provenientes del campo y profesionales que hasta el momento no han encontrado otra oportunidad laboral en cual desempeñarse. La otra parte son personas que se desempeñan en varios oficios (conocido como el “rebusque”), pero ante la falta de un trabajo estable dentro de la economía formal, ven en esta labor una forma fácil de poder conseguir el dinero necesario para el mantenimiento de sus familias.

De acuerdo con la encuesta social aplicada a los mototaxistas, aproximadamente el 70% de estas personas no han encontrado otro empleo y han recurrido a este trabajo para poder responder por sus obligaciones económicas. Por otro lado, el mototaxismo también fortalece otros tipos de actividades comerciales que generan empleo, tales como talleres mecánicos, ventas de chalecos y cascos, lavaderos de autos, ventas ambulantes de comidas rápidas, entre otros, que han encontrado en esta población un nicho de mercado para sus productos y servicios. En una ciudad como Popayán, donde los índices de desempleo son de los más altos del país (19,1% para el mes de agosto de 2015) y donde el crecimiento económico se encuentra rezagado, es prácticamente imposible para una persona de escasos recursos económicos y con bajos niveles académicos poder desempeñarse en algún empleo formal, es por esto, que el mototaxismo ofrece una oportunidad para estas personas y contribuye al logro de un mejor bienestar para las comunidades de estratos bajos de la ciudad.

3.1.3. Proliferación de enfermedades

El mototaxismo genera problemas de salud que afectan tanto a mototaxistas como usuarios, debido al escaso control normativo y sanitario y falta de cuidado a la hora de ejercer este oficio. La mayoría de enfermedades derivadas de esta práctica están relacionadas con complicaciones cutáneas, respiratorias, visuales, de columna, renales, entre otras, que tienden a complicarse por razones como las largas jornadas de trabajo y la exposición directa al ambiente y algunos agentes contaminantes.

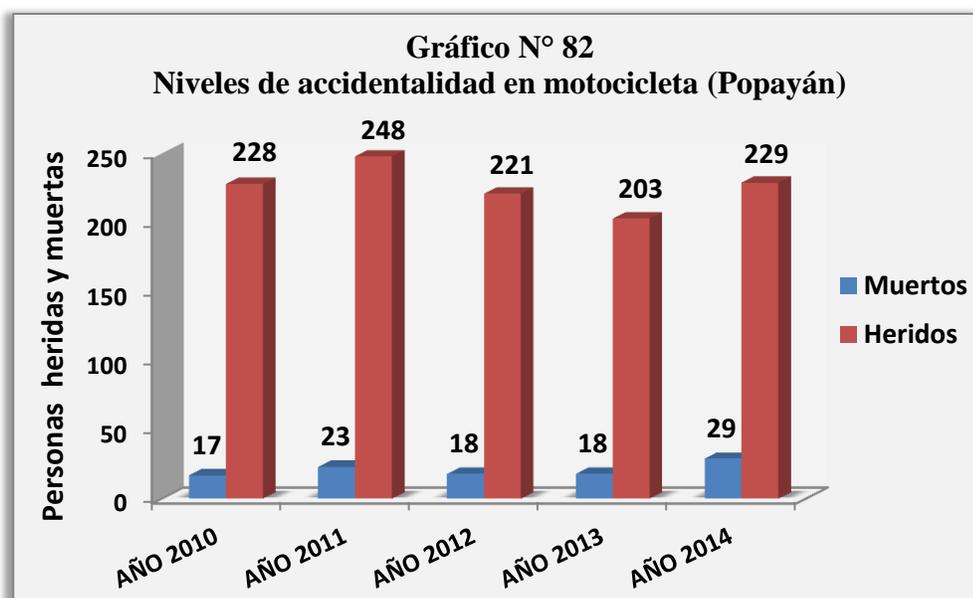
El aumento de enfermedades está relacionado por la falta de higiene, seguridad y demás sesgos laborales propios de esta práctica laboral. El caso más sencillo está relacionado con la propagación de piojos entre los usuarios por el uso del casco por parte de varias personas; de otro lado, enfermedades como cáncer de piel, quemaduras por el sol, manchas o erupciones cutáneas se dan por la exposición directa a los rayos del sol sin el uso de bloqueadores solares o ropa adecuada para su protección.

Adicionalmente, al permanecer durante mucho tiempo sentados en sus motocicletas, desarrollan afecciones al riñón, dolores a columna vertebral y hasta problemas de próstata y testículos por las altas temperaturas alcanzadas por la motocicleta cuando hace sus recorridos por la ciudad. Otras complicaciones están relacionadas con problemas digestivos a causa de los desórdenes en la alimentación (comer a deshoras) y la continua exposición a la contaminación y polución ambiental que origina enfermedades visuales como alergias e irritación del globo ocular, llegando en el largo plazo a contraer pterigión, miopía y cataratas

El riesgo a la salud disminuye el bienestar de los mototaxistas, por lo que muchos de ellos han abandonado este oficio para dedicarse a otras actividades en procura de recuperar su salud, aunque esto haya traído como consecuencia una reducción de sus ingresos. El costo de los tratamientos para estas enfermedades debe ser asumido por el mototaxista, puesto que solo cuenta con el seguro de salud subsidiado, cual no es garantía de un acceso adecuado a los servicios de salud.

3.1.4. Incremento de la accidentalidad

El aumento en el riesgo de accidentes se debe principalmente a la imprudencia de los conductores ya que muchos de ellos desconocen la mayoría de normas de tránsito y no utilizan adecuadamente accesorios como el casco y el chaleco reflectivo. En Popayán, del 100% de accidentes de tránsito ocurridos en un año, aproximadamente en el 50% está involucrado un motociclista (véase gráfico N° 82 y cuadro N° 7).



Fuente: Elaboración propia con datos del Fondo de Prevención Vial y Medicina Legal.

CUADRO N° 7
PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE MOTOCICLETAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

AÑO	TOTAL DE ACCIDENTES EN LA CIUDAD		ACCIDENTES EN MOTOCICLETA		PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN	
	HERIDOS	MUERTOS	HERIDOS	MUERTOS	HERIDOS	MUERTOS
2010	449	34	228	17	51%	50%
2011	456	46	248	23	54%	50%
2012	406	44	221	18	54%	41%
2013	383	34	203	18	53%	53%
2014	417	57	229	29	55%	51%

Fuente: Elaboración propia con datos del Fondo de Prevención Vial y Medicina Legal.

Lo anterior tiene sus causas en el aumento de la participación de las motocicletas como el medio de transporte preferido por los payaneses. El caos vehicular en horas pico, sumado a la costumbre que tienen algunas personas de salir tarde de sus hogares para cumplir con sus actividades, la falta de educación de muchos conductores del transporte público y sus conductas inapropiadas como la mala atención al clientes y la competencia por ganar más pasajeros conocida como “la guerra del centavo”, ha hecho que los usuarios de estos servicios se inclinen por utilizar el mototaxi, contribuyendo con su crecimiento y congestión vial por todas las calles de la ciudad.

De acuerdo con estadísticas del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la mayoría de víctimas de accidentes en motocicletas, sufren lesiones craneoencefálicas y fracturas de extremidades superiores e inferiores con algunos casos de amputación debido a la gravedad de las heridas; otras lesiones son fracturas de costillas y lesiones a la columna vertebral con posibilidad de invalidez permanente³⁶. En el caso del mototaxismo, al presentarse algún accidente de tránsito, los costos deben ser asumidos por el usuario o cubiertos por el SOAT de la motocicleta (si está vigente) ya que éste es el único seguro disponible para respaldar cualquier eventualidad o riesgo en su trabajo. Si el mototaxista no tiene SOAT o huye del lugar, el usuario debe cubrir todos los gastos de hospitalización y medicamentos, pues no existe una empresa que respalde el siniestro.

Los riesgos se refuerzan por la ausencia de programas de salud o políticas encaminadas a minimizar los riesgos laborales para proteger al mototaxista y sus usuarios. Es un oficio que representa un problemática social en la medida que acrecienta para el Estado los gastos en salud y prevención de la enfermedad, pero no aporta económicamente al sistema para compensar parte de esa salida de dinero.

3.1.5. Incremento de la inseguridad ciudadana

Una distorsión del mototaxismo está relacionada con las prácticas delictivas que pueden presentarse bajo su fachada y perjudica tanto a mototaxistas como a sus usuarios. De acuerdo con la encuesta social, el 55,17% de ellos considera que su trabajo se puede prestar para alguna cuestión delictiva, siendo el atraco, el fleteo y el hurto a establecimientos, los delitos con mayor facilidad de realizar. Esta forma de empleo no puede considerarse como una actividad delincuencia, pues aunque su carácter sea informal, la población mototaxista trabaja honradamente para su supervivencia y la de su familia; sin embargo, por su desorganización y falta de control sobre las personas que la ejercen, se presentan casos donde muchos delincuentes generan un ambiente de inseguridad y riesgo para los usuarios de este servicio.

³⁶ Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Estadísticas de accidentalidad en Colombia. Documentos Forenses. Recuperado de: <http://www.medicinalegal.gov.co/forensis1.jsessionid=69251F26771A2150B0A7BF28AD7A75AB>

La razón principal para la contribución del mototaxismo al crecimiento de la inseguridad, es la falta de identificación mediante algún tipo de caracterización (carnés, chalecos, logos, etc.) de un mototaxista genuino frente a un delincuente. Adicionalmente, la libre entrada y salida de personas del negocio, facilita el sesgo hacia acciones que atentan contra la integridad de las personas y su buen funcionamiento. No existen organizaciones microempresariales o de trabajo asociado que permitan a esta población organizarse para prestar su servicio, trabajan por cuenta propia y bajo sus propias reglas, siendo vulnerables ante las diferentes distorsiones tanto sociales como económicas que puedan presentarse durante su funcionamiento.

La inseguridad también se aumenta para los mototaxistas por el riesgo al hurto de sus motocicletas o ganancias al momento de prestar algún servicio hacia algún lugar de la ciudad. Según las entrevistas realizadas, en estas acciones, muchos han resultado heridos ante la resistencia al atraco en un intento por salvaguardar sus pertenencias. Su exposición al riesgo se asocia con los recorridos realizados, puesto que muchos llevan pasajeros a barrios considerados peligrosos por las autoridades, exponiéndose aún más al peligro de ser atacados al momento de salir de estos lugares; por eso, muchos mototaxistas evitan hacer carreras a estos lugares después de determinadas horas, para evitar estos incidentes y conservar su capital de trabajo e ingresos diarios.

3.2. Análisis de impactos económicos

El mototaxismo como fuente de ingresos impacta las finanzas de los hogares, el comercio y la economía formal de la ciudad. Su influencia está marcada por la forma como se distribuye el ingreso para satisfacer las necesidades de las personas y mejorar su bienestar. Aunque existen efectos positivos, también hay consecuencias negativas sobre el desarrollo económico y el impulso a determinados sectores empresariales; sus impactos pueden analizarse a través del efecto que ocasionado sobre el bienestar económico familiar y local, siendo los mencionados a continuación los más importantes:

3.2.1. Incremento en los ingresos de los mototaxistas y sus familias

Uno de los efectos más importantes a la hora de analizar el mototaxismo está relacionado con el salario, el cual es una de las principales fuentes de ingresos para solventar las necesidades y obligaciones que tienen los mototaxistas para con sus familias y ellos mismos. De acuerdo con Gutiérrez (2008)

“[...] las personas desempleadas, aquellas que no tienen un empleo y ocupación, que deben enfrentarse a situaciones difíciles por no tener ingresos con los cuales sostenerse a sí mismos y a sus familias, buscan alternativas de trabajos informales o subempleos como el caso del mototaxismo, los cuales se convierten en una salida “temporal” a la dura situación económica del momento. (Gutiérrez et al., 2008: 12).

Sin embargo, muchos de ellos al no encontrar una mejor oportunidad laboral, y ante la independencia para trabajar, la flexibilidad de horarios y la escasa inversión por jornada laboral, muchos continúan en este oficio, a pesar de los efectos negativos que esto pueda traer. Al comparar las utilidades de este oficio frente a otro tipo de empleo (sea informal o formal), el mototaxista escogerá la opción que le reporte la mayor utilidad, siendo el mototaxismo para muchos de ellos, el de mayor aporte a su bienestar. Esto se convierte en un incentivo para continuar en el negocio y ampliar su participación en el mercado del transporte de pasajeros a menos que se ejecuten una serie de normas y reformas legales encaminadas a desincentivar esta práctica y a mejorar las condiciones del servicio de transporte público actual.

La distribución de su ingreso trae beneficios conexos que mejoraran las condiciones de vida de estas personas en el futuro. A manera de ejemplo, invertir en el estudio de los hijos, se verá reflejado en una menor deserción educativa y más adelante en mejores oportunidades laborales consolidándose un desincentivo para los jóvenes al momento de querer ejercer este trabajo. También permite garantizar una adecuada alimentación, contribuyendo a la salud familiar y a la disminución de los índices de desnutrición y deficiencia alimentaria. Así las cosas, el mototaxismo ha modificado la forma de vida de las familias y se ha convertido en una fuente de empleo vital para la supervivencia de

estas personas y en garantía de desarrollo, sostenibilidad y equidad en procura de mejorar su nivel de vida.

3.2.2. Un servicio económico y eficiente para transportarse

Para la mayoría de usuarios, el mototaxismo representa una economía a la hora de transportarse, además de hacerlo de manera eficiente y rápida. Según Fajardo y Gómez (2015) la variable costo es significativa a la hora de escoger el mototaxi a pesar de existir una mayor probabilidad de elección de la bicicleta o la moto particular como medio para transportarse por la ciudad. Para los investigadores, una de las razones para que este servicio se perciba como económico frente al servicio de transporte público radica en que durante los últimos años el incremento en la tarifa por prestación del servicio ha encarecido el desplazamiento del usuario frente a otras formas de transporte como la moto particular y el transporte informal (Fajardo y Gómez, 2015: 183).

El beneficio económico se puede observar a partir del siguiente ejemplo: Una persona necesita desplazarse desde el barrio La Esmeralda hasta el barrio Las Palmas (occidente la ciudad); cualquiera de los tres servicios de transporte disponibles se toma en calle, descartando la posibilidad de que taxi o mototaxi la recoja en la puerta de su casa. El valor del recorrido está determinado para los tres casos en el tiempo en que se pueden utilizar los tres servicios:

- Tomar el transporte cualquier día entre lunes y sábado
- Tomar el transporte cualquier día entre lunes y sábado en horas de la noche
- Tomar el transporte el domingo durante el día (no se tienen en cuenta el domingo en horas de la noche, ya que el servicio más demandado en estas condiciones es el taxi).

Los valores de estimación de precios están basados en los decretos que regulan el valor autorizado del taxímetro en la ciudad de Popayán y el valor del pasaje en busetas respectivamente. El cuadro N° 5 muestra la relación del valor a pagar de acuerdo al ejemplo mencionado.

CUADRO N° 8
VALOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJERO EN CADA MODALIDAD
DEL BARRIO LA ESMERALDA AL BARRIO LAS PALMAS

DETALLE	DÍA DE LA SEMANA - DÍA			DÍA DE SEMANA - NOCHE			DÍA DOMINGO - DÍA		
	TAXI	BUSETA	MOTOTAXI	TAXI	BUSETA	MOTOTAXI	TAXI	BUSETA	MOTOTAXI
Precio base	\$ 0	\$ 1.500	\$ 2.000	\$ 0	\$ 1.500	\$ 2.000	\$ 0	\$ 1.500	\$ 2.000
Arranque o banderazo	\$ 1.950	\$ 0	\$ 0	\$ 1.950	\$ 0	\$ 0	\$ 1.950	\$ 0	\$ 0
Valor del recorrido por cada 90 metros (\$65)	\$ 2.550	\$ 0	\$ 0	\$ 2.550	\$ 0	\$ 0	\$ 2.550	\$ 0	\$ 0
Valor de espera	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Recargo nocturno	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 600	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Valor RDF		\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 500	\$ 0	\$ 0
Valor RSPP		\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
VALOR TOTAL DEL SERV.	\$ 4.500	\$ 1.500	\$ 2.000	\$ 5.100	\$ 1.500	\$ 2.000	\$ 5.000	\$ 1.500	\$ 2.000
RDF: Recargo domingos y festivos (\$500) RSPP: Recargo servicio puerta a puerta (\$300) Valores adicionales para el servicio de taxi: - Valor recargo al aeropuerto: \$1.000 - Valor recargo zona rural: \$2.000									

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Tránsito y Transporte de la ciudad de Popayán³⁷.

³⁷ Alcaldía Municipal de Popayán. Valor autorizado del Taxímetro en la ciudad de Popayán. Recuperado de: <http://www.popayan.gov.co/sectransito/sala-de-prensa-/noticias/Valor%20Autorizado%20del%20Taximetro%20en%20la%20ciudad%20de%20Popayán>

Alcaldía Municipal de Popayán. Decreto N° 20121500003665 del 15 de junio de 2012 por medio del cual se autoriza el incremento en las tarifas del servicio de transporte público en la ciudad de Popayán. Recuperado de: <https://elpayanes.wordpress.com/2012/06/20/sube-a-1500-pesos-el-transporte-publico-en-popayan/>

El valor del transporte colectivo es más económico en contraste con los otros dos medios y, de acuerdo con Fajardo y Gómez (2015), es el más utilizado con el 30,33% de participación. Sin embargo, este servicio tiene unas dificultades que afectan su óptimo servicio tales como la frecuencia de las rutas, los tiempos de recorrido, la cobertura de la ruta (si la ruta de la buseta va hasta dónde quiere llegar el pasajero) y la espera en el paradero para poder utilizar este servicio. Lo anterior significa un costo para el cliente tanto de tiempo como de oportunidad, incentivándolo a buscar otra forma de transportarse con mayor eficiencia.

El servicio de Taxi satisface de una mejor manera la necesidad de transporte del cliente, pero a un costo que puede aumentarse dependiendo del día, la hora, y el lugar a donde vaya el cliente. Los recargos y valores adicionales de este servicio hacen que el precio por una determinada carrera se eleve considerablemente por factores como el valor del recorrido por cada 90 metros, recargo a zona rural, aeropuerto, entre otros. Como se puede observar en el ejemplo, el valor del mismo recorrido en taxi se eleva hasta en un 300% si se compara con el valor del transporte en buseta o mototaxi y por esto, el servicio de Taxi tiene una participación del 5,14% dentro de la preferencia del modo de transporte y su elección está ligada a factores como el nivel de ingresos percibidos y una mejor posición socioeconómica (Fajardo y Gómez, 2015:182).

Si se tiene en cuenta lo anterior, el mototaxismo se convierte en un servicio que toma lo económico de la buseta y lo eficiente del taxi para ofrecerles a las personas un transporte puerta a puerta, rápido y a un precio relativamente económico. Otras de las ventajas es que depende del lugar a donde se vaya, el valor de la carrera se puede negociar con el mototaxista logrando un precio beneficioso para las partes, este valor no se puede negociar con los taxistas ni con los conductores de las busetas, debido a los decretos regulatorios de estos servicios. Para el ejemplo planteado, el valor del recorrido en mototaxi aunque es \$500 más costoso, en comparación con el precio del servicio en buseta, representa una economía para las personas al ofrecer un servicio con recorrido similar a taxi, sin incrementos adicionales por factores como el lugar específico a donde se vaya o el horario en que se utilice el servicio.

Sin embargo, Fajardo y Gómez (2015) demuestran que el mototaxi y el taxi “*son los que tienen menor probabilidad de elección en la muestra cuando los desplazamientos son superiores a 25 minutos*” (Fajardo y Gómez 2015: 176). Después de este tiempo el transporte colectivo presenta mayores probabilidades de elección debido a que en la mayoría de las rutas se mantiene la misma tarifa independientemente del tiempo recorrido, a diferencia de los dos medios de transportes anteriormente mencionados, en los cuales la tarifa empieza a incrementarse considerablemente. A pesar de esto, el beneficio representado por el mototaxismo en cuanto a economía y eficiencia es considerado por obreros, estudiantes y trabajadores con ingresos iguales o menores a un salario mínimo y la tendencia es a incrementar su demanda debido las diferentes problemáticas que afectan la movilidad de la ciudad.

3.2.3. Incentiva las ventas en determinados sectores comerciales.

La heterogeneidad del mercado actual permite la interacción entre estructuras económicas populares o informales con las diferentes estructuras de la economía capitalista, donde la actividad comercial se desarrolla en un ambiente de competencia y cooperativismo impactado por las transacciones monetarias realizadas entre las partes. El comercio es considerado uno de los sectores en el que mayor influencia tiene el mototaxismo debido las compras realizadas por estas personas con el dinero obtenido de su trabajo. De acuerdo con el artículo 10 del Código Comercio, se definen como comerciantes las personas que se ocupan en alguna de las actividades que la ley considere mercantiles, así su actividad mercantil sea ejercida por medio de apoderado, intermediario o interpuesta persona.

En la actualidad no existen estudios, ni cifras oficiales acerca del impacto de este fenómeno sobre el comercio de la ciudad. Para conocer la opinión de los comerciantes y su posible efecto sobre sus negocios se realizaron entrevistas y observación a la dinámica comercial en barrios populares y zonas de alta afluencia comercial. Las personas encuestadas fueron dueños de talleres de mecánica, tenderos, dueños de droguerías, negocios de comidas (restaurantes, asaderos de pollo y puestos de comidas rápidas),

administradores o vendedores en almacenes de repuestos y accesorios, administradores de papelerías, salas de internet, ferreterías y locales comerciales del occidente de la ciudad.

De acuerdo con los resultados obtenidos, se pueden identificar que negocios relacionados con la venta y mantenimiento de motocicletas, venta de alimentos (tiendas) y la venta de comidas y bebidas son las más beneficiadas con los ingresos provenientes de esta actividad. Los almacenes y talleres de motos tienen un crecimiento en sus ventas puesto que lo rentable del negocio incentiva a comprar estos vehículos y la operación de este servicio deteriora las partes más rápido, siendo necesario comprar repuestos y realizar el mantenimiento más seguido en comparación con las motos que no son usadas para esta labor. Para estos negocios, el aumento en sus ventas les permite obtener mayores utilidades y por ende, realizar inversiones (ampliación del negocio, ofrecer nuevos productos y servicios, entre otros), tener solvencia financiera y poder cumplir con sus obligaciones financieras y tributarias.

Las plazas de mercado, tiendas de barrio, minimercados populares, restaurantes, droguerías y demás negocios dedicados a la venta de alimentos y medicamentos para consumo en el hogar, son los principales receptores de los ingresos destinados a la alimentación y sostenimiento del grupo familiar. Para ellos, los mototaxistas son unos de sus principales clientes, puesto que muchos de ellos viven cerca a sus negocios y les compran todo lo necesario para la alimentación del día a día. Para estos pequeños comerciantes, los ingresos percibidos por parte de estas personas son la parte de la utilidad que les permiten volver a surtir sus negocios y suplir sus gastos familiares y personales (muchos de ellos dependen económicamente de estos negocios para su supervivencia). Para el resto de negocios entrevistados, el mototaxismo no tiene una incidencia importante sobre su desarrollo comercial. El argumento principal es que los bienes o servicios ofrecidos están enfocados a otros nichos de mercado, donde los mototaxistas no tienen una participación importante dentro de sus ventas diarias. La mayoría de comerciantes coincide en que el problema no es el mototaxismo, sino la falta de un medio de transporte organizado, garante de una adecuada movilidad y sinónimo de desarrollo en la ciudad.

3.2.4. Distorsión de los ingresos de taxistas y conductores del transporte público formal

En el sector transportador formal existen familias que dependen económicamente de este trabajo y además, cumplen con otras obligaciones como entrega de un porcentaje o cuota del producido diario a las empresas o dueños del vehículo o impuestos ante las autoridades municipales. El impacto del mototaxismo sobre estas personas ha generado una dificultad económica a causa de la reducción de sus ingresos netos diarios, afectando la cobertura de sus obligaciones laborales; muchos trabajadores han decidido buscar otras alternativas laborales para poder suplir sus necesidades y tener un ingreso adicional para atenuar el efecto negativo de esta actividad sobre sus finanzas personales.

El sector más afectado es el gremio de los taxistas debido a su similitud con el servicio prestado por los mototaxistas. Por las calles de Popayán circulan aproximadamente 972 taxis quienes en su totalidad cuentan con el taxímetro como instrumento para el cobro por el servicio prestado; esta unidad de medida empezó a regir desde diciembre de 2014 e hizo que algunas carreras a determinados puntos de la ciudad fuera más económicas, pero a otros destinos incrementó su valor, influenciando una mayor demanda del servicio de mototaxi por parte de las personas con residencia en estos barrios.

La crisis en la rentabilidad de este negocio ha impactado a tal punto que muchos taxistas no logran cumplir con la cuota mínima establecida por las empresas o dueños de los taxis. De acuerdo con entrevistas realizadas, su trabajo es la única fuente de ingresos y el mototaxismo representa una amenaza que los ha llevado a una crisis económica en los últimos años; es así como muchos de ellos al no ser propietarios del vehículo, deben cumplir con una cuota diaria al dueño equivalente a \$40.000 por ocho horas de servicio y de \$50.000 por 12 horas; fuera de eso, deben entregar el taxi con el tanque lleno de combustible, cuyo costo es de aproximadamente \$25.000. Si se tiene en cuenta lo anterior, más los gastos adicionales en una jornada normal de trabajo (alimentación, llamadas, etc.), un taxista debe percibir un ingreso bruto básico de \$100.000 por turno o de \$14.000 por hora.

Si además, se debe comprar un póliza de seguro contra accidentes de tránsito y el mantenimiento general del taxi, un turno por debajo de los \$100.000 básicos es una pérdida para el taxista y lo lleva a incumplir con obligaciones como la cuota de entrega, el tanqueado o reducir drásticamente su ingreso neto, generando un desequilibrio en sus finanzas personales y las de su hogar. La dinámica económica de los mototaxistas se aplica también para los taxistas en la medida que una variación del ingreso o el gasto va a afectar su equilibrio económico ya que dependen en gran manera de este trabajo para generar ingresos.

De manera similar ocurre con los conductores del servicio de transporte colectivo, puesto que ellos deben entregar una cuota a la empresa transportadora para la cual trabajan y manejar un equilibrio en sus ingresos para poder cumplir con sus obligaciones laborales y familiares. Aunque el transporte colectivo no sufre un impacto tan profundo debido a su precio bajo, el mototaxismo se ha convertido una amenaza para su buen funcionamiento y el bienestar de los empleados directos e indirectos de este servicio. Según estos transportadores, su crecimiento ha generado pérdidas económicas para los conductores y las empresas a razón del crecimiento de una actividad informal que no aporta al desarrollo económico y empresarial de la región, fortalece la obtención de unas ganancias a costa de las pérdidas económicas de otros.

3.2.5. Disminución en la rentabilidad de las empresas de transporte público formales

Si el mototaxismo afecta a los conductores del transporte formal y sus familias, también afecta al sector transportador en la medida que sus utilidades se ven reducidas a causa de la disminución en la demanda de este servicio y a la imposibilidad de poder reducir sus costos operacionales en el corto plazo y así poder hacer frente a esta crisis.

Las empresas de transporte legalmente constituidas desarrollan toda su labor bajo el marco legal y normativo, aportan a la generación de empleo formal, estimulan el crecimiento del comercio y contribuyen positivamente al desarrollo económico y social de la región. En una ciudad como Popayán donde la industria no juega un papel

importante en la generación de empleo, el sector transportador es una de las fuentes que más empleos directos genera por cuenta de conductores, personal administrativo, mecánicos automotrices y operarios, además contribuye con en otras empresas complementarias a su actividad, tales como almacenes de repuestos y talleres mecánicos particulares y les garantizan a sus empleados seguridad social, un horario laboral adecuado, pago a pensión, riesgos profesionales, etc.

Para el sector transportador, la informalidad en los medios de transporte representa un desestímulo al crecimiento organizacional, acompañado de una disminución en la creación de empleo formal, desinversión, cesación de pago de impuestos y dificultades para la buena prestación del servicio. Esto conlleva a una crisis económica con repercusiones como el endeudamiento y quiebra de estas organizaciones por la competencia en desigualdad de condiciones respecto a costos de operación, seguros, responsabilidades con socios y trabajadores, gastos de funcionamiento, entre otros.

De acuerdo con entrevistas realizadas a personal administrativos de las empresas de transporte público de la ciudad, cada colectivo deja de recibir en promedio dos millones de pesos debido la disminución en la demanda del servicio, valor aproximado a pagar por la circulación legal. Al igual que las empresas de transporte colectivo, las Cooperativas de Taxis reportan que los aportes realizados por los socios se han visto reducidos o entregados a destiempo por razones como la deficiencia en los ingresos percibidos por los socios a causa de la reducción en la utilización de este servicio por parte de los ciudadanos.

Para las empresas de transporte público colectivo, la variable precio no implica una ventaja para los mototaxistas puesto que sus precios son similares a su tarifa básica. La preferencia por el mototaxismo, radica en la rapidez, frecuencia y servicio, siendo los atributos más destacados a la hora de tomar de decisión de usar cualquier tipo de medio de transporte. Competir por zanjar estas diferencias, implica un reto grande para las empresas transportadoras puesto que la infraestructura vial y la movilidad de la ciudad, son las principales dificultades a la hora de cumplir con el propósito de movilizar el mayor número de pasajeros en el menor tiempo posible.

En la actualidad, Popayán viene desarrollando una importante renovación en su sistema de transporte público a través de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán – SETP, ejecutado por Movilidad Futura S.A.S. bajo premisa de brindarle a los payaneses *“un sistema de transporte eficiente, seguro, accesible y ambientalmente sostenible, que contribuya al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.”* A través de este sistema de transporte se pretende mejorar la movilidad y ampliar la cobertura del servicio de transporte de pasajeros hasta donde actualmente no se tienen rutas o son de tránsito lento, evitar al máximo el trasborde de pasajeros y buscar la máxima eficiencia operacional.

La renovación en el sistema de transporte agrupará las distintas empresas de transporte colectivo convirtiéndose en una gran apuesta por mejorar la movilidad y así desincentivar el uso del transporte informal; sin embargo, se requiere de acciones por parte de la Administración Municipal para frenar el mototaxismo ya que de seguir permitiéndose el crecimiento de esta actividad, los esfuerzos por mejorar la movilidad seguirán siendo inútiles y se continuará atentando contra toda forma de planeación y desarrollo urbano. Su continuidad solo entorpecerá el buen servicio de este nuevo sistema de transporte público, obstaculizará la movilidad y llevará a la ineficiencia económica y administrativa toda estrategia ejecutada en pro de mejorar el servicio de transporte de pasajeros.

3.2.6. Distorsión de los ingresos del Estado vía impuestos

Una disminución en la rentabilidad empresarial, acompañado de una reducción en los ingresos de los empleados formales conlleva a que las finanzas públicas presenten un impacto negativo a causa de una reducción de los ingresos obtenidos vía impuestos y contribuciones. Una disminución en las utilidades operativas de las empresas se traduce en un menor ingreso para el gobierno y genera un déficit para la inversión y el cumplimiento de los programas sociales. Una de las características de la informalidad es precisamente la ausencia de aportes económicos al Estado, Coraggio (2004) afirma que *“[...] el trabajo no declarado supone también ingresos no declarados, con lo que la*

evasión impositiva se realimenta y generaliza” y en un intento por frenar este fenómeno, se termina legalizando formas precarias de trabajo, sin una contribución real al bienestar del empleado al convertir lo informal en formal sin ningún tipo organización o mejores condiciones laborales (Coraggio, 2004: 155).

El mototaxismo no paga impuestos ante las autoridades municipales ni ante el Estado, poniendo en desventaja a los transportadores formales, los cuales deben declarar rentas, pagar impuestos y adquirir seguros para poder prestar sus servicios de acuerdo a las exigencias de ley. Para Sánchez (2011), el crecimiento del mototaxismo puede ocasionar un estancamiento en el desarrollo económico de la ciudad, puesto que los municipios donde se desarrolla este oficio no reciben ningún impuesto o contribución. A su criterio:

“[...] el carácter informal de esta actividad implica un costo muy alto para las finanzas públicas, ya que los mototaxistas no realizan contribuciones al sistema de seguridad social, pero si son beneficiarios de regímenes subsidiados de salud, aun cuando en un muchos casos devengan un ingreso superior al salario mínimo. Adicionalmente, el desplazamiento de los medios de transporte formales (taxi y buseta) disminuye el recaudo asociado a impuesto de rodamiento y de ventas sobre los mismos. Por consiguiente, el crecimiento del mototaxismo lleva al aumento del déficit fiscal asociado a obligaciones financieras relacionadas con el cubrimiento de regímenes subsidiados de salud y el pago de pensiones futuras, las cuales serán extremadamente difíciles de cubrir en el futuro”. (Sánchez, 2011: 12).

El no pago de impuestos tiene serias repercusiones dentro del sistema económico puesto que muchos de los bienes y servicios financiados por el Estado o las administraciones municipales son utilizados por los mototaxistas, sin pagar un gravamen para poder en un futuro garantizar la continuidad de ese bien o servicio sin afectar el presupuesto público o recurrir al endeudamiento.

A manera de ejemplo, muchos de los mototaxistas no pagan impuesto de rodaje ya que sus motocicletas son de un cilindraje menor a 125 cc, su ejercicio genera problemas de movilidad y deterioro de la malla vial y aun así no aportan al gobierno ningún tributo para subsanar el impacto o deterioro sobre la infraestructura vial o sobre el ambiente.

El mototaxismo aporta mayores gastos para el Estado en la medida que se destinan más recursos para su control, atención de los posibles afectados y para reducir el impacto negativo entre la comunidad y la economía. Si se generan déficits, estos pueden llegar a ser muy difíciles de cubrir debido a la tendencia a gastar más de lo presupuestado y a la influencia de variables económicas que impiden una adecuada distribución de la renta y atención a necesidades básicas.

3.3. Impacto Político

Cuando una forma de empleo es informal e ilegal ante el Estado, pero tiene una organización interna, una representación y además, un gran número de personas la ejercen e impactan con su labor las esferas económicas y sociales, necesariamente van a tener influencia sobre el aspecto político de una región. Para el caso del mototaxismo esta influencia se puede manifestar mediante las modificación de las diferentes normas y leyes que rigen el transporte público y la movilidad de las personas y los liderazgos o movimientos sociales surgidos del crecimiento de este fenómeno, los cuales alcanzan voz y fuerza política entre la sociedad.

3.3.1. Expedición o modificación de leyes y decretos para regular el mototaxismo

El gobierno central, como máximo regulador y garante del cumplimiento de las políticas públicas, está en la obligación de dictar y hacer cumplir todas las normas necesarias para el óptimo desempeño de la movilidad en las ciudades y el país en general; así mismo debe garantizar la sostenibilidad y el buen funcionamiento de las empresas legales de transporte público. Teniendo en cuenta las particularidades de cada sistema de

transporte, el gobierno nacional mediante decreto N°4116 de 2008, que modificó el decreto N° 2961 de 2006 delegó a las administraciones municipales la responsabilidad de la movilidad, dándole facultades para restringir, controlar y sancionar toda actividad de transporte que no cumpla con los requerimientos consagrados en la ley³⁸.

En cumplimiento a lo anterior, el alcalde Francisco Fuentes Meneses ha expedido los siguientes decretos municipales para regular el tráfico de motocicletas en la ciudad:

- Decreto N° 20131500007295 del 13 de noviembre de 2013. Se reglamenta la circulación de motocicletas, motocarros, mototriciclos y cuatrimotos en determinadas zonas de la ciudad, se prohíbe la circulación con parrillero de lunes a domingo, durante las 24 horas del día en el sector comprendido entre la carrera 3 y la carrera 9 incluidas desde la calle 3 hasta la calle 8 y la circulación y parqueo de motocicletas, motocarros, mototriciclos y cuatrimotos de lunes a domingo en toda la ciudad en el horario comprendido entre las 11:00 de la noche hasta las 5:00 de la mañana.
- Decreto N° 20141500009295 del 10 de noviembre de 2014. Se prohíbe la circulación de motocicletas, motocarros, mototriciclos y cuatrimotos con parrillero de lunes a domingo, durante las 24 horas del día, entre la carrera 3 hasta la carrera 9 incluidas desde la calle 3 hasta la calle 8 y la circulación y parqueo de motocicletas, motocarros, mototriciclos y cuatrimotos de lunes a domingo en toda la ciudad en el horario comprendido entre las 11:00 de la noche hasta las 5:00 de la mañana. Adicionalmente, se faculta a la Policía de Tránsito para que ejerza la vigilancia y control sobre las medidas decretadas y sancione el desacato por parte de la ciudadanía.

³⁸ Decreto N°4116 de 2008. Artículo 1: En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por períodos inferiores o iguales a un año.

El decreto completo puede consultarse en:

<http://historico.presidencia.gov.co/decretoslinea/2008/octubre/28/dec411628102008.pdf>

- Decreto N° 20151500000085 del 09 de enero de 2015. Se establecen medidas de ordenamiento del tránsito de vehículos y motocicletas particulares en la ciudad, se regula bajo la modalidad de pico y placa la circulación de vehículos y motocicletas particulares desde la 7 a.m. hasta las 7 p.m., teniendo en cuenta el último dígito de la placa y se determinan las sanciones pertinentes en caso de presentarse alguna infracción.

La aplicación de estos decretos limita el tránsito vehicular, pero no toma medidas puntuales para hacer frente al mototaxismo. El alcance de estas normas están enfocadas a una restricción general de la movilidad, sean o no mototaxistas, lo que afecta el transporte individual de las personas con vehículos para su uso personal; sin embargo, estas medidas afectan considerablemente esta labor, debido a la restricción de la circulación de su principal medio de trabajo, así como el acceso a determinados lugares estratégicos para el transporte de pasajeros, como lo es el centro de la ciudad.

Respecto a la legalización, desde el gobierno nacional no se ha firmado ningún decreto que reglamente esta actividad, ni se han abierto canales de comunicación para socializar esa posibilidad ante las empresas transportadoras y la comunidad general. Hasta el momento solo se han presentado propuestas por parte del Fondo de prevención vial³⁹, Planeación Nacional⁴⁰ y académicos, para su legalización y adaptación a las necesidades de transporte de cada municipio; de igual manera, se ha propuesto organizar estas personas mediante un modelo microempresarial para controlar su operación y

³⁹ En un estudio realizado por el Fondo de Prevención Vial, cuyo informe final se denomina “Caracterización de la prestación del servicio de transporte en motocicleta (mototaxismo) en Colombia, realizado en el año 2013, se recomienda “[...] buscar alternativas para formalizarlo y reglamentarlo, pero sin generar costos innecesarios que lleven a incrementos en las tarifas que puedan incentivar la existencia de prestadores ilegales”. Adicionalmente, afirma que “no representa un mayor riesgo” para las personas, pues el verdadero riesgo está relacionado en todas las formas de transporte en motocicleta.

El estudio completo puede consultarse en:

http://fpv.org.co/uploads/documentos/libreria/informe_final_mototaxismo_noviembre_5.pdf

⁴⁰ El Director nacional de planeación, Simón Gaviria, propuso la inclusión del mototaxismo y el bicitaxismo dentro del Plan Nacional de Desarrollo para que hagan parte integral de los sistemas de transporte masivos del país, como microalimentadores de estos servicios. la formalización de este oficio, serviría para mejorar la movilidad de las personas, especialmente de residencia en barrios periféricos de la ciudad. Finalmente la propuesta no fue aprobada y solo se estipuló la creación de estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimoviles no motorizados, que además, si tendrán la posibilidad de alimentar los sistemas masivos de transporte.

crecimiento. En conclusión, a la fecha no existe una política pública que formalice, regule y limite este trabajo, lo cual implica la continuidad de las restricciones por parte de las autoridades municipales, sin una solución legal en el corto o mediano plazo.

3.3.2. Surgimiento de liderazgos políticos en defensa del mototaxismo

En impacto en la restricción legal ha generado una organización de estas personas mediante una mal llamada “*representación sindical*” para poder hacer visible su protesta y poder negociar con las autoridades municipales un modelo normativo que les permita trabajar sin ser sancionados. Un ejemplo de este tipo de organizaciones sociales es SUNMCOL quien actualmente lidera la representación de los mototaxistas en la ciudad de Popayán. Esta organización agrupa aproximadamente mil de los cuatro mil mototaxistas que según cifras de ellos mismos, circulan diariamente por la ciudad; su influencia y presión ante la Alcaldía ha llevado a que varias veces se hayan reunido a fin de poder negociar un acuerdo beneficioso para todas las partes afectadas (mototaxistas, empresas de transporte público, Autoridades Municipales y comunidad en general).

Al crecer y consolidarse, el mototaxismo adquiere un poder de negociación que irrumpe en la armonía legal y genera un efecto reorganizador de los estamentos jurídicos, sociales y económicos. La fuerza de este fenómeno social dificulta su exclusión de la sociedad y ante la interacción con la economía formal origina unas problemáticas de gran complejidad debido los intereses interpuestos de parte y parte; esto conlleva a que en el corto y mediano plazo sea más fácil buscar una fórmula para su control antes lograr una solución para su formalización.

Como fenómeno social, su trascendencia en el tiempo implica el surgimiento de un liderazgo que permite la continuidad de este trabajo a pesar de las restricciones, asume como representante de los intereses de estas personas, vela por sus intereses y defiende su empleo ante las diferentes instancias gubernamentales. Estos líderes tienen una capacidad de negociación y su poder de influencia entre las personas que representan hacen que desde las diferentes esferas políticas se acerquen a ofrecerles propuestas y

soluciones para mejorar sus condiciones laborales o para apoyarlos en su lucha por la legalización; así mismo su liderazgo los ha llevado a buscar puestos en corporaciones públicas (concejos, asambleas, alcaldías, etc.) para desde la gestión y el debate público buscar la forma de hacer valer sus derechos como trabajadores y mejorar así sus condiciones actuales.

Así las cosas, el mototaxismo ha adquirido una fuerza que ha permeado el actuar político de la ciudad, al lograr que Alcaldes, Secretarios de despacho, Gobernadores, Sector transportador formal y hasta candidatos a corporaciones públicas, se sienten a dialogar con ellos y así explicar sus intereses. Este fenómeno se ha convertido en uno de los temas políticos con mayor atención entre las autoridades y de su adecuado manejo ha llegado de depender la buena imagen acerca de la gestión de determinada administración regional. En este sentido, el mototaxismo es hoy por hoy un referente político y económico de la manera como progresa o se regaza una ciudad.

Popayán como una de las ciudades del país con una mayor participación de este fenómeno sobre la movilidad, está influenciada en toda su estructura económica, política y social por este trabajo informal que lejos de desaparecer, toma una fuerza gracias a un liderazgo organizado, generando un gran impacto social y político que obliga a repensar la ciudad y sus políticas públicas para lograr un mayor beneficio socioeconómico al menor costo posible. Es así como el mototaxismo irrumpe toda la organización de ciudad y se convierte en un referente político tanto para los actuales mandos administrativos, como para los aspirantes a sucederlos; lucha contra la invisibilización de esta actividad, pero aun sin lograr una solución satisfactoria para todos los agentes afectados tanto positiva como negativamente.

3.4. Impacto ambiental

Las motocicletas, al utilizar combustible derivado del petróleo, se consideran una fuente generadora de gases contaminantes tales como el monóxido de carbono que contribuyen con el deterioro del medio ambiente y la aparición de enfermedades. El incremento en la utilización de este tipo de vehículo como medio de transporte público aumenta considerablemente la cantidad de emisiones de gases contaminantes por el recorrido constante hecho por estos vehículos, en comparación con las motocicletas utilizadas para el transporte personal; estas emisiones contribuyen a la contaminación y deterioro del aire, afecta los ciclos normales del medio ambiente y genera un efecto negativo en la salud de las personas por la inhalación de hidrocarburos y monóxido de carbono principalmente.

El mayor o menor de nivel de contaminación generado por una motocicleta está relacionado con el tipo de moto a trabajar, es así como las motos de dos tiempos tienen una mayor capacidad de contaminación debido a la mezcla de lubricante con gasolina en el proceso de combustión, al quemarse se libera un gran número de partículas residuales a través del humo blanco expedido por el tubo de escape. Para el caso de las motos de cuatro tiempos, la gasolina y el lubricante van por separado y por ende, liberan menos material particulado ya que el aceite se debe cambiar cada cierto kilometraje. Adicionalmente, las motos de cuatro tiempos, especialmente las de modelos 2010 en adelante, cuentan un catalizador oxidativo que disminuye las emisiones de monóxido de carbono e hidrocarburos y facilita la descomposición de estos contaminantes gracias a su procesamiento químico.

Para disminuir el impacto en la contaminación por el uso de motocicletas, se han emitido varias normas legales, entre ellas, la Resolución N° 0910 de 2008 expedida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) donde se reglamenta los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres en cumplimiento del Decreto N° 948 de 1995 que contiene el Reglamento de Protección y Control de la Calidad del Aire.

Tanto la Resolución N° 0910 como el Decreto N° 948 fijan límites a la cantidad de emisiones contaminantes permitidos para una motocicleta o vehículo y son la base para que el Ministerio de Transporte determine los mecanismos y técnicas adecuadas para medir los niveles de emisión de gases de motos y vehículos (revisión técnico mecánica) y aplicar las sanciones correspondientes en caso violar estos topes⁴¹. Adicionalmente, se han fijado restricciones para la circulación de motocicletas de dos tiempos y en conjunto con las autoridades municipales se ha establecido la prohibición de la matrícula de estos vehículos, estableciéndose un periodo de tiempo para su salida de circulación.

De acuerdo con cifras de la Secretaría de Tránsito Municipal, el número de vehículos particulares matriculados en Popayán es de 12.397 y de motocicletas es de 12.067; sin embargo el número real de autos que circulan por las calles es mucho mayor si se tiene en cuenta los autos y motos no matriculados en la ciudad. Aunque no existen estudios oficiales acerca del impacto del aumento de las motocicletas sobre el medio ambiente, la Corporación Autónoma Regional del Cauca – CRC ha realizado estudios para determinar la disminución de los niveles de contaminación cuando no están en circulación motocicletas y automóviles particulares.

El último estudio realizado fue desarrollado desde el 8 de septiembre hasta el 3 de octubre de 2014. En una primera fase, se realizó una revisión de emisión de gases en 48 automóviles de las cuatro empresas de transporte público colectivo, de los cuales 45 reprobaron el análisis de gases a pesar de contar con el documento de revisión técnico mecánica. La segunda fase evaluó la calidad del aire en la ciudad mediante estaciones de monitorio ubicadas en la terraza del edificio Edgar Negret y la terraza de la Universidad Autónoma del Cauca, al realizarse la comparación de los parámetros de contaminación ambiental en un día normal de tráfico con los parámetros de contaminación ambiental en el día sin carro y sin moto, realizado el 25 de septiembre, se pudo establecer que no hubo

⁴¹ Véase: Resolución N° 0910 de 2008 expedida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. En: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=31146>

Resolución modificatoria parcial de la Resolución N° 0910 de 2008 emitida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. En: https://www.minambiente.gov.co/images/Atencion_y_participacion_al_ciudadano/Consulta_Publica/150514_proy_res_mod_res_910_2008.pdf

un impacto importante en la disminución de los niveles de contaminación ambiental y calidad de aire, concluyéndose que los valores se mantuvieron estables con o sin carros y motos particulares transitando por la ciudad⁴². Finalmente, del estudio permite determinar que *“los vehículos de servicio público de la ciudad no cumplen con las técnicas para disminuir la emisión de gases”* y por lo tanto son los principales contaminadores del medio ambiente; los autos y motos particulares (incluidas las del servicio de mototaxi), tienen un menor porcentaje de participación en el total de gases contaminantes emitidos en un día normal de tráfico.

De acuerdo con la CRC, aunque los niveles de contaminación aún se mantienen dentro de los niveles permisivos, se requiere de mayores controles por parte de las empresas transportadoras y las autoridades de tránsito para disminuir los índices de emisión de gases; se espera que con la entrada en vigencia del SETP se reduzca estos niveles por la entrada a circulación de un nuevo parque automotor. Respecto al mototaxismo, aún faltan estudios para comprobar la participación de esta actividad sobre el total de gases contaminantes liberados a la atmosfera, solo se puede decir que de acuerdo con estudios realizados, la cantidad actual de motos en las calles contribuye en un menor porcentaje a la contaminación ambiental, esto se debe en parte, a las nuevas tecnologías incorporadas a estos vehículos que han permitido mejorar su desempeño y reducir los impactos negativos sobre el ambiente.

⁴² Corporación Autónoma Regional del Cauca. Boletín informativo N° 75 de noviembre de 2014. Informe de mediciones de la calidad de aire, revelan que no hubo disminución de emisiones atmosféricas en el día sin carro y sin moto en Popayán. El documento puede consultarse en: http://crc.gov.co/files/boletines_informativos/BOLETIN_INFORMATIVO_75.pdf

3.5. Propuesta de organización microempresarial

El mototaxismo es un fenómeno social el cual se expande todas las ciudades y lugares del país. Como se ha planteado anteriormente, es una actividad informal que impacta en la economía local mediante la transacción de dinero realizada al momento de prestar un servicio y la distribución del ingreso percibido por esta actividad. Su crecimiento se debe principalmente a la falta de oportunidades para acceder a un empleo formal y la ineficiencia del Estado para poder diseñar programas y políticas públicas acordes con los cambios económicos y las transformaciones en las estructuras y necesidades sociales.

3.5.1. La economía solidaria como base de la propuesta microempresarial

La economía solidaria o de la solidaridad es un modelo económico, encargado de integrar tanto las capacidades como las potencialidades de un grupo o grupos de personas, trabajando de manera conjunta con el fin de lograr ciertos beneficios sociales y culturales. Ayudando de cierta manera a fortalecer las familias con menos posibilidades, prestando apoyo y orientación en ciertas situaciones. Para Razeto (1993) la economía de la solidaridad se identifica, “[...] *en una parte o sector especial de la economía: en aquellas actividades, empresas y circuitos económicos en que la solidaridad se haya hecho presente de manera intensiva y donde opere como elemento articulador de los procesos de producción, distribución, consumo y acumulación*” (Razeto, 1993: 8). Desde esta perspectiva, la competencia en una economía solidaria, pasa a un segundo plano o se limita de manera considerable. Donde se diferencia de las demás en la medida que crea una sociedad la cual no solamente genera utilidades económicas sino también, unos “valores de uso” el cual satisface las necesidades tanto de los productores como de las demás personas. Su campo de acción no está orientado a la acumulación de riquezas porque tiene un fuerte componente social.

Para Coraggio (2011), la economía solidaria es la base para avanzar hacia un sistema económico alternativo, el cual corrija las deficiencias del sistema económico actual y propenda por un funcionamiento económico más justo y equilibrado (Coraggio, 2011:

381). Con este modelo se busca generar nuevas prácticas para hacer frente al actual sistema institucional dominado por los principios de la economía de mercado y orientar su práctica hacia la construcción de un sistema económico más equitativo, minimizando las consecuencias negativas de la economía actual y garantizando en cada eslabón del proceso productivo unos principios solidarios y cooperativos los cuales permitan un trabajo digno, asociativo y autogestionado que facilite el progreso y el desarrollo humano.

Razeto (1993), plantea que en el ejercicio económico lo principal es la producción y distribución de todos los bienes y servicios. Una vez se haya realizado la distribución entra la solidaridad para corregir, compartir y ayudar a todas las personas quienes de una u otra manera resultaron desfavorecidas. Para el autor, la solidaridad no debe incorporarse al finalizar todo el proceso económico sino además, debe ir introducida en cada fase del ciclo económico, es decir, producir, consumir y acumular con solidaridad a fin de lograr el máximo beneficio social. De esta manera, la solidaridad facilita la cooperación en el trabajo y el uso compartido del conocimiento, permite una mejor creatividad a la hora de solucionar problemas o emprender ideas, haciendo de la toma de decisiones una forma participativa y el desarrollo del personal derivados de la interacción entre los demás individuos y su comunicación sea eficiente (Razeto, 1993: 5).

La importancia de la Economía de la Solidaridad para la creación de una propuesta microempresarial para el mototaxismo, radica principalmente en su modelo económico, que abarca todo tipo de organización cooperativa, empresas autogestionadas, organizaciones económicas populares y todo tipo de pequeña y mediana empresa en busca de un beneficio para la comunidad, en procura de resolver los principales problemas sociales como el desempleo y la desigualdad (Razeto, 1993). Es una economía alternativa, diferente del modelo capitalista, el cual basa su acción en la cooperación y no en la competencia, prima más el trabajo sobre la acumulación de capital y sus bases teóricas están fundamentadas en valores, en lo cooperativo y comunitario las cuales se convierten en la carta de navegación de las organizaciones tanto económicas como sociales agrupadas bajo este modelo económico.

Para Coraggio (2011), treinta años de neoliberalismo han hecho evidente el carácter estructural de la cuestión social propia del capitalismo: la exclusión masiva del empleo, la erosión de los salarios y de los derechos sociales, la concentración ampliada de la riqueza, la liberación de un mercado globalizado feroz en sus castigos con quien no puede competir, la expansión de un llamado sector informal que se fagocita a sí mismo por la competencia salvaje por la supervivencia (Coraggio, 2011:11).

La economía capitalista reconoce como económico toda actividad con un valor monetario y se transe en el mercado a través de un determinado precio más no reconoce los factores de producción los cuales no tienen un valor monetario y contribuyen a la producción y transacción de un bien o servicio en el mercado. Según Razeto (1993), la realidad social va más allá de un determinado bien valorado y transado monetariamente, detrás de todo esto hay un proceso en el cual se requiere de factores productivos no valorados mediante un precio y sin embargo contribuyen a la producción. La economía de la solidaridad abarca además de una valoración económica y un libre mercado, también reconoce todos los factores productivos monetarios y no monetarios los cuales intervienen en la producción de un bien o servicio a la existencia de necesidades insatisfechas mediante el gasto o uso de dinero; su esencia está en la satisfacción de las necesidades, aspiraciones y deseos que contribuyan al progreso familiar y social mediante el desarrollo de actividades enmarcadas en un contexto cultural y político el cual desemboque en un bienestar social y comunitario sin primar el factor dinero o la utilidad monetaria.

Su fundamento es, sin duda, el trabajo y el conocimiento encarnado en los trabajadores y sus sistemas de organización, pero la base material de la economía exige contar con medios de producción, crédito, tener sus propios mercados o competir en los mercados dominados por el capitalismo. Para Coraggio (2011), para eso debe competir por las voluntades que orientan las decisiones económicas individuales y también competir con las organizaciones capitalistas en sus mercados, sin caer para ello en la objetivación propia de la empresa capitalista, la cual ve a las personas como sustituibles y a sus necesidades como un “gancho” para incentivarlas a contribuir a la eficiencia empresarial. Debe también reservar una parte de sus resultados económicos para reinvertir en sí misma o en su entorno, pero ésta no es acumulación en el sentido capitalista, pues está

subordinada a la satisfacción de necesidades y a la calidad de las relaciones sociales, y no se basa en la explotación del trabajo ajeno (Coraggio, 2011: 46).

Dado lo anterior, una propuesta de organización microempresarial para el mototaxismo no puede enmarcarse dentro de una economía capitalista. Como se ha mencionado anteriormente, este es un fenómeno social, propio de una población en gran medida marginada de la economía de libre mercado. Su desarrollo y organización productiva representa lo característico de la economía solidaria, el hecho de organizarse para crear un grupo de trabajo y apoyo, el compartir espacios y recursos, el esfuerzo común por dignificar su actividad y el liderazgo y lucha por un objetivo en común convierten esta actividad en un movimiento social el cual representa el esfuerzo de muchas familias por salir adelante en una ciudad escasa de oportunidades y donde falta un proyecto conjunto en pro del beneficio de los habitantes, con mejores oportunidades de desarrollo.

3.5.2. El modelo de trabajo cooperativo

De acuerdo al ministerio de Trabajo, dentro del modelo de economía solidaria se encuentra el trabajo cooperativo como una de las soluciones para unir esfuerzos y superar los desafíos que plantea el desarrollo económico y social dentro de un determinado grupo social. El trabajo cooperativo es la unión de un grupo de personas quienes se asocian, contribuyen económicamente a la cooperativa y aportan su capacidad de trabajo para el desarrollo de actividades económicas, profesionales o intelectuales, con el fin de producir en común bienes, ejecutar obras o prestar servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general bajo la finalidad del interés social y sin ánimo de lucro. Según Razeto (1993), para el camino hacia la solidaridad económica no necesariamente ha de empezar desde abajo:

“[...] para revertir el proceso de empobrecimiento y subordinación del trabajo no es preciso esperar que primero se imponga con toda su fuerza reductora. Se abre así un segundo sendero hacia la economía de solidaridad, consistente en el esfuerzo que hacen quienes aspiran a recuperar la dignidad y plenitud humana del trabajo, a través de experiencias de trabajo asociado, en empresas autogestionadas y cooperativas de trabajadores” (Razeto, 1993: 38-39).

El modelo cooperativo se fundamenta en características propias del trabajo comunitario como la solidaridad, la ayuda mutua, la colaboración y la cooperación colectiva, a fin de lograr la satisfacción de las necesidades de tanto de los asociados como de sus familias y comunidad en general. Su funcionamiento es considerado una actividad económica porque permite realizar actividades que benefician a sectores como el comercio, servicios, industrial, entre otros. Otro factor importante del modelo cooperativo está relacionado con la ausencia del ánimo de lucro el cual permite reinvertir las utilidades obtenidas en desarrollo de su actividad en la misma empresa y así fortalecer su misión institucional mediante la creación de reservas financieras para prestar un mejor servicio y garantizar el bienestar de sus socios o afiliados.

De este modelo cooperativo surgen las denominadas cooperativas, definidas como “*una asociación autónoma de personas que se han unido voluntariamente para hacer frente a sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes, por medio de una empresa conjunta y democráticamente controlada*”. En Colombia, el artículo 4 de la Ley 79 de 1988, define a la cooperativa como la empresa asociativa sin ánimo de lucro en la cual los trabajadores o los usuarios, según el caso, son simultáneamente los aportantes y los gestores de la empresa, creada con el objeto de producir o distribuir conjunta y eficientemente bienes o servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general.

A criterio de la Cámara de Comercio, existen varias clases de cooperativas diferenciadas entre sí por el servicio prestado a sus asociados y comunidad en general, es así como en el país se encuentran cooperativas con sección de aporte y crédito, multiactivas e integrales sin sección de ahorro y crédito, especializadas en actividades diferentes a las financieras, precooperativas, administraciones públicas cooperativas, de trabajo asociado, entre otras. Todas estas organizaciones desarrollan actividades democráticas y humanísticas bajo el concepto de solidaridad y responsabilidad compartida. De acuerdo con Razeto (1993), desde estas experiencias asociativas y grupales se abre un proceso más amplio que poco a poco puede ir englobando a más sectores de la economía popular en una perspectiva de economía de solidaridad.

“[...] En efecto, el testimonio de estas organizaciones demuestra y enseña que existen abundantes beneficios que pueden obtenerse mediante asociación y cooperación entre personas y actividades económicas individuales y pequeñas. Operando juntos es posible desplegar actividades de mayor envergadura: se puede por ejemplo, acceder a mejores precios en el abastecimiento de insumos, o llegar a complementar actividades productivas reduciendo costos, o sustituir intermediarios mediante la comercialización conjunta, o acceder a créditos mediante avales cruzados, o aprender nuevas técnicas productivas y de gestión a través del intercambio de experiencias, etc.” (Razeto, 1993: 18).

Independientemente del modelo de cooperativa a establecer, su función principal será la de propender por un apoyo solidario bien sea mediante trabajo, apoyo en cuanto a crédito, ahorro y consumo o producción de bienes o servicios que de una manera individual sería difícil de conseguir; por ende, el trabajo cooperativo implica realizar aportes económicos o de trabajo por parte de los asociados para poder cumplir con la misión institucional y beneficiar a socios y comunidad en general. Así mismo, todos los modelos de cooperativas son autogestionarios, mantienen una autonomía en la toma de decisiones y donde prima el bienestar colectivo y la democracia sobre influencias en busca de satisfacer el interés particular.

Según la Confecoop, toda organización empresarial agrupada bajo el modelo de trabajo cooperativo tiene en su estructura características esenciales que la diferencia de demás organizaciones económicas, estas son:

- La mejora en la calidad de vida los socios, mediante el trabajo cooperativo y solidario en aras de lograr el máximo bienestar sobre la acumulación de riqueza.
- La adhesión es libre y voluntaria al igual que los aportes económicos y de trabajo requeridos para sacar adelante la cooperativa.
- La relación socio – cooperativa es diferente a la relación asalariado – empresa, dada su naturaleza solidaria y de trabajo en equipo. No obtiene un salario por pertenecer a la cooperativa sino compensaciones económicas y la prestación de servicios a sus socios.

- El funcionamiento interno de la cooperativa se concierta democráticamente con los socios los cuales deben aprobar por unanimidad y en su totalidad los estatutos con los que se va a regir su constitución y funcionamiento.
- Las Cooperativas guardan independencia y autonomía en sus relaciones de trabajo y gestión frente al Estado y terceros a fin de evitar desviaciones que perjudiquen su misión y carácter solidario - cooperativo.
- El beneficio que se desprenda de la actividad de las Cooperativas debe tener un alcance universal con relación a sus asociados y no beneficiar solo a unos pocos.
- Las Cooperativas, sea cual sea su actividad principal, no pueden pertenecer a una sola persona, pues cada asociado es al mismo tiempo dueño, gestor, y trabajador de esta organización, esto implica que las decisiones de corte estratégico deben ser consensuadas de manera democrática por todos los asociados.
- Las relaciones asociado – cooperativa son autorreguladas, es decir, los mismos socios deben definir y aceptar las relaciones contractuales en temas como trabajo, compensaciones, aportes, etc., el cual de forma concertada logre la definición de los derechos y deberes que tendrán quienes hagan parte de esta organización.

El modelo cooperativo brinda la mejor opción para organizar a la población mototaxista de la ciudad debido a sus características sociales y económicas lográndose la creación de una organización microempresarial donde prima la utilidad social sobre la utilidad económica. Para Razeto (1993) los integrantes de una organización cooperativa:

“[...] van profundizando juntos el sentido de lo que hacen, y entonces se vinculan, se apoyan, organizan encuentros, forman redes... Las organizaciones que crean son diferentes, pero todos ellos van introduciendo solidaridad en sus experiencias económicas y en la economía general. Los procesos que impulsan asumen diferentes nombres: economía popular, autogestión, cooperativismo, organización de base, desarrollo local...” (Razeto, 1993: 115).

Esto se traduce en grandes beneficios para los potenciales socios en la medida que les va a permitir tener acceso a recursos tanto económicos como de factores producción los cuales servirán para mejorar sus condiciones de trabajo, así como tener un respaldo mediante el cual garantice el desarrollo de su actividad bajo mejores estándares de seguridad, con una identificación legal de su trabajo, y un acompañamiento económico y solidario en aras de servirle al mototaxista para mejorar su nivel de vida y trabajar de manera más segura y responsable.

Una organización microempresarial de corte cooperativo va a traer más beneficios para los mototaxistas en la medida en que les permita mediante un aporte de dinero, ajustado a la capacidad de pago, contar con recursos económicos para cuando necesite reparar o mejorar su capital de trabajo, atender algún imprevisto en su hogar, acceder a créditos y hasta tener un respaldo jurídico cuando se presente alguna dificultad legal ante las autoridades de tránsito o ante el gobierno. Así mismo, al tener una constitución legal se puede acceder a beneficios económicos del Estado para microempresas, donaciones, acceso a un mejor servicio de salud (salud prepagada), seguros de vida, seguros contra accidentes de tránsito o hurto, respaldo jurídico (abogado) para atender y solucionar cualquier dificultad legal que se presente debido a la prestación del servicio y finalmente al estar organizados bajo un modelo microempresarial se podrá negociar la reglamentación de su trabajo ante las autoridades municipales.

La organización bajo el modelo de Cooperativa es una alternativa al trabajo informal que fomenta la solidaridad, el trabajo en equipo y la cooperación de los mototaxistas bajo condiciones similares de trabajo, educación y calidad de vida, buscando la forma de salir adelante en una ciudad con escasas oportunidades laborales y donde aún falta mucho para lograr un cubrimiento adecuado de las necesidades de la población.

3.6. Diseño de la propuesta de organización microempresarial

El modelo organizacional de cooperativa está definido en Colombia bajo la ley 79 de 1988 como una empresa asociativa sin ánimo de lucro, en la cual los trabajadores o los usuarios son simultáneamente los aportantes y los gestores de la empresa, creada con el objeto de producir conjunta y eficientemente bienes o servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general.

La propuesta de la creación de una cooperativa de servicios para los mototaxistas de la ciudad de Popayán, emerge a partir de los resultados obtenidos del estudio realizado, donde se encontraron un sin número de necesidades insatisfechas por razones como la pobreza, desigualdad y falta de oportunidades laborales. A partir de estas necesidades, se plantea el diseño de la propuesta de organización microempresarial a nivel de cooperativa solidaria, donde la idea no es legalizar el transporte informal del mototaxismo ya que esta es tarea única y explícitamente del estado colombiano. Por esta razón, surgió esta iniciativa enfocada a ejercer en esta clase de trabajo informal, una ayuda o auxilio donde su finalidad es lograr convertirse en un respaldo para ellos y resolver, en cierta medida, parte de sus carencias y obtener beneficios en pro de aportar a la mejora de su calidad de vida.

Para Razeto (1993), las organizaciones económicas populares no son solo una parte de ese mundo popular y de realidad de la pobreza desde la cual se abre un camino hacia la economía solidaria, algunas de las experiencias asociativas más avanzadas muestran ser posible que las organizaciones de la economía popular lleguen a operar en adecuados niveles de eficiencia sin perder sus características distintivas. En su crecimiento, es probable que muchas de estas unidades económicas cambien de formas, de modos de organización, de estructura funcional, etc., pero sin afectar por ello el carácter solidario y alternativo al cual las distingue.

“[...] la perspectiva es que lleguen a configurar entre todas ellas junto a otras formas de empresas alternativas, familiares, autogestionarias y cooperativas un sector de economía solidaria. Un sector quizá pequeño pero dinámico y expansivo, que se inserte

activamente en la economía nacional, aportando en ella no solo el resultado concreto de su trabajo, sino además el estímulo renovador de sus valores propios, la fuerza innovadora de la creatividad popular, energías gestionarias y empresariales de nuevo tipo” (Razeto, 1993: 18).

Dentro de la normatividad legal que rige las cooperativas está principalmente la Ley 79 de 1988 la cual establece toda la doctrina legal y los principios sobre los cuales se rige el cooperativismo en el país. El decreto 1482 de 1989 que determina la naturaleza, características, constitución, regímenes interno, de responsabilidad y sanciones y dicta medidas para el fomento de las empresas de servicios en las formas de administraciones públicas cooperativas. La ley 454 de 1988 por la cual crea el Departamento de Economía Solidaria y la Superintendencia de Economía Solidaria, dotando de toda una estructura institucional los establecimientos regidos bajo el modelo de Economía Solidaria. El decreto 4588 de 2006 Por el cual se reglamenta la organización y funcionamiento de las cooperativas y precooperativas.

De acuerdo a la DIAN, el modelo cooperativo cuenta con un régimen especial de tributación el cual otorga incentivos tributarios a las empresas donde en su naturaleza son sin ánimo de lucro y el desarrollo de sus actividades económicas está marcado a generar beneficios sociales para la comunidad. Los beneficios tributarios concedidos a estos contribuyentes se encuentran contenidos explícitamente Título VI, Libro I del Estatuto Tributario en los artículos 356 a 364, entre los cuales, se destacan el manejo diferencial para el impuesto de renta (artículo 19, numeral 4), IVA e impuesto al patrimonio.

Las cooperativas de servicios según la asamblea legislativa plurinacional, están definidas como empresas solidarias en las que los asociados desarrollan personalmente las actividades propias de su objeto social, a fin de atender las obligaciones comerciales de las cooperativas con sus clientes, en los ámbitos de la producción de bienes, la ejecución de obras o la prestación de servicios, según sea el caso, generando trabajo permanente. El desarrollo de las actividades debe hacerse de manera autogestionaria, buscando un ingreso digno y justo en beneficio de los asociados.

A partir de esta definición, la cooperativa de servicios para los mototaxistas de la ciudad de Popayán, cuya razón de ser son los asociados y sus familias, propender por el desarrollo integral de los mismos, de la comunidad y su entorno en general. En este caso se trata de asociados que específicamente prestan servicio de mototaxi en la ciudad, fomentando y fortaleciendo la economía solidaria entre ellos, fundamentada en los valores y principios de la doctrina cooperativa, a través del fortalecimiento permanente de su estructura organizativa.

El objetivo principal de la cooperativa de servicios es buscar un desarrollo social equilibrado y justo, dándole prioridad al crecimiento del asociado trabajador en sus dimensiones de ciudadano, hombre solidario y empresario, la cual para su funcionamiento aplica constantemente la doctrina solidaria como filosofía de trabajo de la siguiente manera: Empresa capaz de brindar soluciones financieras ágiles con servicios de buena calidad logrando consolidar la confianza a sus asociados mototaxistas a quienes se les ofrecen servicios integrales como ahorro, crédito y adquisición de motopartes, en pro del buen funcionamiento de su capital de trabajo, cultura y bienestar social en general. Para Coraggio (2011), en todo caso, la sostenibilidad económica de un sistema de economía basado en el trabajo autogestionario es un objetivo de mediano plazo y no se define a nivel micro:

“[...] en relación a los tiempos y ciclos de consolidación y desarrollo, el crédito adecuado puede jugar un papel crítico en superar problemas de acceso a medios de producción de alto costo, al tiempo de maduración del proyecto, a las variaciones estacionales, a crisis ocasionales, etc. Pero desde la perspectiva de la construcción y sostenibilidad de un sector de economía solidaria no es lo mismo acceder al microcrédito gestionado como parte del proceso de extensión del ciclo del capital financiero que hacerlo como parte de un sistema de socialización de los ahorros y de subsidios cruzados por parte de un sistema fiscal y financiero. (Coraggio, 2011: 151).

Para lograr el objetivo principal de la cooperativa, y considerando que al ser informales, esta actividad no les genera los ingresos suficientes para costear los daños e imprevistos originados en la prestación de su servicio, la cooperativa se encargaría de facilitarles los recursos económicos o físicos para solucionar sus dificultades. Teniendo en cuenta su condición de empresa, tendrán facilidades una serie de soluciones y beneficios a los asociados, entre los cuales se destacan:

- **Facilidades para la compra de repuestos, motopartes y mantenimiento de la motocicleta.** Cuando durante su jornada de trabajo resulta un accesorio o repuesto averiado y se imposibilita continuar con su trabajo diario, a manera de solución a estos inconvenientes la cooperativa cuenta con un centro de acondicionamiento para motocicletas, donde además de comerciar el repuesto, reparan su motocicleta, si el neumático se poncha, o tiene alguna falla se le ofrece una solución, también brinda el servicio de pintura completa o parcial de este vehículo automotor a tarifas cómodas, e incluso tendrá contratos con concesionarios proveedores de motocicletas nuevas para los asociados que lo deseen, con la obligación y responsabilidad de pagar cualquiera de los mencionados a cuotas establecidas de la manera más conveniente, tanto para el asociado como para la organización. Es importante resaltar, todos los ingresos obtenidos a partir de la prestación de estos servicios, se invertirán en la cooperativa para mejorar el funcionamiento y prestar nuevos servicios a sus asociados.
- **Asesoría jurídica para los asociados.** En éste aspecto, dado el caso de tener una accidente de tránsito o problema con las autoridades, considerando por un lado como una de las principales causas de accidentalidad en motocicletas es producida por el mal estado en que se encuentra la infraestructura vial en todo el país, la falta de señalización, el deficiente mantenimiento de la moto y la falta de uso de elementos de protección personal, como el casco y los chalecos reflectores; y por otro lado, la imprudencia de estos individuos, pues algunos no cuentan con una licencia de conducción, lo cual provoca diferentes accidentes, sustos, heridos y a veces perdidas fatales, donde el mototaxista en ejercicio de su labor, resulta directa o indirectamente afectado ya sea por daños causados en la integridad del conductor y su motocicleta o contra terceros.

De acuerdo con el Fondo de Prevención Vial, los motociclistas son los primeros causantes de accidentes de tránsito; y por lo tanto necesite la asesoría de un abogado, la cooperativa se encargará de manera espontánea de financiarlo, a fin de darle solución al problema del asociado; por su parte, éste se comprometerá al pago de unas cuotas hasta cubrir completamente el valor de la deuda.

- **Préstamos para pago de multas de tránsito.** De acuerdo con la encuesta económica aplicada, el 59,5% de los mototaxistas, han sido multados por su trabajo dado que al ser informal el gobierno no lo va a legalizar, pues su objetivo es acabar con este fenómeno al ser considerado una seria amenaza contra el transporte formal. Por ende, dadas las condiciones económicas de estos informales, muchos de ellos no cuentan con dinero extra y no han podido pagar esta deuda, en este aspecto, la cooperativa también les facilita el servicio de un abogado en el caso de necesitar un convenio de pago con la contraparte, el cual se faculta para financiarla e intentar negociar a fin de disminuir en cierta medida el valor de las mismas y pagarlas en un tiempo acorde al valor del monto y a la capacidad monetaria del afectado.
- **Financiación para la compra de SOAT y seguros adicionales para pasajeros y mototaxistas.** Otra de las dificultades más importantes encontradas y tal vez la más común, donde aproximadamente el 60% de los mototaxistas reconocen trabajar sin ningún tipo de seguro contra accidentes, dato preocupante al demostrar que los usuarios están tomando un riesgo muy grande, debido ciertamente al abordar este medio de transporte podrían sufrir un accidente donde resulte más perjudicado y al no contar con este seguro obligatorio, se puede decir, el conductor quien fácilmente lo dejaría “botado” en el lugar donde ocurrieron los hechos sin remordimiento alguno.

Para contrarrestar este tipo de situaciones, una solución de la cooperativa es facilitarles un préstamo en dinero a los asociados quienes así lo requieran para estos fines, con el objetivo de cubrir casi en su totalidad de los asociados asegurados con el SOAT, e igualmente existe la posibilidad de adquirir un seguro extracontractual, encargado de indemnizar hasta la suma asegurada, los perjuicios materiales causados a terceros

derivados de la responsabilidad civil extracontractual en que incurra el asegurado de acuerdo con la legislación colombiana por lesión, muerte o daño a bienes de terceros, ocasionados a través del vehículo amparado; quienes al ser acreedores de estos, deberán acordar con la cooperativa pagarlos a cuotas.

- **Afiliación a los sistemas de seguridad social.** aproximadamente el 27.2% de los mototaxistas no cuentan con afiliación a ningún sistema general de seguridad social en salud, lo cual es preocupante debido a que diariamente están expuestos a problemas de salud generados por este trabajo, entre ellos: se identificaron riesgos como el aumento de la exposición a ruido constante, la luz ultravioleta (luz solar), al polvo y humo durante la jornada laboral, y también deben trabajar bajo la lluvia, donde a largo plazo podría llegar a ocasionar una contusión irreversible, y más grave aún si no es tratada a tiempo por el hecho de no contar con una afiliación al sistema de salud.

También se encontraron lesiones pre-cancerosas y cáncer de piel, enfermedades respiratorias dado que deben enfrentarse diariamente a la contaminación debido al material particulado suspendido y a los gases expulsados por los tubos de escape en el aire, producto de la combustión de los vehículos, problemas de columna y otras relacionadas con el aparato reproductor, presencia de enfermedades de proceso irritativo y lesiones cutáneas, Todo ello a causa de enfermedades producidas por la exposición constante a los cambios climáticos e inadecuadas condiciones para el ejercicio de su labor conducen a un desequilibrio en el estado de salud de la persona y, por ende, a una mala calidad de vida.

Dicho lo anterior, y con el objetivo de mitigar este aspecto la cooperativa contará con un mecanismo de afiliación a EPS donde al menos se les asegura salud por el SISBEN con la garantía de la cooperativa que los respalda.

- **Líneas de ahorro para mototaxistas y sus familias.** El ahorro es otro de los servicios ofrecidos por la cooperativa, consistente en apartar cualquier cantidad de dinero en forma sistemática y constante, a fin de establecer una reserva para el futuro y en cualquier momento poder ser utilizada, de tal manera que en el largo plazo se haya multiplicado y

les sirva en pequeña o gran medida para invertirlo o cualquier otro fin, para lo cual la clave está en intentar gastar menos de lo poco que ganan, aunque cabe resaltar, en esta actividad es casi nulo el hecho de existir un sobrante de dinero para destinarlo es este propósito, pues desafortunadamente algunos viven fuera de sus posibilidades, y para quienes ahorrar esta por fuera de sus capacidades. Partiendo de este punto, la cooperativa manejará la opción de ahorrar para sus asociados, con el fin de hacerlo rendir a largo plazo.

- **Identificación de los mototaxistas para prestación de un servicio seguro y confiable a la comunidad.** La cooperativa debe implicar nuevos riesgos, a causa de ver implicados en estos informales delincuentes, donde lo que nació como una alternativa de empleo en algunas ciudades ha logrado convertirse con el paso de los años, en un aliado estratégico para la delincuencia. Involucrando desde hurtos y fleteos hasta asesinatos, catalogándose como un aspecto muy común en esos lugares donde el mototaxismo logro aflorarse, y quienes se aprovechan de la manera como está estructurado este tipo de transporte público el cual de una manera u otra les sirve de fachada, por eso algunos payaneses califican a los mototaxistas como bandidos, donde por las acciones de unos, los tildan a todos; y es ahí donde la cooperativa entra en ejercicio, en aras de cambiar esa percepción que tienen los ciudadanos hacia los mototaxistas.

La cooperativa tratará de identificar a sus asociados al momento de transitar por las calles de la ciudad mediante un carnet único de motociclistas el cual indica estar censado dentro de la misma, además, deberán vestir chalecos con material reflectivo señalados mediante un código alfanumérico debidamente bordado, tanto para el conductor como para el eventual usuario, el cual ha de ser visible cuando se conduzca y debe abstenerse de llevar algún objeto que restrinja o impida la visibilidad del código, el cual será portado diariamente y también deberá ir plasmado el logotipo de identificación como cooperativa de mototaxistas y la respectiva identificación personal del mismo.

De este modo, al visualizar un mototaxista con su respectiva identificación, se presume no es un delincuente, también se les facilitará un manual de buena conducta, y se promoverá el fortalecimiento de un club de motocicletas, con el fin de capacitar en seguridad vial. Con la respectiva identificación que los cataloga como cooperativa de mototaxistas, logrará generar en cierta medida una sensación de seguridad y respaldo tanto en los usuarios de estos como en el mismo trabajador.

- **Gestión de recursos financieros ante el Estado y organismo internacionales.** Para Razeto (1993), la economía popular combina recursos y capacidades laborales, tecnológicas, organizativas y comerciales de carácter tradicional con otras de tipo moderno, dando lugar a un increíblemente heterogéneo y variado multiplicarse de actividades orientadas asegurar la subsistencia y la vida cotidiana. Ella opera y se expande buscando intersitios y oportunidades encontradas en el mercado, busca aprovechar beneficios y recursos proporcionados por lo servicios y subsidios públicos, se inserta en experiencias promovidas por organizaciones no- gubernamentales e incluso a veces logra reconstruir relaciones económicas basadas en la reciprocidad y la cooperación que predominaban en formas más tradicionales de organización económica (Razeto, 1993: 12).

De esta manera, buscar apoyo de las ONGs u organizaciones no- gubernamentales es otra de las opciones más importantes, hacia donde estará enfocada la cooperativa, según el portal de economía solidaria, son caracterizadas por la cooperación internacional para el desarrollo, las cuales técnicamente son entidades de derecho privado, sin ánimo de lucro, con claros objetivos de beneficio social, tienen trabajo voluntario y reinvierten sus excedentes en su objeto social, también realizan aportes específicos para el desarrollo de la economía solidaria, los objetivos principales de la inmensa mayoría de las ONGs, expresado de cierta manera, están relacionados con la reducción o erradicación de la pobreza y las desigualdades en el mundo, cabe resaltar, que este tipo de organizaciones, apoyan entre tantas, a las cooperativas con el propósito de llevar a cabo proyectos y programas directamente relacionados con esta economía solidaria, en pro del beneficio social

De tal modo, la cooperativa se ocupará de presentar proyectos ante el estado y organismos internacionales, con el objetivo de captar recursos públicos en aras de beneficiar a los mototaxistas, para lograr una mejor organización, a su vez, por gestión de la cooperativa es más fácil acceder y desarrollar propuestas a un congresista con el fin de solicitar beneficios y empezar crear gestiones mediante la vía legal, lo cual no era posible por la vía ilegal en la cual están actualmente organizados, aunque ahí el problema persistente es el tipo de transporte, pues no tiene mucha garantía. De esta manera, es más probable acceder a subsidios de vivienda por parte del gobierno influenciados por la operación de la cooperativa que los agrupa, entre otros.

En consecuencia, es notable que la creación de una cooperativa no resuelva el problema de la informalidad por completo, pero sí ayudaría a disminuir los efectos negativos de este fenómeno en la ciudad, y sería un problema de menor relevancia.

Podrán tener acceso a estos beneficios otorgados por la cooperativa, siempre y cuando cumplan con ciertos requisitos, entre estos: deben realizar un aporte mensual por asociado, en apoyo al funcionamiento de la cooperativa por un valor de \$10.000 (diez mil pesos), este aporte es sumamente importante, debido en cierta manera a que para efectos de tener una reserva en dinero, la cooperativa deberá destinar un porcentaje del dinero recolectado mensualmente a causa de este aporte, a un fondo en pro de su bienestar, el cual será destinado ya sea para educación, capacitación o según las circunstancias o cualquier situación presentada sin antelación. De esta manera, el objetivo es estar al día con las obligaciones las cuales llegasen a contraer para con la misma. Donde socialmente busca generar y mantener un trabajo digno y sostenible en un ambiente de bienestar socio cultural para los asociados y su núcleo familiar, todo lo anterior enmarcado dentro un modelo de autogestión, autonomía y autodeterminación permitiéndoles el logro de sus objetivos económicos sociales y de desarrollo personal.

3.6.1. Administración de la Cooperativa

De acuerdo a la superintendencia de la economía solidaria de Colombia y Decreto 4588 de 2006, plantea los siguientes órganos existentes en una cooperativa de servicios y sus respectivas funciones:

3.6.1.1. Órganos de administración central

La administración de la Cooperativa estará a cargo de la Asamblea General, el Consejo de Administración y el Gerente.

3.6.1.1.1. Asamblea General

La Asamblea General es el órgano máximo de administración de la Cooperativa y sus decisiones son obligatorias para todos los trabajadores asociados, siempre y cuando hayan adoptado de conformidad con las normas legales, reglamentarias o estatutarias. La constituye la reunión de los trabajadores asociados hábiles o de los delegados elegidos por éstos. Los asociados hábiles serán los inscritos en el Registro Social quienes no tengan suspendidos sus derechos y se encuentren al corriente en el cumplimiento de todas sus obligaciones con la Cooperativa al momento de la convocatoria para la celebración de la Asamblea General y de conformidad con el reglamento que sobre el particular expida el Consejo de Administración. La Junta de Vigilancia verificará la lista de asociados hábiles e inhábiles suministrada por la administración y la relación de estos últimos será publicada para conocimiento de los afectados, la cual durará fijada en las sedes de la Cooperativa por un término de 15 (quince) días calendario anteriores a la fecha de celebración de la Asamblea, tiempo durante el cual los asociados afectados podrán presentar los reclamos relacionados con la capacidad de participar.

Clases de asamblea general: asambleas ordinarias y extraordinarias. Las ordinarias deberán celebrarse dentro de los tres meses del año calendario para el cumplimiento de sus funciones regulares. Las extraordinarias podrán reunirse en cualquier época del año con el objeto de tratar asuntos imprevistos o de urgencia los cuales no puedan postergarse hasta la siguiente Asamblea General Ordinaria y en ellas se tratarán únicamente los asuntos para los cuales han sido convocados y los que derivan estrictamente de estos.

De conformidad con las disposiciones legales vigentes, son funciones de la Asamblea General:

- Establecer las políticas y directrices generales de la Cooperativa para el cumplimiento del objeto social.
- Examinar los informes de los órganos de administración y vigilancia.
- Aprobar o improbar los estados financieros de fin de ejercicio.
- Fijar aportes extraordinarios o cuotas especiales para fines determinados y que obliguen a todos los trabajadores asociados.
- Elegir y remover los miembros del Consejo de Administración y de la Junta de Vigilancia, conforme a los estatutos.
- Elegir y remover el Revisor Fiscal y su suplente y fijar su remuneración.
- Conocer la responsabilidad de los miembros del Consejo de Administración, de la Junta de Vigilancia y del Revisor Fiscal, y si es el caso, decidir en única instancia las sanciones a que haya lugar.
- Disolver y ordenar la liquidación de la Cooperativa.
- Las demás que le señale la ley.

3.6.1.1.2. Consejo de Administración

Siguiendo los lineamientos de la superintendencia de la economía solidaria de Colombia, plantea el siguiente órgano de administración:

El Consejo de Administración es el órgano permanente de administración de la Cooperativa subordinado a las directrices y políticas de la Asamblea General. Estará integrado por 4 (cuatro) miembros principales y 4 (cuatro) suplentes elegidos por la Asamblea General, sin perjuicio que puedan ser reelegidos o removidos libremente por ésta. Una vez instalado elegirá entre sus miembros principales un Presidente y un Vicepresidente y nombrará un Secretario. Se reunirá ordinariamente por lo menos una (1)

vez al mes, según el calendario que para el efecto adopte y extraordinariamente cuando las circunstancias lo exijan. Entre sus funciones estará:

- Expedir su propio reglamento de funcionamiento.
- Decidir sobre el ingreso, retiro, exclusión, suspensión, sanciones de los asociados de conformidad con lo reglamentado.
- Reglamentar los servicios y fondos de la cooperativa.
- Elaborar el presupuesto, la estructura operativa y nómina de cargos.
- Dar cumplimiento a los mandatos de la asamblea.
- Nombrar el gerente y miembros de los comités especiales.
- Convocar a asamblea general ordinaria y extraordinaria.
- Verificar si los montos de las pólizas de manejo de los seguros para proteger a los empleados y activos de la cooperativa corresponden a los exigidos en las respectivas disposiciones.
- Estudiar, atender los informes y recomendaciones de los órganos internos de control.
- Otras que le correspondan.

3.6.1.1.3. Representante legal

Para la Superintendencia de la Economía Solidaria de Colombia, el Gerente es el Representante Legal de la Cooperativa, principal ejecutor de las decisiones de la Asamblea General y del Consejo de Administración quien lo nombrará, y plantea las siguientes funciones. Son funciones del Gerente:

- Ejecutar las decisiones, acuerdos y orientaciones de la Asamblea General y del Consejo de Administración, así como supervisar el funcionamiento de la Cooperativa, la prestación de los servicios, el desarrollo de los programas, cuidar de la debida y oportuna ejecución de las operaciones y su contabilización y velar porque los bienes y valores se hallen adecuadamente protegidos.

- Proponer las políticas administrativas de la Cooperativa, los planes y programas para el desarrollo empresarial y preparar los proyectos y presupuestos que serán sometidos a consideración del Consejo de Administración.
- Rendir periódicamente al Consejo de Administración, por lo menos una vez al mes, los informes relativos al funcionamiento general de la Cooperativa, su situación económica y financiera; así como presentarle periódicamente informes sobre la ejecución de los diferentes proyectos que integran el plan de desarrollo de la entidad.
- Gestionar y realizar negociaciones de financiamiento y de asistencia técnica cuando éstas se requieran en el cumplimiento del objetivo social y para la ejecución del plan de desarrollo de la Cooperativa.
- Realizar la dirección general de las relaciones de trabajo con los asociados y demás personal que labore en la Cooperativa.
- Ordenar los gastos ordinarios y extraordinarios de acuerdo con el presupuesto y las facultades especiales que para el efecto se le otorguen por parte del Consejo de Administración.
- Celebrar previa autorización del Consejo de Administración, convenios con diferentes entidades que permitan brindar en las mejores condiciones servicios complementarios a los asociados.
- Ejercer por sí mismo o mediante apoderado especial la representación judicial o extrajudicial de la Cooperativa.
- Velar por el cumplimiento de los deberes de los trabajadores asociados y no asociados y aplicar las sanciones disciplinarias que expresamente le determinen los reglamentos.
- Preparar el informe anual sobre la gestión de la administración y los resultados financieros para ser presentado a la asamblea general conjunta o separadamente con el consejo de administración.

3.6.1.2. *Inspección y vigilancia*

Del mismo modo, la superintendencia de la economía solidaria de Colombia bosqueja los siguientes órganos que conforman la inspección y vigilancia en una cooperativa y sus respectivas funciones:

Sin perjuicio de la inspección y vigilancia que el Estado ejerza sobre la Cooperativa, ésta contará para su control social con una Junta de Vigilancia y para su fiscalización con un Revisor Fiscal.

3.6.1.2.1. Junta de vigilancia

La Junta de Vigilancia es el órgano que tiene a su cargo velar por el correcto funcionamiento y eficiente administración de la Cooperativa, referido al control social. Estará integrada por tres (3) asociados hábiles con sus respectivos suplentes elegidos por la Asamblea General para períodos de 1 (un) año, sin perjuicio los cuales puedan ser reelegidos o removidos libremente y responderán ante ella por el cumplimiento de sus deberes, dentro de los límites de la Ley y de sus estatutos.

Para su funcionamiento, entre ellos elegirán un presidente, un vicepresidente y un secretario. La Junta de Vigilancia sesionará ordinariamente mínimo una vez al mes y extraordinariamente cuando las circunstancias lo justifiquen, mediante reglamentación que para el efecto adopte. Sus decisiones deben tomarse por mayoría y de sus actuaciones se dejará constancia en acta suscrita por sus miembros.

Son funciones de la Junta de Vigilancia:

- Velar por que los actos de administración se ajusten a las prescripciones legales, estatutarias, reglamentarias y a los principios cooperativos.
- Conocer los reclamos que presenten los asociados en relación con la prestación de servicios, transmitirlos y solicitar los correctivos por el conducto regular y con la debida oportunidad.

- Hacer llamado de atención a los asociados cuando incumplan sus deberes consagrados en la ley, los estatutos y reglamentos.
- Verificar la lista de asociaciones hábiles e inhábiles para participar en asambleas o elegir delegados.
- Rendir informe de sus actividades a la asamblea general ordinaria.
- Las demás que le asigne la ley o los estatutos, siempre y cuando se refieren al control social y no corresponden a sus funciones propias de la auditoría interna o revisión fiscal, salvo en aquellas cooperativas eximidas de revisor fiscal por la entidad competente.

3.6.1.2.2. Revisor Fiscal

Según la Supersolidaria, la fiscalización general de la Cooperativa y la revisión y vigilancia contable estarán a cargo de un Revisor Fiscal, es el encargado del control económico, contable financiero fiscal de la cooperativa, nombrado por asamblea general, quien acreditará: tarjeta profesional vigente, certificado de antecedentes disciplinarios actualizados. No ser asociado de la cooperativa.

- Cerciorarse de que las operaciones celebradas o cumplan por cuenta de la organización se ajusta a las prescripciones del estatuto, a las decisiones de la asamblea general y del concejo de administración.
- Dar oportuna cuenta por escrito a la asamblea o la junta de asociados, al concejo de administración o la gerente, según los casos, de las irregularidades que ocurran en el funcionamiento de la organización.
- Colaborar con las entidades gubernamentales que ejerzan inspección y vigilancia de la organización rendirles los informes a los cuales haya lugar.
- Velar por que se lleve regularmente la contabilidad de la organización y las actas de las reuniones de la asamblea, junta de vigilancia y del concejo de administración.
- Autorizar con su firma cualquier balance que se haga con su dictamen o informe correspondiente.

- Convocar a la asamblea o a la junta de asociados a reuniones extraordinarias cuando los juzgue necesario.
- Cumplir las demás atribuciones señaladas por las leyes o el estatuto y las que siendo compatibles con las anteriores, le encomiende la asamblea o la junta de asociados.

3.6.1.3. *Régimen Económico*

Según la ley 79 de 1988, plantea los siguientes numerales referentes al régimen económico de una cooperativa.

3.6.1.3.1. Patrimonio

El patrimonio de la Cooperativa estará constituido por los aportes sociales individuales y los amortizados, los fondos y reservas de carácter permanente, y las donaciones o auxilios recibidos con destino al incremento patrimonial. Sin perjuicio del monto mínimo de aportes sociales que se establece en el presente estatuto, el patrimonio de la Cooperativa será variable e ilimitado.

3.6.1.3.2. Aportes sociales individuales

Los aportes sociales individuales serán cancelados por los asociados en forma ordinaria o extraordinaria y deben ser satisfechos en dinero, especie o trabajo convencionalmente valuados entre el aportante y el concejo de administración; quedaran directamente afectados desde el rigen a favor de la cooperativa como garantía de las obligaciones que los asociados contraigan en ellas, no podrán ser gravados por sus titulares a favor de terceros, serán inembargables y solo podrán cederse a otros asociados en el caso y en la forma que prevean los reglamentos.

La cooperativa por medio de su revisor fiscal certificara cada 1 meses, el monto de aportes sociales que posea en el cada asociado y en ningún caso tendrá el carácter de títulos valores.

3.6.1.3.3. Reserva de protección de aportes sociales

La reserva de protección de aportes sociales tiene por objeto garantizar a la cooperativa la normal realización de sus operaciones, y solo podrá disminuir para cubrir pérdidas o trasladarla a la entidad que indique el estatuto en caso de liquidación.

3.6.1.3.4. Fondo de solidaridad

El fondo de solidaridad tiene por objeto atender las necesidades consideradas como calamidad grave de los asociados, así como colaborar en dinero o en especie para la atención de calamidades que por su gravedad el concejo de administración considere razonable hacerlo. Para el cumplimiento del objeto del fondo será necesaria la reglamentación del concejo de administración.

3.6.1.3.5. Fondo de educación

El fondo de educación tiene por finalidad proporcionar los recursos necesarios para cumplir con las actividades de formación, capacitación, promoción, asistencia técnica e investigación que respondan proyectos educativos sociales y empresariales en el marco del plan de desarrollo de la cooperativa.

3.6.1.4. *Régimen de responsabilidad de la cooperativa, de los directivos y de los trabajadores asociados*

Responsabilidad de la cooperativa: Según el artículo 9 de la ley 79 de 1998, la Cooperativa se hace acreedora o deudora ante terceros y ante sus asociados por las operaciones que activa o pasivamente efectúe el Consejo de Administración, el Gerente o mandatario de la Cooperativa, dentro de la órbita de sus atribuciones respectivas y responde económicamente con la totalidad de su patrimonio.

Responsabilidad de los asociados: La responsabilidad de los asociados para con la cooperativa se limita al valor el cual estén obligados a portar y comprende las obligaciones contraídas por la cooperativa durante su permanencia como asociado y que persistía a la fecha de su retiro o exclusión.

Conclusiones del capítulo

El mototaxismo impacta la ciudad en sus dimensiones sociales, económicas, políticas y ambientales. Su desarrollo ha causado efectos tanto positivos como negativos, materializándose cambios en las estructuras y organizaciones tanto formales como informales del tejido económico y social de Popayán.

Este servicio de transporte ha generado una nueva dinámica en la forma como se movilizan las personas hacia sus respectivos lugares. Ha mejorado la movilidad en toda la ciudad, especialmente para aquellas personas que viven en barrios populares de la ciudad o donde sus lugares de residencia o trabajo quedan en lugares retirados y el servicio público colectivo no cuenta con una cobertura adecuada para atender este segmento de la población; es un medio de transporte facilitador del cumplimiento de sus responsabilidades y representa un beneficio en cuanto a rapidez (menores tiempos de transporte en comparación con los demás medios de transporte disponibles), economía (precios más bajos por trayecto) y facilidad para transportarse.

Adicionalmente, el mototaxismo es una oportunidad laboral para muchas familias que no encuentran un empleo formal o su bajo nivel educativo les dificulta acceder a otras oportunidades laborales. Este oficio recoge a una gran cantidad de personas que derivan su sustento diario de este negocio y les facilita la consecución de unos recursos económicos para atención de sus necesidades diarias. La consecución de estos bienes y servicios dinamizan la economía de la ciudad y por conexidad mejoran la situación económica de otras personas y el comercio en general.

Por otro lado, se requiere de una regulación y un marco legal que minimice las externalidades negativas generadas por su carácter informal. Entre estas consecuencias no deseadas se encuentra el desarrollo de enfermedades tanto en mototaxistas como en usuarios, aumento de la accidentalidad y la inseguridad a causa de la falta de identificación de las personas que realmente ejercen este oficio de manera honesta y sin otro tipo de intención.

Es necesario definir un mecanismo para regular la cantidad de personas que ejercen esta labor a fin de poder hacer frente a las problemáticas presentadas con los medios de transporte formales, los cuales se quejan que el incremento de este servicio de transporte genera un desestimulo al transporte público formal, una caída en la rentabilidad del modelo de negocio del transporte y dificultad para cubrir costos operativos y financieros, llegando incluso a afectar negativamente las diferentes formas de planeación y organización del transporte de pasajeros en el mediano y largo plazo.

Como un forma de poder reducir los impactos negativos sobre el mercado, la sociedad y el medio ambiente, se plantea la agrupación de los mototrabajadores bajo una cooperativa de servicios que les ofrezca las posibilidades de prestar sus servicios de forma más eficiente y segura. Al organizarse microempresarialmente, se abren espacios para lograr un consenso entre el gobierno y los mototaxistas para que su oficio no sea visto como una problemática social, sino como una oportunidad de ejercer un trabajo, el cual aporta positivamente a la sociedad y permite mejorar las condiciones y nivel de vida de las personas.

La organización bajo el modelo de Cooperativa permite hacerle frente al impacto que el mototaxismo genera sobre las políticas públicas de la ciudad y facilita el logro de un equilibrio entre lo formal y lo informal del transporte público, mejora el servicio y beneficia al usuario de estos servicios de transporte. Es opción permite organizar a estas personas, medir efectivamente su impacto en la economía, la sociedad y el medio ambiente, además de encontrar mecanismos para contrarrestar los efectos negativos y buscar otras oportunidades laborales para las personas que decidan no ejercer más este oficio.

La base para buscar otras alternativas a la solución del transporte público informal radica principalmente en los escasos resultados obtenidos con las políticas restrictivas actuales; se debe considerar que antes de tratar de acabar con este fenómeno social se deben brindar oportunidades y garantías para que estas personas ejerzan esta actividad de una manera organizada y ajustada a la ley con el fin de lograr unos resultados tendientes a lograr al máximo beneficio social y económico al menor costo de oportunidad posible.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El mototaxismo surge en la ciudad de Popayán como una respuesta ante las deficiencias económicas que se presentan en la ciudad. La falta de oportunidades laborales, la escasa mano de obra calificada y la ausencia de industria ha hecho que este fenómeno tenga un gran impacto a nivel social y económico, significando para muchos su único trabajo y fuente de ingresos y para otros la oportunidad de crear microempresa de carácter informal mediante el alquiler de motocicletas para trabajarlas en esta actividad.

Esta labor representa una de las fuentes más fáciles de autoempleo, pues no requiere de una preparación técnica, ni de permisos legales para poder ejercer. La inversión requerida es mínima y solo se necesita una motocicleta (propia o alquilada), dos cascos y el conocimiento necesario para poder conducir por la ciudad. Su carácter informal ha generado un incremento acelerado del número de mototrabajadores, trayendo consigo una problemática que afecta tanto a las empresas de transporte público formalmente establecidas, como a los usuarios de este servicio quienes se exponen a riesgos en su integridad física al utilizar este tipo de transporte ilegal.

Dentro los diferentes trabajos surgidos desde del ámbito informal, el mototaxismo es una de las alternativas de empleo fácil y pero también es un aliado estratégico para la delincuencia. Hurtos, fleteos y asesinatos son comunes en las calles donde casi siempre individuos motorizados despojan de sus pertenencias a los ciudadanos, los cuales utilizan el mototaxismo como fachada para llevar a cabo sus actos delincuenciales.

Los mototaxistas tienen un perfil socioeconómico caracterizado por diversos factores, uno de los más importantes, es el bajo nivel de escolaridad donde la falta de un buen nivel educativo ha sido un factor determinante a la hora de emplearse en este oficio ya que el no tener un conocimiento profesional los ha llevado a un relativo fracaso en la consecución de un empleo formal; a mayores niveles de escolaridad, menor es la probabilidad de dedicarse al mototaxismo y mayor la posibilidad de ocupar un empleo con mejor remuneración. Por otro lado, los resultados sugieren que muchos de ellos lo ejercen a pesar de los riesgos para la salud y seguridad, como respuesta a la valoración de su rentabilidad y la necesidad de generar

un ingreso. No obstante, la mayoría se dedicarían a un trabajo formal, siempre y cuando obtengan un ingreso mayor o equivalente al obtenido como mototaxista para mejorar su calidad de vida.

La vivienda propia al ser recurso importante dentro de la dinámica de economía popular, es una de las grandes necesidades insatisfechas para un número importante de mototaxistas, más del 50% no cuentan con una vivienda de su propiedad deben pagar un arriendo o vivir en casa de sus familiares o en invasiones, con serios problemas de hacinamiento y deficiencia en servicios públicos debido a la ubicación geográfica y la ocupación ilegal de los terrenos donde están ubicadas estas construcciones.

En cuanto al tema de salud, al haberse desplazado de sus lugares de origen a la ciudad, un pequeño porcentaje les sucede que su EPS no ha hecho los respectivos traslados y por ende tanto ellos como sus familias se encuentran desprotegidas y sin poder ser atendidos ante cualquier eventualidad; ello resalta la crisis del sistema de salud colombiano, la pobreza y el alto grado de informalidad. El hecho que algunos de los mototaxistas sean beneficiarios de programas sociales y al mismo tiempo no se encuentren afiliados a ningún régimen contributivo de salud, permite analizar un punto muy importante en cuanto a este tema y es la relación entre la incidencia del mototaxismo y su rentabilidad, explicada en gran medida, por el acceso al régimen subsidiado en salud y la evasión del pago de contribuciones a seguridad social. Por ser trabajadores informales, no realizan estas contribuciones afectando así la economía caucana al no generarle recursos a la misma. En ese sentido, los mototaxistas podrían llegar a devengar un ingreso superior al obtenido ejerciendo un trabajo formal.

Finalmente, la rentabilidad percibida y las pocas ofertas laborales formales, han generado un crecimiento considerable de este fenómeno social, el cual se ha constituido como la principal fuente de ingresos de una cantidad significativa de personas. Este medio de transporte moviliza pasajeros a un precio, en algunos casos, inferior al de su principal competidor (taxi y busetas), y genera en el corto plazo una salida al desempleo, con el riesgo de acabar con el transporte público colectivo en el largo plazo por su crecimiento y sostenibilidad en el tiempo.

En el contexto económico, el mototaxismo es una influencia para el incremento en las ventas de motos tanto nuevas como usadas. Para el caso de Popayán las ventas de motos nuevas no es mayor debido a que la mayoría de las motocicletas utilizadas para el mototaxismo son compradas a particulares, es decir, son motos adquiridas como herramientas de trabajo y no como medio de transporte personal. De esto se puede deducir que su aumento no se debe tanto a la ausencia de capital puesto que las personas hicieron una inversión para comprar estos vehículos y muchas están dispuestas a hacerlo para mejorar sus ingresos o para generar algún tipo de microempresa informal y emplear personas para trabajarlas. Su aumento se debe más a la ineficiencia del modelo económico para lograr cubrir toda la demanda de mano de obra existente y a factores como la falta de un sector empresarial competitivo, mejores oportunidades laborales y un salario justo.

Como empleo, el mototaxismo es un oficio riesgoso tanto para mototrabajadores como usuarios de este servicio. Estos riesgos se consolidan en el aumento de enfermedades derivadas por las malas condiciones laborales, la ausencia de un seguro médico y de normas sanitarias y de protección que permitan prestar un servicio de forma segura. Muchos de los mototaxistas dedican tiempo completo a esta actividad y de ella devengan el dinero necesario para cumplir con el mantenimiento de su hogar, pagar de servicios públicos y costear el estudio de sus hijos. Otra parte de esta de población deriva de esta labor los ingresos necesarios para lograr otros propósitos como adelantar estudios de educación superior u obtener un ingreso adicional para garantizar la cobertura de necesidades diferentes al sustento a sus hogares; estas personas, por lo general, trabajan menos tiempo puesto que realizan otras actividades y deben repartir su tiempo de acuerdo a sus obligaciones.

Al realizar el análisis de la distribución del ingreso se puede evidenciar que solo permite la cobertura de las necesidades básicas de los mototaxistas y sus familias. Su salario neto escasamente supera el valor del salario mínimo legal mensual vigente, siendo menor a este referente cuando se trabaja con capital de trabajo alquilado, obligándolos a vivir en zonas de la ciudad donde los servicios públicos y demás gastos sean lo más económicos posibles. Así mismo, es prácticamente imposible realizar algún tipo de ahorro ya que los ingresos obtenidos son diarios y variables (dependen de la cantidad de carreras y gastos incurridos en el día) y solo permiten suplir las necesidades de dinero del día a día, sin la posibilidad de

poder hacer una planeación del gasto o consumo. En este caso, solo los mototaxistas con otro empleo, tiene mayores opciones de poder ahorrar o acceder a otros bienes o servicios a los que la mayoría no pueden acceder a causa de su restricción presupuestal.

El mototaxismo es una actividad que no paga ningún tipo de impuesto ante las autoridades locales y sus costos de operación son relativamente bajos en comparación con el trabajo formal. Ha dinamizado el comercio debido al aumento en la demanda de servicios como talleres mecánicos, repuestos y demás productos requeridos para el mantenimiento de las motocicletas y ha generado una serie de nuevos negocios alrededor de este fenómeno tales como las tiendas de barrio, los puestos de comidas rápidas, restaurantes y otros establecimientos donde los mototrabajadores los principales y/o potenciales clientes.

Este medio de transporte se encuentra arraigado entre la sociedad payanesa, del cual no sólo se benefician las personas prestadoras de este servicio sino también sus usuarios, quienes ven en este medio de transporte una forma de movilizarse de una manera más rápida y económica, adicional a ello, un mototaxista llega hasta donde el transporte formal no presta su servicio, siendo de gran utilidad para las personas que viven en las veredas o en barrios retirados. Teniendo lo anterior, se hace necesario crear mecanismos y planes de acción tendientes a regular esta forma de empleo desde cuatro aspectos importantes: la salud, la protección de la integridad de las personas (mototaxistas y usuarios), la mejora de sus condiciones laborales.

Para mejorar el ambiente y las condiciones laborales de estos trabajadores informales se recomienda el diseño e implementación de programas que permitan el aseguramiento de todos los mototaxistas bajo un régimen de salud y el diseño de campañas educativas encaminadas a la prevención y detección temprana de posibles enfermedades desarrolladas a causa de este trabajo. Como complemento a estos programas se sugieren campañas de concientización acerca de la importancia del autocuidado y la protección de la integridad física de los mototaxistas y sus usuarios.

Es fundamental la creación de mejores oportunidades de empleo en la ciudad, para reducir el excedente de mano de obra y así desincentivar el ejercicio de esta labor y la intención de otras personas de ingresar a este trabajo. Lo anterior debe ir acompañado de una capacitación en la adquisición de los conocimientos necesarios para desempeñar otra actividad formal o la certificación de conocimiento empírico a través del SENA de tal manera que se beneficie el desarrollo económico de la ciudad y las familias dependientes de este oficio. Teniendo en cuenta que aproximadamente el 75% de los mototaxistas dependen exclusivamente este trabajo para su supervivencia, se considera conveniente su reglamentación y regulación del como alternativa laboral, bajo unas condiciones especiales para prestación de este servicio en cuanto a jornada laboral, seguridad tanto para mototaxistas como usuarios, entre otras características que permitan la disminución de los elevados costos de oportunidad tales como las extensas jornadas de trabajo, bajos salarios, ausencia de prestaciones sociales, riesgos para la salud, entre otros anteriormente mencionados.

No se recomienda su prohibición inmediata, ya que esto generaría una gran problemática social debido a la pérdida de recursos económicos necesarios para el sostenimiento de sus hogares. Además, mientras el mototaxista adquiere los recursos tanto económicos como intelectuales para desempeñar un empleo formal, necesita de los ingresos de este trabajo para su supervivencia.

En las condiciones actuales en las que se presta el mototaxismo se considera inconveniente la legalización de esta actividad. Su aprobación legal como medio de transporte solo es viable si cumple con todos los requisitos referentes a normas de seguridad, pagos de impuestos, seguridad social y demás aspectos que cumplen las empresas de transporte publico formal.

Como una forma de fortalecer las soluciones a este fenómeno, se sugiere la organización microempresarial mediante un modelo de cooperativa con el propósito de organizarlos y brindarles a los mototaxistas asociados un apoyo que mejore sus condiciones laborales e incremente su bienestar personal y familiar. Este modelo de organización también va a permitir el recibimiento de beneficios del Estado o de las autoridades municipales para trabajar de forma adecuada y segura.

A parte de la organización microempresarial se hace necesario construir alianzas entre la academia, los gremios empresariales y entidades públicas y privadas a fin de generar estrategias para la generación de empleo y la cualificación de personal que responda a las necesidades requeridas de las organizaciones y sectores económicos de la región. Así mismo, se deben diseñar programas de subsidio a proyectos productivos y acondicionar líneas de crédito para apoyar a los mototaxistas que decidan emprender otras actividades laborales de manera independiente.

Otro factor importante es la reestructuración del actual servicio de transporte público a través del Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP. Este nuevo sistema de transporte debe generar un valor agregado a la comunidad en cada eslabón de la cadena del servicio ofreciéndole a la comunidad, economía, seguridad y satisfacción, desincentivando el uso del mototaxismo como medio de transporte y así evitar un impacto negativo en el nuevo modelo de transporte público. También se deben diseñar nuevas rutas con alcance a los lugares retirados de la ciudad, manejar tarifas competitivas en relación con los otros medios de transporte y realizar un óptimo mantenimiento de la malla vial de la ciudad a fin de que los pasajeros lleguen a sus destinos en el menor tiempo posible, con comodidad y seguridad garantizadas.

Finalmente, se recomienda la realización de un estudio que permita la medición y análisis de los impactos económicos del mototaxismo sobre el comercio, especialmente en lo relacionado con venta de motocicletas en concesionario, venta de repuestos e impacto sobre la demanda de talleres de mecánica. Este trabajo sería de utilidad para determinar la participación del mototaxismo en los ingresos y desarrollo de este sector del comercio, teniendo en cuenta los costos tanto privados como sociales y el beneficio económico de la demanda de estos bienes y servicios por parte de los mototrabajadores. Adicionalmente, es de gran utilidad para comprender este fenómeno en todas sus dimensiones y así poder ofrecer soluciones que faciliten el diseño de políticas públicas encaminadas a un desarrollo socioeconómico incluyente y participativo.

ANEXOS

Anexo 1. Cálculo de la muestra para aplicación de la encuesta

UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CALCULO DE LA MUESTRA PARA TRABAJO DE INVESTIGACIÓN – MOTOTAXISMO

1. Para el cálculo de la muestra se tomó como universo poblacional el número aproximado de Mototaxistas que circulan en la ciudad de Popayán, según SUNMCOL. Este universo poblacional es de aproximadamente 4.000 Mototaxistas.
2. Definición de variables:

$$n = ?$$

$$e = 0,06$$

$$Z = 1,88 \text{ (Para un nivel de confianza del 94\%)}$$

$$N = 4.000$$

$$p = 0,5$$

$$q = 0,5$$

$$n = \frac{Z^2 p \cdot q N}{N e^2 + Z^2 p \cdot q}$$

$$n = \frac{(1,88)^2 (0,50) \cdot (0,50)(4000)}{(4000)(0,06)^2 + (1,88)^2(0,50)(0,50)}$$

$$n = \frac{(1,7672)(2000)}{14,4 + 0,8836}$$

$$n = \frac{3534,4}{15,2836}$$

$$n = 231,254416$$

$$n = \mathbf{232}$$

La muestra para la aplicación de la encuesta será de $n = 232$ mototaxistas.

NOTA: Se decidió tomar un margen de confianza del 94% y un margen de error del 6% ya que el universo poblacional es aproximado, es decir, no está definido formalmente por parte de SUNMCOL o por algún estudio o censo de las Autoridades Municipales. Es un margen que se ajusta dentro de los límites de validez de la información y que permitirá hacer un estudio con resultados concluyentes.

Anexo 2. Formato encuesta social aplicada a mototaxistas

**UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS, Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
ENCUESTA SOCIAL PARA DETERMINAR LOS EFECTOS DEL MOTOTAXISMO EN LA
CIUDAD DE POPAYÁN**

1. ¿Porque trabaja como mototaxista?

No encuentra un empleo formal (Contratado por alguna empresa).

Soy desplazado y no tengo otra forma de trabajar.

Para tener un ingreso adicional.

Falta de preparación académica para realizar otro oficio.

Otro. ¿Cuál? _____

2. ¿Es usted de la Ciudad de Popayán?

SI NO ¿DONDE?: _____

NOTA: Si su respuesta es NO, por favor indique de donde proviene.

3. ¿Usted proviene de la zona Rural o de la Cabecera Municipal?

Urbana Rural

4. ¿Usted es desplazado por la violencia?

SI NO

5. ¿Usted es víctima de la violencia?

SI NO

6. Su estado civil es:

Casado

Unión libre

Soltero

Otro

Viudo

Cual

7. ¿Cuántos hijos tiene actualmente? _____

8. ¿Cuál es su nivel educativo?

Primaria

Universitario

Secundaria

Tecnólogo

Técnico

Ninguno

NOTA: Si en la actualidad usted tiene esposa o esposo, por favor responda la pregunta número 9, si no tiene por favor, pase a la pregunta número 10.

9. ¿Cuál es el nivel educativo de su esposa?

Primaria

Universitario

Secundaria

Tecnólogo

Técnico

Ninguno

NOTA: Si en la actualidad usted tiene hijos, por favor responda la preguntas 10 y 11, si no los tiene, continúe con la pregunta número 12.

10. ¿Cuál es el nivel educativo de su(s) hijo(s)?

Primaria

Universitario

Secundaria

Tecnólogo

Técnico

Ninguno

11. La Institución Educativa donde estudian sus hijos es de carácter:

Publica

Privada

12. ¿Cuál es estrato social?

Uno

Cuatro

Dos

Cinco

Tres

Otro ¿Cuál? _____

13. ¿En la actualidad, usted está afiliado a alguna EPS?

SI ¿Cuál? _____ NO

NOTA: Si su respuesta es SI, por favor indique a que EPS pertenece.

14. ¿En la actualidad, su esposa e hijos tienen EPS?

SI NO

¿Por qué? _____

NOTA: Si su respuesta es NO, por favor indique por qué no tienen EPS.

15. ¿En su trabajo tiene algún tipo de seguro para sus clientes?

SI NO

¿Cuál? _____

NOTA: Si su respuesta es SI, por favor indique que tipo de seguro es.

16. ¿Tiene usted vivienda propia?

SI NO

NOTA: Si su respuesta es NO, por favor responda la pregunta 17. Si su respuesta es SI, responda la pregunta número 18.

17. ¿En cuál de las siguientes modalidades vive usted?

Arriendo

Hostal

Albergue

Casa de Familiares

Habitación

Casa de Conocidos

Hotel Otros
Casa de Familia ¿Cuál? _____

18. ¿En cuál de los siguientes sectores está ubicado su lugar de habitación?

Centro de la ciudad Occidente de la ciudad
Sur de la ciudad Vereda
Norte de la ciudad Otro
¿Cuál? _____

19. ¿La casa en la que usted habita está construida en?

Ladrillo Bloque
Bareque Tapia
Tabla Otro ¿Cuál? _____

20. ¿Con cuáles de los siguientes servicios cuenta en su casa de habitación?

Agua Internet
Luz Gas Domiciliario
Teléfono Otros
¿Cuáles? _____

21. ¿Sus creencias religiosas son?

Católico Cristiano
Evangélico Judío
Ateo Otro ¿Cuál? _____

22. ¿En cuáles de las celebraciones culturales de la ciudad de Popayán participa usted?

Semana Santa Cumpleaños de Popayán
Fiestas de Pubenza Día de la Madre
Día de la Mujer Festival Gastronómico
Otro ¿Cuál? _____

23. ¿Pertenece usted a algún tipo de asociación o integración social?

SI

NO

NOTA: Si su respuesta es SI, por favor responda la pregunta número 23. Si su respuesta es NO, responda la pregunta número 24.

24. ¿A cuáles de los siguientes tipos de asociación o integración social pertenece usted?

Junta de Acción Comunal

Comité Local de Emergencias

Sindicato

Asociaciones de trabajo

Asociación de desplazados o víctimas de la violencia

25. ¿Cree usted que en su trabajo se enfrenta a algún tipo de riesgo?

SI

NO

NOTA: Si su respuesta es SI, por favor responda la pregunta número 26. Si su respuesta es NO, responda la pregunta número 27.

26. ¿A cuáles de los siguientes riesgos se enfrenta usted en su trabajo?

Accidente

Asesinatos

Atracos

Otros

Riñas Callejeras

¿Cuál? _____

27. ¿Cuáles son sus principales clientes?

Amas de Casa

Ricos

Estudiantes

Campesinos

Obreros

Otros

Clase Media

¿Cuál? _____

28. ¿Considera usted que su trabajo se presta para algún tipo de actividad ilegal?

SI NO

NOTA: Si su respuesta es SI, por favor respuesta la pregunta número 29. Si su respuesta es NO, responda la pregunta 30.

29. ¿Para cuáles de las siguientes actividades ilegales considera usted que se presta su oficio?

Robos Paseos Millonarios
Atracos Otros
Violaciones ¿Cuáles? _____
Secuestros

30. ¿A cuales tipos de accidentes considera usted que está expuesto en su actividad laboral?

¡Muchas gracias por su colaboración!

Anexo 3. Formato encuesta económica aplicada a mototaxistas

**UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS, Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
ENCUESTA ECONÓMICA PARA DETERMINAR LOS EFECTOS DEL MOTOTAXISMO EN
LA CIUDAD DE POPAYÁN**

1. ¿Cuál es la tarifa por servicio?

Mínima: \$ _____

Intermedia: \$ _____

Máxima: \$ _____

2. ¿Cuántos días a la semana trabaja usted en esta actividad?

3. ¿Cuánto tiempo dedica a su trabajo como mototaxista?

Tiempo completo

Medio tiempo

Noche

Fines de semana

Otro. ¿Cuál? _____

4. ¿Su trabajo como mototaxista es complementario a alguna otra actividad laboral?

SI NO

NOTA: Si su respuesta es SI, por favor responda la pregunta número 35. Si su respuesta es NO, responda la pregunta 36.

5. ¿Qué otra actividad laboral realiza?

6. ¿A cuánto ascienden sus ingresos netos diarios?

\$ _____

7. ¿Cuánto gasta usted diariamente en gasolina?

\$ _____

8. ¿Cada cuánto le hace mantenimiento a la moto y cuanto es el costo?

Mantenimiento: _____ Costo: \$ _____

9. ¿La moto con la que usted trabaja es suya?

SI NO

NOTA: Si su respuesta es SI, por favor responda la pregunta número 42. Si su respuesta es NO, responda la pregunta 40 y 41.

10. Si la moto no es suya. ¿A quién pertenece?

Microempresario

Familiar

Amigo

Otro. ¿Cuál? _____

11. Si la moto no es suya. ¿Cuál es su salario o sistema de pago diario?

Por día Quincenal

A destajo Mensual

Alquiler por día

Otro. ¿Cuál? _____

12. La moto que usted conduce la compró para:

Uso personal

Para trabajar directamente como mototaxista

13. La moto que usted conduce fue comprada:

En concesionario

A un particular (De segunda mano)

14. ¿Qué marca es la moto que usted trabaja y cuál es su cilindraje?

Marca: _____

Cilindraje: _____

15. ¿La moto que usted conduce tiene seguro contra accidentes de tránsito?

SI NO

NOTA: Si su respuesta es SI, por favor responda la pregunta número 46 Si su respuesta es NO, responda la pregunta 47.

16. ¿Cuánto paga usted por el seguro contra accidentes de tránsito?

\$ _____

17. ¿Cuánto paga mensualmente usted por los siguientes servicios?

Agua: \$ _____

Energía eléctrica: \$ _____

Teléfono: \$ _____

Gas: \$ _____

Internet: \$ _____

Televisión por cable: \$ _____

Arriendo: \$ _____

18. Si tiene hijos estudiando. ¿A cuánto ascienden sus gastos por este servicio?

\$ _____

19. ¿Cuánto de sus ingresos mensuales destina a salud?

\$ _____

20. Desde sus ingresos como mototaxista, cuanto cree usted que gasta en los siguientes rubros:

Alimentación: \$ _____

Recreación: \$ _____

Vestido: \$ _____

21. ¿Con lo que usted gana como mototaxista le alcanza para ahorrar?

SI NO

¿De cuánto es su ahorro? \$ _____

NOTA: Si su respuesta es SI, por favor indique de cuanto es su ahorro.

22. ¿Le gustaría que su trabajo se legalice como microempresa? (Es decir, que su trabajo sea reconocido como un trabajo formal, ajustado a la ley y que cuente con todas las normas y beneficios que otorga el estado).

SI NO

¿Por qué?

NOTA: Si su respuesta es NO, por favor indique porque no le gustaría que su trabajo se legalice como microempresa.

23. ¿Estaría dispuesto a asumir los nuevos costos que implica legalizar su actividad?

SI NO

¿Por qué?

NOTA: Si su respuesta es NO, por favor indique por qué no estaría dispuesto a asumir los costos que implica legalizar el mototaxismo.

24. ¿Su moto ha sido inmovilizada y multada en algún reten de las autoridades por no cumplir con las normas de tránsito?

SI NO

25. ¿A cuánto ascienden las multas que usted tiene pendiente por infracciones de tránsito?

\$ _____

26. Al cometer alguna infracción de tránsito. ¿Ha sido objeto de soborno por parte de las autoridades para evitar que le generen la multa?

SI NO

NOTA: Si su respuesta es SI, por favor responda la pregunta número 57. Si su respuesta es NO, responda la pregunta la pregunta 58.

27. ¿Cuánto ha tenido que pagar por estos sobornos?

\$ _____

28. Desde su punto de vista, para las autoridades municipales su trabajo se ve como:

Un servicio

Un problema

29. Desde su punto de vista. ¿Cuáles cree usted que son las problemáticas que se generan cuando ejerce su trabajo?

Invasión del espacio público

Accidentes

Sustitución ilegal del transporte formal

Violación a las normas de tránsito

Otro. ¿Cuál? _____

30. ¿Cuál es el trato que usted recibe de las autoridades municipales?

Empleado informal

Empleado formal

Delincuente

Invasor del espacio público

Otro. ¿Cuál? _____

31. ¿Cuál considera usted que es el grado de aceptación de su trabajo entre la comunidad payanesa?

Alta aceptación

Buena aceptación

Regular aceptación

Mala aceptación

Inaceptable

32. De acuerdo con la necesidad y prioridad de su trabajo. ¿Cuáles de las siguientes características son las que más mencionan la comunidad payanesa para definir el mototaxismo?

- Necesario
- Económico
- Eficiente
- Peligroso
- Antisocial
- Ilegal
- Otro. ¿Cuál?_____

¡Muchas gracias por su colaboración!

Anexo 4. Banco de preguntas para entrevistas a mototaxistas

UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
BANCO DE PREGUNTAS PARA ENTREVISTA A MOTOTAXISTAS

1. ¿Aproximadamente cuánto tiempo lleva ejerciendo el mototaxismo?
2. ¿Cuál es su sitio preferido de trabajo?
3. ¿Cuántos días o jornadas trabaja a la semana?
4. ¿Cuáles son los días y horarios más buenos para este trabajo?
5. ¿Los estudiantes inciden en la buena marcha de este trabajo?
6. ¿Cómo ve la situación ahora en vacaciones estudiantiles?
7. ¿Quiénes son sus mejores clientes?
8. ¿Aproximadamente cuantas carreras realiza en un día o jornada de trabajo?
9. ¿Semanalmente cuantas infracciones de tránsito puede cometer sin querer en el desarrollo de su oficio?
10. ¿Cuántas veces se ha accidentado en el ejercicio de su trabajo?
11. ¿Realmente puede sobrevivir con lo que gana en este oficio?
12. ¿Le gustaría que el Gobierno o las Autoridades Municipales los legalizaran para poder trabajar con más libertad?
13. ¿Estaría dispuesto a asumir los controles de la Ley una vez sean legalizados y organizados a nivel de cooperativas o microempresas de transporte?
14. ¿Cuáles cree usted que son los principales problemas y obstáculos de este trabajo?
15. ¿Los políticos de turno les han prometido ayudar para legalizar este oficio?
16. ¿El mercado del mototaxismo alcanza para todos o es necesario empezar a poner controles para mejorar este servicio?
17. ¿Cómo cree usted que su actividad impacta la ciudadanía y la economía local?
18. ¿Pagan a alguna organización o a personas alguna cuota o “vacuna” por poder trabajar en determinado lugar?
19. ¿Cómo es la cooperación y las relaciones interpersonales con los demás mototaxistas?
20. ¿Le gustaría ejercer otra actividad diferente al mototaxismo?

Anexo 5. Banco de preguntas para entrevistas informales a usuarios del mototaxismo

UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
BANCO DE PREGUNTAS PARA ENTREVISTAS INFORMALES A USUARIOS DEL
MOTOTAXISMO

1. ¿Cuál es su opinión acerca del mototaxismo?
2. Para usted, ¿Cuáles son las características principales que definen el mototaxismo?
3. ¿Cuáles riesgos, considera usted, que se corren al utilizar este servicio?
4. ¿Las medidas restrictivas al mototaxismo contribuyen a mejorar la movilidad y la seguridad al momento de transportarse?
5. Desde su punto de vista, ¿Cuál debería ser la posición del gobierno y la alcaldía frente al mototaxismo?
6. ¿Qué opinión tiene usted del servicio de transporte público de la ciudad?
7. ¿Cuáles considera usted que son los posibles beneficios que aporta el mototaxismo a la ciudadanía?
8. ¿Cuáles son los posibles aspectos negativos que tiene en mototaxismo?
9. Teniendo en cuenta el mototaxismo, ¿Qué alternativas plantearía para mejorar la movilidad la ciudad?
10. Desde su punto de vista, ¿el mototaxismo debe o no legalizarse? ¿Por qué?

Anexo 6. Banco de preguntas para entrevistas informales a comerciantes

**UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
BANCO DE PREGUNTAS PARA ENTREVISTAS INFORMALES COMERCIANTES
DE LA CIUDAD DE POPAYÁN**

NOTA: Las entrevistas se realizaron a 20 establecimientos comerciales distribuidos entre el barrio La Esmeralda, barrio Bolívar y el centro de la ciudad.

1. ¿Cuáles es su opinión frente al fenómeno del mototaxismo en la ciudad?
2. ¿Cuáles considera usted que son las debilidades y fortalezas de esta actividad?
3. ¿Cuáles considera usted que han sido los factores claves para el incremento del mototaxismo en la ciudad?
4. ¿De qué manera considera usted que el mototaxismo ha afectado su negocio?
5. ¿Cómo considera que las medidas restrictivas en contra del mototaxismo han afectado su actividad comercial?
6. ¿Qué alternativas considera que debe tomar el gobierno y la administración municipal para hacer frente a este empleo informal?
7. ¿Cuál cree usted que será el futuro del mototaxismo en la ciudad con la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP?
8. ¿Qué alternativas plantearía para mejorar la movilidad en la ciudad?
9. Desde su punto de vista, ¿el mototaxismo debe legalizarse? ¿por qué?

Anexo 7. Banco de preguntas para entrevistas informales los conductores del transporte público colectivo de la ciudad.

UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
BANCO DE PREGUNTAS PARA ENTREVISTAS INFORMALES A LOS
CONDUCTORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

NOTA: Las entrevistas se realizaron a 15 conductores del servicio de taxi y diez conductores del servicio de buseta.

1. ¿Cuál es opinión frente al mototaxismo en la ciudad?
2. ¿Cómo afecta esta actividad el desarrollo de su trabajo?
3. ¿En la actualidad usted tiene una fuente de ingresos diferente a la de ser conductor del sistema de transporte público?
4. ¿Cómo impacta sobre sus ingresos la proliferación de este trabajo informal?
5. ¿Qué ha tenido que hacer o qué estrategia ha implementado para cubrir el déficit de ingresos que posiblemente ha tenido?
6. ¿Qué políticas de gobierno considera usted que deben implementarse para mejorar la movilidad y proteger su actividad laboral?
7. Desde su punto de vista, ¿se debe legalizar el mototaxismo? ¿por qué?

Anexo 8. Banco de preguntas para entrevistas informales a empresas de transporte público de la ciudad.

UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
BANCO DE PREGUNTAS PARA ENTREVISTAS INFORMALES A EMPRESAS DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE POPAYÁN

1. ¿Qué percepción tiene usted acerca de la movilidad a través del sistema de transporte público actual?
2. ¿Considera usted que la informalidad en el transporte público es un factor relevante dentro de la forma como se movilizan las personas?
3. Desde su punto de vista ¿Cuáles han sido los factores que han fortalecido el mototaxismo en la ciudad?
4. ¿Cómo afecta el mototaxismo su actividad empresarial?
5. ¿Qué estrategias ha implementado para mitigar el impacto del mototaxismo sobre el estado financiero y operativo de la empresa?
6. ¿Qué expectativas tiene acerca de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP?
7. ¿Cuál es su balance acerca de las medidas implementadas por la administración municipal para restringir el mototaxismo?
8. ¿Qué alternativas plantea usted para solucionar el fenómeno del mototaxismo en la ciudad?
9. ¿Qué propuestas plantea usted para mejorar la movilidad en la ciudad?
10. ¿Cuál es su posición frente a una posible legalización del mototaxismo?

Anexo 9. Derecho de petición ante la Secretaría de Tránsito Municipal

Popayán, 10 de marzo de 2015

Señores:

SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Alcaldía de Popayán

E. S. D.

REF.: DERECHO DE PETICIÓN

Yo, **Marlon David Albán Silva**, identificado con cédula de ciudadanía número 1061.711.231 expedida en el municipio de Popayán y domiciliado en la Calle 19CN No. 4B – 07 Barrio La Estancia - Ciudad de Popayán, en calidad de estudiante de último semestre del programa de Administración de Empresas de la Universidad del Cauca, en ejercicio del derecho de petición que consagra el artículo 23 de la constitución nacional y las disposiciones pertinentes del Código contencioso administrativo, respetuosamente,

SOLÍCITO LO SIGUIENTE:

1. Información acerca de los decretos, o normas que ha emitido la secretaría de tránsito y transporte municipal para regular el mototaxismo en la ciudad de Popayán.
2. Estadísticas que pueda tener esta entidad acerca del número de mototaxistas que actualmente circulan en la ciudad de Popayán.
3. Información, estudios e informes que haya realizado la secretaría de tránsito acerca de este medio de transporte informal.
4. Información acerca de los representantes del gremio de los mototaxistas así como también de sus sindicatos.

MOTIVA ESTA SOLICITUD QUE:

Como estudiante de último semestre de la carrera anteriormente mencionada estoy realizando trabajo de investigación como opción de grado para obtener mi título profesional.

Mi trabajo de investigación se ha denominado “Análisis Socioeconómico del transporte informal en la modalidad del mototaxismo en la ciudad de Popayán – Departamento del Cauca”. Actualmente dirige mi investigación el PhD. Augusto Velásquez Forero, docente adscrito al departamento de Economía de la Facultad de Ciencias Contables, Económicas y Administrativas de la Universidad del Cauca.

Como una parte fundamental en la revisión bibliográfica y recogida de la información, se hace necesario conocer como está regulada esta actividad informal por parte de la secretaría de tránsito municipal, así como los estudios o estadísticas que haya elaborado esta dependencia, a fin de realizar una investigación ajustada a la realidad, a las normas existentes y que además, cuente con la veracidad y soportes necesarios para poder lograr un trabajo que no solo cumpla con las exigencias académicas sino que también aporte al estudio de las posibles soluciones que se le puedan dar a este fenómeno.

Como ciudadano y estudiante de la Universidad en mención, garantizo la confidencialidad de la información y que su manejo será única y exclusivamente para fines investigativos. Todo esto ajustado a la normatividad legal y académica que reposa en las leyes de la República y en los acuerdos y resoluciones expedidos por la Universidad del Cauca en cuanto a tramites y uso de la información.

Para los efectos pertinentes, anexo los siguientes

SOPORTES Y DOCUMENTOS:

- Ficha de trabajo de investigación radicada en la Secretaria General de la Facultad de Ciencias Contables Económicas y Administrativas, con el respectivo aval de la Jefe del Departamento de Ciencias Administrativas Mg. Yenni Angélica Conde Cardona.

NOTIFICACIONES

Por favor, todas las notificaciones y respuestas que se deriven del presente derecho de petición hacerlas llegar por los siguientes medios:

Celular: 314 874 47 14

Dirección: Calle 19CN No. 4B – 07 B/ La Estancia.

E-mail: marlon.88@unicauca.edu.co

mn-david@hotmail.com

Les pido el favor que mi petición sea revisada y respondida dentro del término legal y al amparo del derecho Constitucional invocado.

Atentamente;

MARLON DAVID ALBÁN SILVA

C.C. 1061.711.231 de Popayán.

Est. Administración de Empresas

Universidad del Cauca.

Anexo 10. Respuesta al derecho de petición por parte de la Secretaria de Tránsito Municipal de Popayán.

	ALCALDIA DE POPAYAN	GM-150
	SECRETARIA DE TRANSITO	Versión: 06
		Página 1 de 2

***20151500132611**
Popayán, 24-03-2015
Radicación:20151500132611

Señor
MARLON DAVID ALBAN SILVA
Estudiante Administración de empresas Universidad del Cauca
Calle 19CN N° 4B – 07 BARRIO La Estancia
Ciudad

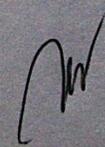
Asunto: Respuesta a su Petición de fecha 10 de marzo de 2015.

Reciba un saludo cordial.

Atendiendo el asunto de la referencia, con mi acostumbrado respeto me permito dar respuesta a cada uno de los puntos solicitados en su escrito en los siguientes términos:

Al primer punto: Que el gobierno nacional mediante Decreto N° 4116 de 2008, modificó el Decreto número 2961 de 2006, por medio del cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, disponiendo en su artículo 1 lo siguiente "En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros, utilizando la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad"; La Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de Popayán ha venido mitigando el transporte informal a través de la implementación del decreto municipal N° 20141500009295 del 10 de Noviembre del 2014 para reglamentar la circulación de motocicletas, motocarros, moto triciclos y cuatrimotos en determinadas zonas, mas específicamente en el centro de la ciudad de Popayán, sumado a ello realizando los operativos de manera conjunta con la Policía Nacional- Seccional Tránsito y Transporte de manera constante e imponiendo las sanciones a que haya lugar así como la inmovilización de los automotores utilizados para el transporte informal.

¡Progreso para Popayán! **POPAYÁN**



Carrera 2 con Calle 25 Norte, salida al Huila, vía Pomona., Código Postal: 190002, Tel: 8200807, fax: 8236279
Conmutador 8333033, www.popayan.gov.co



ALCALDIA DE POPAYAN

GM-150

SECRETARIA DE TRANSITO

Versión: 06

Página 2 de 2

***20151500132611**

Popayán, 24-03-2015

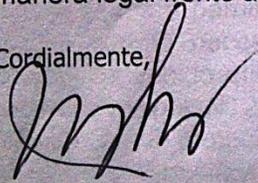
Radicación:20151500132611

Al Segundó Punto: No se cuenta con una estadística del número de vehículos que prestan de forma ilegal el servicio de transporte informal que actualmente circulan en la ciudad de Popayán. Sin embargó el despacho municipal está trabajando en un censo a motociclistas que transitan sobre las vías de Popayán, el cual se tiene programado que finalizará en a mediados del presente año. La información con la que se cuenta y podría ser de su utilidad corresponde a los comparendos por transporte informal realizados en los años 2012 con Tres Mil Ciento Treinta y Uno Comparendos (3.131), 2013 Tres Mil Trescientos Treinta y Cuatro Comparendos (3334), Año 2014 Dos Mil Ochocientos Setenta y Ocho Comparendos (2878) y de Enero al 20 de Marzo del 2015 Ochenta y Ocho Comparendos (88). Código Infracción D12.

Al tercer punto: En el año 2011 se realizo un Estudio Socio Económico de transporte informal en la ciudad de Popayán, el cual está en proceso de Actualización, información que puede ser proporcionada, en el momento en que usted lo determine, acercándose a las instalaciones físicas de esta dependencia, asignado a una persona interna a fin de que bajo sus costas y acompañamiento tome copia del citado documento.

Al punto cuarto: La Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal, no cuenta con información de la existencia de representantes o sindicatos conformados por este gremio. Pues es de tener en cuenta que no podrían existir sindicatos conformados de manera legal frente a una situación que ante la ley no es legal.

Cordialmente,


MIGUEL HERNAN MUÑOZ SALAMANCA
Secretario de Tránsito y Transporte Municipal

Proyecto ING. ALEJANDRO LÓPEZ
Revisó Álvaro Ledesma, MHMS Secretario de Transito
Anexo N/A
Copia N/A
Archivado en PQR E tomo 58.2

Progreso para
Popayán!

POPAYÁN

Carrera 2 con Calle 25 Norte, salida al Huila, vía Pomona., Código Postal: 190002, Tel: 8200807, fax: 8236279
Conmutador 8333033, www.popayan.gov.co

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL CAUCA

NIT. 891.501.885-4

Popayán, Noviembre de 2014.

BOLETÍN INFORMATIVO No. 75

INFORME DE MEDICIONES DE LA CALIDAD DEL AIRE, REVELAN QUE NO HUBO DISMINUCIÓN DE EMISIONES ATMOSFÉRICAS EN EL DÍA SIN CARRO Y SIN MOTO EN POPAYÁN

Previo al Día sin Carro en Popayán y para dar cumplimiento a la estrategia de fortalecer el control de emisiones contaminantes, la Subdirección de Patrimonio Ambiental de la CRC, con el acompañamiento de la policía de Tránsito Municipal, efectuó un operativo educativo de monitoreo de fuentes móviles durante los días 19 y 22 de septiembre de 2014 en los controles de las diferentes empresas de transporte de la ciudad de Popayán.

Durante el operativo se realizó la revisión de emisión de gases a

cuarenta y ocho (48) automotores de las empresas Transpubbenza, Translibertad, Sotracaucá y Transtambo, de los cuales, cuarenta y cinco (45) reprobaron el análisis de gases, resultado que representa el 94% del total de vehículos analizados. Sin embargo, todos cuentan con el documento de revisión técnico mecánica.

Dentro del marco del Día Sin Carro y Sin moto, la Corporación Autónoma Regional del Cauca, evaluó la Calidad del Aire en el municipio de Popayán, por medio de una campaña que se realizó desde el 8 de septiembre hasta el 3 de octubre de 2014.

Durante la campaña se ubicaron estaciones de monitoreo en la terraza del edificio Edgar Negret y en la terraza de la Universidad Autónoma del Cauca, donde se observó que NO hubo disminución en los parámetros de contaminación ambiental, por lo

que se puede concluir que los valores calculados se mantuvieron estables, según el Ingeniero Eduardo Cañola, profesional de la CRC.

Los resultados indican que NO hubo gran impacto en cuando a la calidad del aire se refiere, "lo cual puede atribuirse quizá a que a pesar de que el día sin Carro (25 de septiembre) salieron de circulación los vehículos particulares, y aumentó la de los vehículos de servicio público de la ciudad, que como se evidencian en el operativo previo, no cumplen con las condiciones técnicas para disminuir la emisión de gases", concluyó la técnica encargada del proyecto de Aire y Ruido, Amalia Alegría.

El ambiente un compromiso de todos

Comunicación Ambiental CRC / Tel:8203232 ext: 120 - Página web: <http://www.crc.gov.co/> - comunicaciones@crc.gov.co

Facebook: /crc.cauca Twitter: @CRCcauca

LINEA VERDE 018000-932855

CAMPAÑA GOBIERNO EN LINEA - CULTURA DE CERO PAPEL

AUTOMOTOR. AUTECO ES RECONOCIDA POR LA RELACIÓN DE MEDIO Y BAJO COSTO

Honda y Suzuki, las marcas preferidas en motos

BOGOTÁ. La tendencia de comprar motos para desplazarse con mayor facilidad sigue en aumento. Según cifras de la Cámara de la Industria Automotriz de la Andí, a septiembre de 2015 se registraron 507.228 unidades, lo que significó un crecimiento de 2,6% frente al mismo mes el año anterior.

Pero como en todos los productos de consumo, hay marcas favoritas bien sea por el reconocimiento, por su calidad, precio o confianza. Un estudio realizado por BrandStrat reveló que la marca líder del sector es Honda, seguida por Suzuki y Yamaha.

El estudio realizado en las principales ciudades del país con una muestra para 2014 de 286 encuestas y 848 este año de Javier que Honda con un reconocimiento de 69% es la marca reina en motocicletas.

"Para 2015 la marca más conocida de motos es Honda, en su percepción de precio, convirtiéndola en la más costosa de la categoría, aun así, manteniéndose proporcional en su aumento de percepción en cuanto a calidad y confianza", cita una de las conclusiones del estudio.

Si se ven las cifras para 2015 la percepción de alto precio es de 61%, calidad 63% y confianza 63% lo que la ubica en la mejor posición en el ranking. (Ver gráfico con las demás marcas)

En segundo lugar está Suzuki cuyo reconocimiento se mantiene entre 60% y 58% en los dos años evaluados. Llama la atención el caso de Yamaha que perdió más de 10% entre 2014 y 2015, debido probablemente a la llegada de nuevos competidores que ofrecen más posibilidades al mercado a precios más económicos, dice BrandStrat.

En el top cinco logran entrar dos marcas que se consideran económicas como AKT (42% en 2015) y Kymko Auteco (27%).

MOTOCICLETAS MÁS CONOCIDAS Y USADAS POR LOS CONSUMIDORES

Valor percibido de marca
■ 2014 ■ 2015

Ato precio

Marca	2014	2015
Boxer-Auteco	22%	30%
Kymko-Auteco	25%	40%
AKT	24%	27%
Suzuki	33%	40%
Yamaha	43%	57%
KTM	24%	43%
Kawasaki	27%	45%
Honda	33%	61%
Ayco	35%	16%

Alta calidad

Marca	2014	2015
Boxer-Auteco	45%	48%
Kymko-Auteco	37%	44%
AKT	25%	35%
Suzuki	51%	41%
Yamaha	53%	62%
KTM	44%	46%
Kawasaki	37%	48%
Honda	42%	63%
Ayco	40%	21%

100% confianza

Marca	2014	2015
Boxer-Auteco	28%	39%
Kymko-Auteco	30%	39%
AKT	22%	37%
Suzuki	32%	40%
Yamaha	47%	60%
KTM	24%	44%
Kawasaki	27%	48%
Honda	33%	63%
Ayco	26%	13%



Fuente: BrandStrat / Galileo URJCM

Analizando el mapa de Brand Price Value, se observa cómo las marcas tienen una relación directa en cuanto a calidad-confianza y precio, es decir que entre más aumenta la percepción de calidad y confianza así mismo aumenta el precio de la marca en todos los modelos.

"La diferencia más relevante se resalta en la marca Auteco la cual supera 10% su percepción de calidad y confianza respecto a precio", explicó.

Suzuki es la marca que mejor relación tiene en cuanto confianza-calidad y precio, el usuario la percibe como de buena

calidad lo que le genera confianza a un precio justo.

"Kawasaki, aunque la masividad o el conocimiento de esta no es tan alto, se percibe como una marca con alta calidad y confianza y un precio considerablemente mayor al de Suzuki", concluyó el análisis.

Frente a 2014 la percepción sobre el precio de todas las marcas subió, "esto se puede deber al hecho de que por ser productos importados el precio es afectado por el dólar", afirmó Rafael López, socio de BrandStrat.

MARÍA CAROLINA RAMÍREZ B.
mcarolina@larepublica.com.co

Familiaridad de las marcas

■ 2014 ■ 2015



Anexo 13. Estadísticos de la encuesta social.

1. ¿Porque trabaja como mototaxista?		Frecuencia	Porcentaje
No encuentra un empleo formal (Contratado por alguna empresa).		96	41,38%
Soy desplazado y no tengo otra forma de trabajar.		28	12,07%
Para tener un ingreso adicional		19	8,19%
Falta de preparación académica para realizar otro oficio.		48	20,69%
No encuentra un empleo formal y soy desplazado y no tengo otra forma de trabajar.		18	7,76%
No encuentra un empleo formal y falta de preparación académica para realizar otro oficio.		16	6,90%
Soy desplazado y no tengo otra forma de trabajar y falta de preparación académica para realizar otro oficio.		7	3,02%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
33,14	800,69	28,29646621	No encuentra un empleo formal (Contratado por alguna empresa).

2. Zona de la que proviene		Frecuencia	Porcentaje
Urbana		148	63,79%
Rural		84	36,21%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
116	1023	31,98437118	Urbana

3. Lugar de procedencia		Frecuencia	Porcentaje
Timbío		67	28,88%
Tambo		45	19,40%
Putumayo		40	17,24%
San Sebastián cauca		26	11,21%
Coconuco		18	7,76%
Argelia		36	15,52%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
38,6666667	1439,33	37,93850287	Timbío

4. ¿Es usted desplazado por la violencia?		Frecuencia	Porcentaje
SI		42	18,1%
NO		190	81,9%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
116	10952,00	104,6518036	NO

5. ¿Es usted víctima de la violencia?		Frecuencia	Porcentaje
Si		49	21,1%
No		183	78,9%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
116	8978,00	94,75230868	No

6. ¿Cuál es su estado civil?		Frecuencia	Porcentaje
Casado		47	20%
Soltero		78	34%
Viudo		5	2%
Unión libre		102	44%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
58	5266	72,56721023	Unión libre

7. ¿Cuántos hijos tiene actualmente?		Frecuencia	Porcentaje
Cero (0)		81	34,9%
Uno (1)		56	24,1%
Dos (2)		58	25%
Tres (3)		28	12,1%
Cuatro (4)		5	2,2%
Cinco (5)		2	0,9%
Seis (6)		2	0,9%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
33,14	6188,86	78,66930787	Cero (0)

8. ¿Cuál es su nivel educativo?		Frecuencia	Porcentaje
Primaria		70	30,2%
Secundaria		116	50%
Técnico		17	7,3%
Universitario		5	2,2%
Tecnólogo		5	2,2%
Ninguno		19	8,2%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
38,67	10085,33	100,4241007	Secundaria

9. ¿Cuál es el nivel educativo de su esposa?		Frecuencia	Porcentaje
Primaria		46	19,8%
Secundaria		73	31,5%
Técnico		14	6%
Universitario		2	0,9%
Ninguno		25	10,8%
No aplica		72	31%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
38,67	4483,33	66,95767319	Secundaria

10. ¿Cuál es el nivel educativo de su(s) hijo(s)?		Frecuencia	Porcentaje
Primaria		89	38,36%
Secundaria		23	9,91%
Primaria y secundaria.		19	8,19%
No estudian		30	12,93%
No aplica		71	30,6%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
46,4	3987,02	66,95520891	Primaria

11. Institución Educativa		Frecuencia	Porcentaje
Pública		129	55,6%
Privada		3	1,3%
No aplica		100	43,1%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
77,3	8708,67	93,31489699	Pública

12. ¿Cuál es su estrato social?		Frecuencia	Porcentaje
Cero (0)		11	4,7%
Uno (1)		153	65,9%
Dos (2)		58	25%
Tres (3)		3	1,3%
Cuatro (4)		3	1,3%
Cinco (5)		2	0,9%
Otro		2	0,9%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
33,14	19230,86	138,6753763	Uno (1)

13. ¿En la actualidad, usted está afiliado a alguna EPS?		Frecuencia	Porcentaje
Si		169	72,8%
No		63	27,2%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
116	5618,00	74,95331881	Si

14. ¿En la actualidad, su esposa e hijos tienen EPS?		Frecuencia	Porcentaje
Si		131	56,5%
No		38	16,4%
No aplica		63	27,2%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
77,3333333	8608,22	92,78049364	Si

15. ¿En su trabajo tiene algún tipo de seguro para sus clientes?		Frecuencia	Porcentaje
Si		95	40,9%
No		137	59,1%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
116	882,00	29,69848481	No

16. ¿Tiene usted vivienda propia?		Frecuencia	Porcentaje
Si		36	15,5%
No		196	84,5%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
116	12800,00	29,69848481	No

17. ¿En cuál de las siguientes modalidades vive usted?		Frecuencia	Porcentaje
Arriendo		94	40,5%
Albergue		3	1,3%
Habitación		17	7,3%
Casa de familia		33	14,2%
Casa de familiares		35	15%
Casa de conocidos		9	3,9%
Otros		5	2,2%
No aplica		36	15,5%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
29,00	6122,00	78,24321057	Arriendo

18. Sector de ubicación de la vivienda		Frecuencia	Porcentaje
Centro de la ciudad		6	2,6%
Sur de la ciudad		100	43,1%
Norte de la ciudad		15	6,5%
Occidente de la ciudad		66	28,4%
Vereda		37	15,9%
Otro		8	3,4%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
38,67	7079,33	84,13875445	Sur de la ciudad

19. material de construcción de la vivienda		Frecuencia	Porcentaje
Ladrillo		179	77,2%
Baque		5	2,2%
Tabla		48	20,7%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
77,33	16428,67	84,1387544	Ladrillo

20. Servicios con los que cuenta la vivienda		Frecuencia	Porcentaje
Agua		14	6,0%
Luz		1	0,4%
Otros		4	1,7%
Agua y luz		88	37,9%
Agua, luz y teléfono		8	3,4%
Agua, luz e internet		29	12,5%
Agua, luz y gas domiciliario		41	17,7%
Agua, luz y cilindro		4	1,7%
Agua, luz, teléfono e internet		11	4,7%
Agua, luz, internet y gas domiciliario		19	8,2%
Agua, luz, teléfono y gas domiciliario		13	5,6%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
21,09	6316,91	79,47899093	Agua y luz

21. Sus creencias religiosas		Frecuencia	Porcentaje
Católico		121	52,2%
Evangélico		45	19,4%
Ateo		6	2,6%
Cristiano		60	25,9%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
58,00	6846	82,74055837	Católico

22. ¿En cuáles de las celebraciones culturales de la ciudad de Popayán participa usted?		Frecuencia	Porcentaje
Semana Santa.		26	11,2%
Fiestas de pubenza		19	8,2%
Día de la mujer		31	13,4%
Día de la madre		30	12,9%
Ninguna de las anteriores		9	3,9%
Semana santa y fiestas de pubenza		50	21,6%
Fiestas de pubenza y cumpleaños de Popayán		15	6,5%
Día de la mujer y día de la madre		19	8,2%
Fiestas de pubenza, cumpleaños de Popayán y festival gastronómico		17	7,3%
Todas las anteriores		16	6,9%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
23,20	1331,64	36,4916429	Semana santa y fiestas de pubenza

23. ¿Pertenece usted a algún tipo de asociación o integración social?		Frecuencia	Porcentaje
Si		71	30,6%
No		161	69,4%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
116	4050,00	63,63961031	No

24. ¿A cuáles de los siguientes tipos de asociación o integración social pertenece usted?		Frecuencia	Porcentaje
Junta de acción comunal		30	12,9%
Comité local de emergencias		11	4,7%
Sindicato		5	2,2%
Asociaciones de trabajo		7	3%
Asociación de desplazados o víctimas de la violencia		18	7,8%
No aplica		161	69,4%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
38,67	18369,33	135,5335014	No aplica

25. ¿Cree usted que en su trabajo se enfrenta a algún tipo de riesgo?		Frecuencia	Porcentaje
Si		231	99,6%
No		1	0,4%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
116	26450,00	162,6345597	Si

26. ¿A cuáles de los siguientes riesgos se enfrenta usted en su trabajo?		Frecuencia	Porcentaje
Accidentes		39	16,8%
Atracos		20	8,6%
Otros		10	4,3%
Accidentes y atracos		74	31,9%
Accidentes y riñas callejeras		14	6,0%
Accidentes, atracos y riñas callejeras		28	12,1%
Accidentes, atracos y asesinatos		47	20,3%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
33,14	2996,86	54,7435841	Accidentes y atracos

27. ¿Cuáles son sus principales clientes?		Frecuencia	Porcentaje
Amas de casa		61	26,3%
Amas de casa, estudiantes y campesinos		69	29,7%
Estudiantes y campesinos		25	10,8%
Amas de casa, estudiantes y obreros		32	13,8%
Todas las anteriores		45	19,4%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
46,40	1391,20	37,29879355	Amas de casa, estudiantes y campesinos

28. ¿Considera usted que su trabajo se presta para algún tipo de actividad ilegal?		Frecuencia	Porcentaje
Si		128	55,17%
No		104	44,8%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
116	288	16,97056275	Si

29. ¿Para cuáles de las siguientes actividades ilegales considera usted que se presta su oficio?		Frecuencia	Porcentaje
Robo		34	14,7%
Atracos		28	12,1%
Robos y atracos		26	11,2%
Robos, atracos, violaciones, secuestros y paseos millonarios		38	16,4%
No aplica		106	45,7%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación estándar	Moda
46,40	4531,20	67,3141887	No aplica

Anexo 14. Estadísticos de la encuesta económica

1. Tarifa mínima por recorrido		Frecuencia	Porcentaje
1.000		71	30,6%
1.500		112	48,3%
2.000		49	21,1%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1.452,59	127612,33	357,229	1.500

2. Tarifa intermedia por recorrido	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
1.500	25	10,8%	10,9%
2.000	57	24,6%	24,8%
3.000	91	39,2%	39,6%
3.500	5	2,2%	2,2%
4.000	26	11,2%	11,3%
5.000	18	7,8%	7,8%
6.000	4	1,7%	1,7%
7.000	4	1,7%	1,7%
Subtotal	230	99,1%	100%
Perdidos en el sistema	2	0,9%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
2.991,30	1364552,876	1.168,14	3.000

3. Tarifa máxima por recorrido		Frecuencia	Porcentaje
2.000		12	5,2%
3.000		26	11,2%
4.000		18	7,8%
5.000		66	28,4%
6.000		31	13,4%
7.000		22	9,5%
8.000		15	6,5%
9.000		10	4,3%
10.000		27	11,6%
11.000		3	1,3%
12.000		2	0,9%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
5.952,59	5690382,893	2.385,45	5.000

4. Días que labora como mototaxista		Frecuencia	Porcentaje
Dos días		6	2,6%
Tres días		2	0,9%
Cuatro días		7	3,0%
Cinco días		70	30,2%
Seis días		85	36,6%
Siete días		62	26,7%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
5,78	1,136	1,066	Seis días

5. Tiempo dedicado a la actividad del mototaxismo		Frecuencia	Porcentaje
Tiempo completo		186	80,2%
Medio tiempo		43	18,5%
Fines de semana		3	1,3%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,22	0,253	0,503	Tiempo completo

6. ¿Realiza otra actividad laboral diferente al mototaxismo?		Frecuencia	Porcentaje
SI		58	25,0%
NO		174	75,0%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,75	0,188	0,434	NO

7. Actividad que realiza diferente al mototaxismo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Vendedor los fines de semana	1	0,4%	1,7%
Vendedor en Supermercado	1	0,4%	1,7%
Técnico en Sistemas	1	0,4%	1,7%
Técnico Agropecuario	1	0,4%	1,7%
Publicidad	2	0,9%	3,4%
Mesero	5	2,2%	8,6%
Maestro de construcción	1	0,4%	1,7%
Lavador de Autos	8	3,4%	13,8%
Estudiante	9	3,9%	15,5%
Domiciliario	9	3,9%	15,5%
Construcción	11	4,7%	19,0%
Cobrador	7	3,0%	12,1%
Aux. Enfermería	2	0,9%	3,4%
Subtotal	58	25,0%	100%
Perdidos en el sistema	174	75,0%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
9,02	7,210	2,685	Construcción

8. Ingresos netos diarios		Frecuencia	Porcentaje
20.000		9	3,9%
25.000		10	4,3%
30.000		98	42,2%
40.000		79	34,1%
50.000		31	13,4%
60.000		5	2,2%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
36.120,69	74712643,67	8.643,648	30.000

9. ¿La motocicleta le pertenece al mototaxista?		Frecuencia	Porcentaje
SI		160	69,0%
NO		72	31,0%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,31	0,215	0,464	SI

10. Dueño de la motocicleta que trabaja el mototaxista	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Microempresario	23	9,9%	32,4%
Familiar	27	11,6%	38,0%
Amigo	21	9,1%	29,6%
Subtotal	71	30,6%	100%
Perdidos en el sistema	161	69,4%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,97	0,628	0,792	Familiar

11. Sistema de pago	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Alquiler por día	34	14,7%	47,9%
A destajo	37	15,9%	52,1%
Subtotal	71	30,6%	100,0%
Perdidos en el sistema	161	69,4%	
TOTAL	232	100,0%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,52	0,253	0,503	A destajo

12. Sistema de compra		Frecuencia	Porcentaje
En concesionario		70	30,2%
A un particular		162	69,8%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,70	0,212	0,460	A un particular

13. Intención de uso de la motocicleta		Frecuencia	Porcentaje
Uso personal		86	37,1%
Para trabajar directamente como mototaxista		146	62,9%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,63	0,234	0,484	Para trabajar directamente como mototaxista

14. Modelo de la motocicleta		Frecuencia	Porcentaje
Kawasaki		1	0,4%
Yamaha		27	11,6%
Suzuki		30	12,9%
Honda Titán		5	2,2%
Splendor		11	4,7%
Honda		59	25,4%
Hero Honda		18	7,8%
Eco Deluxe		24	10,3%
Pulsar		1	0,4%
Discover		12	5,2%
Bajaj		5	2,2%
Auteco		4	1,7%
TVS		8	3,4%
AKT		27	11,6%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
NA	NA	NA	Honda

15. Cilindraje de la motocicleta		Frecuencia	Porcentaje
90		1	0,4%
94		2	0,9%
98		28	12,1%
99		14	6,0%
100		74	31,9%
110		19	8,2%
115		9	3,9%
125		79	34,1%
150		3	1,3%
NS/NR		3	1,3%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
NA	NA	NA	125

16. ¿Tiene SOAT?		Frecuencia	Porcentaje
SI		210	90,5%
NO		22	9,5%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,09	0,086	0,294	SI

17. Valor pagado por concepto de SOAT	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
255.800	26	11,2%	12,3%
267.400	14	6,0%	6,6%
342.900	129	55,6%	61,1%
358.450	42	18,1%	19,9%
Subtotal	211	90,9%	100,0%
Perdidos en el sistema	21	9,1%	
TOTAL	232	100,0%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
330.253,08	1,21E+09	34.741,053	342.900

18. Gasto diario en gasolina		Frecuencia	Porcentaje
5.000		34	14,7%
6.000		22	9,5%
7.000		30	12,9%
8.000		47	20,3%
9.000		14	6,0%
10.000		79	34,1%
12.000		1	0,4%
15.000		2	0,9%
20.000		3	1,3%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
8.215,52	5581056,874	2362,426	10.000

19. Periodo de mantenimiento de la motocicleta		Frecuencia	Porcentaje
15 días		39	16,8%
2 meses		24	10,3%
3 meses		45	19,4%
6 meses		8	3,4%
8 días		43	18,5%
Cada mes		72	31,0%
NS/NR		1	0,4%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
NA	NA	NA	NA

20. Costo del mantenimiento de la motocicleta	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Hasta 50.000	190	81,9%	82,3%
50.001 - 100.000	33	14,2%	14,3%
100.001 - 150.000	4	1,7%	1,7%
150.001 - 200.000	2	0,9%	0,9%
200.001 - 250.000	2	0,9%	0,9%
Subtotal	231	99,6%	100%
Perdidos en el sistema	1	0,4%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,24	0,373	0,611	Hasta 50.000

21. valor mensual del servicio de acueducto	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Hasta 10.000	14	6,0%	7,6%
10.001 - 20.000	104	44,8%	56,2%
20.001 - 30.000	58	25,0%	31,4%
30.001 - 40.000	8	3,4%	4,3%
40.001 - 50.000	1	0,4%	0,5%
Subtotal	185	79,7%	100,0%
Perdidos en el sistema	47	20,3%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
2,34	0,498	0,705	10.001 - 20.000

22. Valor mensual del servicio de energía eléctrica	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Hasta 10.000	1	0,4%	0,5%
10.001 - 20.000	77	33,2%	41,4%
20.001 - 30.000	81	34,9%	43,5%
30.001 - 40.000	24	10,3%	12,9%
40.001 - 50.000	2	0,9%	1,1%
50.001 - 60.000	1	0,4%	0,5%
Subtotal	186	80,2%	100%
Perdidos en el sistema	46	19,8%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
2,74	0,593	0,770	20.001 - 30.000

23. Valor mensual del servicio de gas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Hasta 10.000	3	1,3%	2,1%
10.001 - 20.000	57	24,6%	39,3%
20.001 - 30.000	41	17,7%	28,3%
30.001 - 40.000	10	4,3%	6,9%
40.001 - 50.000	34	14,7%	23,4%
Subtotal	145	62,5%	100%
Perdidos en el sistema	87	37,5%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
3,10	1,482	1,217	10.001 - 20.000

24. Valor mensual del servicio de teléfono		Frecuencia	Porcentaje
0		218	94,0%
Hasta 10.000		1	0,4%
10.001 - 20.000		10	4,3%
20.001 - 30.000		3	1,3%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
0,13	0,278	0,527	0

25. Valor mensual del servicio de televisión por cable o suscripción	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
0	68	29,3%	29,4%
Hasta 10.000	2	0,9%	0,9%
10.001 - 20.000	104	44,8%	45,0%
20.001 - 30.000	56	24,1%	24,2%
40.001 - 50.000	1	0,4%	0,4%
Subtotal	231	99,6%	100%
Perdidos en el sistema	1	0,4%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,66	1,356	1,165	10.001 - 20.000

26. Valor mensual del servicio de internet		Frecuencia	Porcentaje
0		147	63,4%
Hasta 10.000		6	2,6%
10.001 - 20.000		13	5,6%
20.001 - 30.000		60	25,9%
30.001 - 40.000		6	2,6%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,02	1,965	1,402	0

27. Valor mensual del servicio de arriendo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
0	117	50,4%	50,9%
50.001 - 100.000	4	1,7%	1,7%
100.001 - 150.000	26	11,2%	11,3%
150.001 - 200.000	52	22,4%	22,6%
200.001 - 250.000	24	10,3%	10,4%
250.001 - 300.000	7	3,0%	3,0%
Subtotal	230	99,1%	100%
Perdidos en el sistema	2	0,9%	
Total	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,98	4,498	2,121	0

28. Gasto mensual en educación de hijos o cónyuge	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
0	99	42,7%	42,9%
Hasta 50.000	36	15,5%	15,6%
50.001 - 100.000	59	25,4%	25,5%
100.001 - 150.000	18	7,8%	7,8%
150.001 - 200.000	15	6,5%	6,5%
200.001 - 250.000	2	0,9%	0,9%
250.001 - 300.000	2	0,9%	0,9%
Subtotal	231	99,6%	100%
Perdidos en el sistema	1	0,4%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,26	1,878	1,370	0

29. Gasto mensual en salud	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
0	191	82,3%	82,7%
Hasta 50.000	23	9,9%	10,0%
50.001 - 100.000	15	6,5%	6,5%
100.001 - 150.000	2	0,9%	0,9%
Subtotal	231	99,6%	100%
Perdidos en el sistema	1	0,4%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
0,26	0,374	0,611	0

30. Gasto mensual en alimentación	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
50.001 - 100.000	1	0,4%	0,4%
100.001 - 150.000	9	3,9%	3,9%
150.001 - 200.000	39	16,8%	16,9%
200.001 - 250.000	51	22,0%	22,1%
250.001 - 300.000	66	28,4%	28,6%
300.001 - 350.000	28	12,1%	12,1%
350.001 - 400.000	21	9,1%	9,1%
400.001 - 450.000	12	5,2%	5,2%
500.001 - 550.000	2	0,9%	0,9%
550.001 - 600.000	2	0,9%	0,9%
Subtotal	231	99,6%	100%
Perdidos en el sistema	1	0,4%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
5,86	2,789	1,670	250.001 - 300.000

31. Gasto mensual en recreación	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
0	49	21,1%	23,0%
Hasta 50.000	67	28,9%	31,5%
50.001 - 100.000	58	25,0%	27,2%
100.001 - 150.000	19	8,2%	8,9%
150.001 - 200.000	20	8,6%	9,4%
Subtotal	213	91,8%	100%
Perdidos en el sistema	19	8,2%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,50	1,459	1,208	Hasta 50.000

32. Gasto en vestido	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
50.001 - 100.000	14	6,0%	8,1%
100.001 - 150.000	57	24,6%	32,9%
150.001 - 200.000	72	31,0%	41,6%
200.001 - 250.000	13	5,6%	7,5%
250.001 - 300.000	11	4,7%	6,4%
300.001 - 350.000	1	0,4%	0,6%
350.001 - 400.000	1	0,4%	0,6%
450.001 - 500.000	4	1,7%	2,3%
Subtotal	173	74,6%	100%
Perdidos en el sistema	59	25,4%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
3,89	1,959	1,400	150.001 - 200.000

33. ¿Con lo que gana, le alcanza para ahorrar?	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
SI	61	26,3%	26,4%
NO	170	73,3%	73,6%
Subtotal	231	99,6%	100%
Perdidos en el sistema	1	0,4%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,74	0,195	0,442	NO

34. Capacidad de ahorro diario	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
5.000	7	3,0%	11,3%
10.000	31	13,4%	50,0%
15.000	13	5,6%	21,0%
20.000	11	4,7%	17,7%
Subtotal	62	26,7%	100%
Perdidos en el sistema	170	73,3%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
12.258,06	21047065,040	4.587,708	10.000

35. ¿Su moto ha sido inmovilizada y multada en algún reten de la policía?		Frecuencia	Porcentaje
SI		138	59,5%
NO		94	40,5%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,41	0,242	0,492	SI

36. Costo de las multas generadas por infracciones de tránsito	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
180.000	1	0,4%	0,7%
350.000	9	3,9%	6,5%
500.000	6	2,6%	4,3%
700.000	44	19,0%	31,9%
900.000	15	6,5%	10,9%
1.050.000	1	0,4%	0,7%
1.102.000	2	0,9%	1,4%
1.200.000	11	4,7%	8,0%
1.800.000	2	0,9%	1,4%
2.500.000	1	0,4%	0,7%
2.700.000	3	1,3%	2,2%
2.800.000	1	0,4%	0,7%
3.000.000	11	4,7%	8,0%
3.200.000	1	0,4%	0,7%
4.200.000	3	1,3%	2,2%
4.500.000	1	0,4%	0,7%
5.000.000	6	2,6%	4,3%
6.000.000	1	0,4%	0,7%
8.000.000	3	1,3%	2,2%
NS/NR	16	6,9%	11,6%
Subtotal	138	59,5%	100%
Perdidos en el sistema	94	40,5%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
8,58	37,559	6,129	700.000

37. ¿Ha sido objeto de soborno por parte de la Policía para evitar alguna multa		Frecuencia	Porcentaje
SI		88	37,9%
NO		144	62,1%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,62	0,236	0,486	NO

38. Valor pagado por concepto de sobornos a la policía	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
20.000	35	15,1%	39,8%
30.000	9	3,9%	10,2%
50.000	24	10,3%	27,3%
80.000	1	0,4%	1,1%
100.000	14	6,0%	15,9%
150.000	4	1,7%	4,5%
200.000	1	0,4%	1,1%
Subtotal	88	37,9%	100%
Perdidos en el sistema	144	62,1%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
50.568,18	1,53E+09	39.168,306	20.000

39. ¿Le gustaría que su trabajo se legalice como microempresa?		Frecuencia	Porcentaje
SI		197	84,9%
NO		35	15,1%
TOTAL		232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,15	0,129	0,359	SI

40. ¿Por qué no le gustaría que su trabajo se legalice como microempresa o cooperativa?	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Tendría que cumplir con ciertos requisitos para poder trabajar	10	4,3%	27,8%
Tendría que pagar impuestos	26	11,2%	72,2%
Subtotal	36	15,5%	100%
Perdidos en el sistema	196	84,5%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,72	0,206	0,254	Tendría que pagar impuestos

41. ¿Asumiría los costos que implica legalizar el mototaxismo?	Frecuencia	Porcentaje
SI	166	71,6%
NO	66	28,4%
TOTAL	232	100%
Promedio	Varianza	Desviación Estándar
1,28	0,204	0,452
		Moda
		SI

42. ¿Por qué no estaría dispuesto a asumir los costos que implica legalizar el mototaxismo?	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
No dejaría ganancias suficientes	17	7,3%	25,8%
No alcanzaría para cubrir los gastos personales y familiares	10	4,3%	15,2%
Incrementa los costos de operación	8	3,4%	12,1%
Incrementa el valor de los pasajes	9	3,9%	13,6%
Disminuyen los ingresos	22	9,5%	33,3%
Subtotal	66	28,4%	100%
Perdidos en el sistema	166	71,6%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
3,14	2,673	1,635	Disminuyen sus ingresos

43. Problemáticas generadas por el mototaxismo	Frecuencia	Porcentaje	Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
Invasión del espacio público	107	46,1%	NA	NA	NA	Invasión del espacio Público
Accidentes de tránsito	68	29,3%	NA	NA	NA	
Sustitución ilegal de transporte formal	168	72,4%	NA	NA	NA	
Violación de las normas de tránsito	81	34,9%	NA	NA	NA	

44. Trato por parte de las autoridades municipales	Frecuencia	Perdidos en el sistema	Porcentaje	Porcentaje Valido	Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
Empleado informal	151	1	65,1%	65,4%	NA	NA	NA	Empleado informal
Empleado formal	4	1	1,7%	1,7%	NA	NA	NA	
Delincuente	81	1	34,9%	35,1%	NA	NA	NA	
Invasor del espacio público	87	1	37,5%	37,7%	NA	NA	NA	

45. Para las autoridades, el mototaxismo es:	Frecuencia	Porcentaje	
Un servicio	26	11,2%	
Un problema	206	88,8%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,89	0,1	0,316	Un problema

46. Grado de aceptación entre la comunidad payanesa	Frecuencia	Porcentaje	
Alta aceptación	59	25,4%	
Buena aceptación	160	69,0%	
Regular aceptación	12	5,2%	
Mala aceptación	1	0,4%	
TOTAL	232	100%	
Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
1,81	0,287	0,536	Buena aceptación

47. Características que definen el mototaxismo	Frecuencia	Porcentaje	Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
Necesario	141	60,8%	NA	NA	NA	Económico
Económico	174	75,0%	NA	NA	NA	
Eficiente	131	56,5%	NA	NA	NA	
Peligroso	31	13,4%	NA	NA	NA	
Antisocial	2	0,90%	NA	NA	NA	
Ilegal	31	13,40%	NA	NA	NA	

48. Otras características que definen el mototaxismo	Frecuencia	Porcentaje	Promedio	Varianza	Desviación Estándar	Moda
Rápido	14	58,3%	NA	NA	NA	Rápido
Llega a donde el transporte formal no llega	10	41,7%	NA	NA	NA	

BIBLIOGRAFÍA

Libros

Aglietta, Michel (1979). “*Regulación y crisis del capitalismo*”. Siglo XXI Editores, segunda edición en español, México D.F.

Ahumada, Consuelo (2000). “*El Modelo Neoliberal y su Impacto en la Sociedad Colombiana*”. El Áncora Editores. Segunda reimpresión, Bogotá - Colombia.

Amin, Samir (1999). “*Los desafíos de la mundialización*”. Siglo XXI Editores, traducción de Marcos Cuevas Perus, segunda edición, México D.F.

_____,(2002). “*El capitalismo en la era de la globalización*”. Editorial Paidós, traducción de Rafael Grasa, Barcelona - España.

_____,(2009). “*La crisis: salir de la crisis del capitalismo o salir del capitalismo en crisis*”. Editorial el Viejo Topo, traducción de Josep Sarret, España.

Anderson, Benedict (2007). “*Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*”. Editorial Fondo de Cultura Económica, traducción de Eduardo L. Suárez, cuarta reimpresión, México D.F.

Arango, Luz Gabriela -Coordinadora- (1997). “*La crisis sociopolítica colombiana. Un análisis no coyuntural de la coyuntura*”. Editado por el Centro de Estudios Sociales CES, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Colombia, primera edición Santafé de Bogotá.

Arrighi, Giovanni (1999a). “*El largo siglo XX. Dinero y poder en los orígenes de nuestra época*”. Ediciones Akal S.A, traducción de Carlos Prieto del Campo, Madrid - España.

- _____, Hopkins, T.K & Wallerstein, I (1999b). *“Movimientos antisistémicos”*. Editorial Akal S.A, traducción de Carlos Prieto del Campo, Madrid - España
- Barbero, Jesús Martín (1999). *“Cultura y globalización”*. Ed. Ces, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, Centro de Estudios Sociales, primera edición, Bogotá, pp. 15 - 26.
- _____, (2003). *“De los medios a las mediaciones”*. Editado por el Convenio Andrés Bello, primera reimpresión, Bogotá - Colombia.
- Baudillard, Jean (2004). *“El sistema de los objetos”*. Siglo XXI Editores, traducción de Francisco González Aranburu, decimoquinta edición en español, México D.F.
- _____, (2007). *“Crítica de la economía política del signo”*. Siglo XXI Editores, traducción de Aurelio Garzón del Camino, decimoquinta edición en español, México D.F.
- Bauman, Zygmunt (2005). *“Vidas desperdiciadas. La modernidad y sus parias”*. Editorial Paidós, traducción de Pablo Hermida Lazcano, Barcelona - España.
- _____, (2006a). *“Vida líquida”*. Editorial Paidós, traducción de Albino Santos Mosquera, Barcelona - España.
- Bell, Daniel (1976). *“El advenimiento de la sociedad postindustrial, un intento de prognosis social”*. Alianza Editorial S.A, Madrid - España.
- _____, (1996). *“Las contradicciones culturales del capitalismo”*. Alianza Editorial, versión española de Néstor A. Miguez, sexta reimpresión Madrid - España.
- _____, (2006). *“Las reivindicaciones de la cultura. Igualdad y diversidad en la era global”*. Editorial Katz, traducción de Alejandra Basalto, primera edición, Buenos Aires - Argentina.
- Bunge, Mario (2004). *“La investigación científica”*. Siglo XXI Editores, traducción de Manuel Sacristán, tercera edición, México D.F.

_____, (2003). *“La ciencia, su método y su filosofía”*. Editado por la Fundación Promotora Colombiana de Cultura, primera edición, Bogotá - Colombia.

_____, (1999). *“Las ciencias sociales en discusión: una perspectiva filosófica”*. Editorial Sudamericana, traducción de Horacio Pons, Buenos Aires Argentina.

Bustamante, Juana. Ernst, Ekkehard. (2009). *“La globalización y el empleo informal en los países en desarrollo”*. Ginebra, Suiza.

Caillé, Alin (2009). *“Sobre los conceptos de economía en general y de economía solidaria en particular”*, en la compilación: *¿Qué es lo económico? Materiales para un debate necesario contra el fatalismo*. Ediciones CICCUS, primera edición, Buenos Aires - Argentina, pp. 13 - 46.

Callinicos, Alex (1998). *“Contra el postmodernismo. Una crítica marxista”*. El Áncora Editores, segunda reimpresión, Bogotá - Colombia.

Chambers, Iain (1994). *“Migración, cultura, identidad”*. Amorrortu Editores, traducción de Martha Eguía, buenos Aires - Argentina.

Chávez Molina, Eduardo y otros (2013). *“Pobreza y protección social universal”*. Adaptado por Eduardo Chávez Molina. Primera Edición. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO, 2013.

Chomsky, Noam (2001). *“El miedo a la democracia”*. Editorial Crítica, traducción de Mireia Carol primera edición en biblioteca de bolsillo, Barcelona - España.

_____, (2003a). *“El beneficio es lo que cuenta. Neoliberalismo y orden global”*. Editorial Crítica, traducción de Antonio Desmonts, tercera edición, Barcelona - España.

Cimadamore, Alberto. Dean Hartley. Siqueira, Jorge (2009). *“La pobreza del Estado: Reconsiderando el papel de Estado en la lucha contra la pobreza”*. CLACSO, Buenos Aires, Argentina.

- Coraggio, José Luis (1999a). *“Una perspectiva alternativa para la economía social: de la economía popular a la economía del trabajo”*. Capítulos II Y IV de Política social y económica del trabajo. Alternativas a la política neoliberal para la ciudad”. UNGS/Miño y Dávila Editores, Buenos Aires.
- _____, (2004). *“La gente o el Capital: Desarrollo local y economía del trabajo”*. Editorial Abya Yala. Quito, Ecuador.
- _____, (2009). *“Polanyi y la economía social y solidaria en América Latina”*, en la compilación: *¿Qué es lo económico? Materiales para un debate necesario contra el fatalismo*. Ediciones CICCUS, primera edición, Buenos Aires - Argentina, pp. 109 - 159.
- _____, (2011). *“Economía Social y Solidaria. El trabajo antes que el capital”*. Editorial Abya Yala. Quito, Ecuador.
- Coronil, Fernando (2005). *“Naturaleza del poscolonialismo: del eurocentrismo al globocentrismo”*, en la compilación: *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales, perspectivas latinoamericanas*. Ediciones Libros CLACSO, Edgardo Lander – Compilador-, Buenos Aires - Argentina, pp. 87 - 111.
- Dávalos, Pablo (2011). *“La democracia disciplinaria. El proyecto posneoliberal para América Latina”*. Ediciones Desde Abajo, Bogotá - Colombia.
- Delgado, Oscar (1993). *“Dominación, modernización y democracia en Colombia”*, en la compilación: *Modernidad, democracia y partidos políticos*. Editado por la fundación Friedrich Ebert de Colombia –FESCOL- y la Fundación para la Investigación y Desarrollo de la Ciencia Política –FIDEC-, Bogotá - Colombia, pp. 159 - 245.
- De Soto, Hernando (1987). *“El Otro Sendero”*. En colaboración con Enrique Ghersi, Mario Ghibellini. Editorial Oveja Negra. Bogotá, Colombia.
- Duchrow, Ulrich & Hinkelammert, Franz J (2003). *“La vida o el capital: Alternativas a la dictadura global de la propiedad”*. Editado por el DEI, Departamento Ecuménico de Investigaciones, San José - Costa Rica.

- Farah H, Ivonne. Vasapollo, Luciano (2011). “*Vivir bien: ¿Paradigma no capitalista?*” Plural Editores. La Paz, Bolivia.
- Fazio, Vengoa Hugo (2001). “*Globalización: discursos, imaginarios y realidades*”. Ediciones Universidad de los Andes- IEPRI, primera edición Bogotá - Colombia.
- _____,(2002). “*El mundo frente a la globalización. Diferentes maneras de asumirla*”. Ediciones Alfaomega, Cesó - Uniandes, IEPRI - Universidad Nacional de Colombia, primera edición Bogotá - Colombia.
- Ferraton, Cyrille (2009). “*De Mauss a la economía solidaria*”, en la compilación: ¿Qué es lo económico? Materiales para un debate necesario contra el fatalismo. Ediciones CICCUS, primera edición, Buenos Aires - Argentina, pp. 73 - 107.
- Fornet, B. R. (1994). “*Hacia una filosofía intercultural latinoamericana*”. Editorial DEI, Departamento Ecuménico de Investigaciones, San José - Costa Rica.
- Foucault, M. (1981). “*La gubernamentalidad. Espacios de poder*”. Ediciones la Piqueta, Madrid - España.
- Furtado, Celso (1989). “*Dialéctica del desarrollo*”. Editorial Fondo de cultura Económica, traducción de Benjamín Hoppenhayn, cuarta reimpresión, México D.F.
- García, Canclini Néstor (1996). “*Culturas en globalización. América Latina, Europa, Estados Unidos: Libre comercio e integración*”. Nueva Sociedad - Caracas.
- _____,(2000b). “*Consumidores y ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización*”. Editorial Grijalbo, México, 2000.
- _____,(2005). “*Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*”. Editorial Grijalbo, 18ª reimpresión, México D.F.
- Grimson, Alejandro (2011). “*Los límites de la cultura: crítica de las teorías de la identidad*”. Siglo XXI Editores, Buenos Aires - Argentina.

- Hall, Stuart (2010). *“Sin garantías. Trayectorias y problemáticas en estudios culturales”*. Instituto de Estudios Sociales y Culturales Pensar, Universidad Javeriana, Instituto de Estudios Peruanos, Universidad Andina Simón Bolívar sede Ecuador, Enviñón Editores, primera edición, Popayán - Cauca/Colombia.
- Harvey, David (1990). *“Los límites del capitalismo y la teoría marxista”*. Editorial Fondo de Cultura Económica, traducción de Mariluz Caso, primera edición en español, México D.F.
- _____, (2009). *“Espacios del capital. Hacia una geografía crítica”*. Ediciones Akal, traducción de Cristina Piña Aldao, primera reimpresión, Madrid - España.
- Hinkelammert, Franz. J (1970). *“Dialéctica del desarrollo desigual”*. Amorrortu Editores, Centro de Estudios de la Realidad Nacional, primera edición, Buenos Aires Argentina.
- _____, (1981). *“Las armas ideológicas de la muerte”*. Editado por el Departamento Ecueménico de Investigaciones DEI, segunda edición, San Pedro Montes de Oca, San José - Costa Rica.
- _____, (1995). *“Cultura de la de la esperanza y sociedad sin exclusión”*. Editado por el Departamento Ecueménico de Investigaciones DEI, Editorial Caminos, Sabanilla/San José Costa Rica.
- _____, (2005). *“El sujeto y la ley. El retorno del sujeto reprimido”*. Editorial Universidad Nacional EUNA, Heredia - Costa Rica.
- _____, y Mora, Jiménez, Henry (2006). *“Hacia una economía para la vida: Preludio a una reconstrucción de la Economía”*. Editorial Tecnológica de Costa Rica. San José, Costa Rica.
- _____, (2010). *“Yo vivo si tú vives. El sujeto de los derechos humanos”*. Instituto Superior Ecueménico Andino de Teología, Palabra Comprometida Ediciones, primera edición, La Paz Bolivia.

_____, (2012). *“Lo indispensable es inútil. Hacia una espiritualidad de la liberación”*. Editorial Arkelín, primera edición, San José - Costa Rica.

Huberman, Leo (1936/2001). *“Los bienes terrenales del hombre”*. Editorial Panamericana, sexta reimpresión, Bogotá - Colombia.

Instituto de Estudios Liberales (1988). *“El sector informal y organización popular”*. Bogotá – Colombia.

Kopytoff, Igor (1991). *“La biografía cultural de las cosas: la mercantilización como proceso”*, en: *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías*. Editorial Grijalbo, traducción de Angélica Castillo Cano, primera edición, México D.F., pp. 89 - 122.

Krugman, Paul. R (1997). *“Crisis de la moneda”*. Editorial Norma, traducción de Fabio Sánchez, Santa Fe de Bogotá - Colombia.

Laclau, Ernesto (2008). *“La razón populista”*. Editorial Fondo de Cultura Económica, traducción de Soledad Laclau, tercera reimpresión, Buenos Aires - Argentina.

Lander, Edgardo (2005). *“Ciencias Sociales: saberes coloniales y eurocéntricos”*, en la compilación: *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales, perspectivas latinoamericanas*. Ediciones Libros CLACSO, Edgardo Lander –Compilador-, Buenos Aires - Argentina, pp. 11 - 40.

Laville, Jean Luois (2009a). *“Definiciones e instituciones de la economía”*, en la compilación: *¿Qué es lo económico? Materiales para un debate necesario contra el fatalismo*. Ediciones CICCUS, primera edición, Buenos Aires - Argentina, pp. 47 - 71.

_____, (2009b). Con Mauss y Polanyi, *“Hacia una teoría de la economía plural”*, en la compilación: *¿Qué es lo económico? Materiales para un debate necesario contra el fatalismo*. Ediciones CICCUS, primera edición, Buenos Aires - Argentina, pp. 89 - 107.

- Lipovetsky, Gilles (1994). *“Modernismo y postmodernismo”*, en la compilación: Colombia: el despertar de la modernidad. Ediciones Foro Nacional por Colombia, segunda edición, Bogotá - Colombia, pp. 138 - 187.
- _____, (2002b). *“El imperio de lo efímero. La moda y su destino en las sociedades modernas”*. Editorial Anagrama, octava edición, traducción de Felipe Hernández y Carmen López, Colección Argumentos, Barcelona - España.
- _____, (2007). *“La felicidad paradójica. Ensayo sobre la sociedad del hiperconsumo”*. Editorial Anagrama, traducción de Antonio Prometeo Moya, primera edición, Barcelona - España.
- López, Hugo. (1986). *“Diagnóstico y políticas para el sector informal en Colombia”*. Lecturas de Economía, numero 21. Medellín.
- Malthus, Thomas Robert (1798/2000). *“Primer ensayo sobre la población”*. Alianza Editorial, traducción de Patricio de Azcárate Diz, primera edición en Área de Conocimiento Económico, Madrid - España.
- Mauss, Marcel (1971). *“Ensayo sobre los dones: Razón y forma del cambio en las sociedades primitivas/1923”*. Editorial Tecnos, Madrid - España, texto en PDF.
- Manrique, Medina Rodrigo (2002). *“La economía de guerra en Colombia”*. Editorial Oveja Negra, segunda edición, prólogo de Carlos Lemos Simmonds, impreso por Panamericana Formas e Impresos S.A, Bogotá - Colombia.
- Max-Neef, Manfred A. (1998). *“Desarrollo a escala Humana: Conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones”*. Editorial Nordan-Comunidad. Montevideo, Uruguay.
- _____, (1986). *“Economía Descalza: Señales desde el Mundo Invisible”*. Editorial Nordan-Comunidad. Montevideo, Uruguay.

- Mejía, Quintana Oscar (2006). *“Multitud vs. Opinión pública. El vaporoso sujeto de la emancipación social”*, en la compilación: Marx vive. Teoría y acción política en el capitalismo actual. Jairo Estrada Álvarez –Compilador- Universidad Nacional de Colombia, Departamento de Ciencia Política, Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales, primera edición, Bogotá- Colombia, pp. 57 - 110.
- Mignolo, Walter. D (2003). *“Historias/locales globales. Colonialidad, conocimientos subalternos y pensamiento fronterizo”*. Ediciones Akal, traducción de Juan María Madariaga y Cristina Vega Solís, Madrid - España.
- _____, (2005). *“La colonialidad a lo largo y a lo ancho: el hemisferio occidental en el horizonte colonial de la modernidad”*, en la compilación: La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales, perspectivas latinoamericanas. Ediciones Libros CLACSO, Edgardo Lander –Compilador-, Buenos Aires - Argentina, pp. 55 - 85.
- _____, (2007). *“La idea de América Latina: la herida colonial y la opción decolonial”*. Editorial Gedisa, traducción de Silvia Jawerbaum y Julieta Barba, Barcelona - España.
- Moncayo, C. Víctor Manuel (2006). *“El trabajo y la explotación capitalista hoy”*, en la compilación: Marx vive. Teoría y acción política en el capitalismo actual. Jairo Estrada Álvarez –Compilador- Universidad Nacional de Colombia, Departamento de Ciencia Política, Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales, primera edición, Bogotá- Colombia, pp. 227 - 260.
- Montes, Pedro (2001). *“El neoliberalismo a escala internacional: coartada perfecta”*, en: Neoliberalismo: mito y realidad. Renán Vega Cantor - Editor, Ediciones Pensamiento Crítico, Colección Mundo sin Fronteras, primera reimpresión, Santafé de Bogotá - Colombia, 2001, pp. 169 - 177.
- Otero, María Pía y otros. *“Pobreza y desigualdad en América Latina y el Caribe”*. Primera Edición. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales - CLACSO, 2010.

- Polanyi, Karl (2003). *“La gran transformación. Los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo”*. Editorial fondo de Cultura Económica, traducción de Eduardo L. Suárez, segunda edición en español, México D.F.
- Popper, K.R. (1982). *“La lógica de la investigación científica”*. Editorial Tecnos S.A, 6° reimpresión, traducción de Víctor Sánchez de Zavala, Madrid - España.
- Razeto, José Luis (1993). *“Los caminos de la economía de solidaridad”*. Editorial Vivarium. Santiago de Chile.
- Razeto, Migliaro. Luis (1994a). *“Crítica de la economía de mercado democrático y crecimiento”*. Ediciones PET, segunda versión. Universidad de Chile, Santiago de Chile.
- _____, (1994b). *“Las donaciones y la economía solidaria”*. Ediciones PET, segunda versión. Universidad de Chile, Santiago de Chile.
- _____, (2000). *“Desarrollo, transformación y perfeccionamiento de la economía en el tiempo”*. Editado por la Universidad Bolivariana, primera edición, Santiago de Chile.
- Restrepo, Guillermo (2003). *“El Estado comunitario de Uribe Vélez”*, en la compilación: Marx vive. Dominación, crisis y resistencias en el nuevo orden capitalista. Jairo Estrada Álvarez –Compilador- Universidad Nacional de Colombia, Observatorio Político, Departamento de Ciencia Política, Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales, primera edición, Bogotá- Colombia, pp. 557 - 575.
- Revés, Edgar (1997). *“El Estado como mercado. La gobernabilidad económica y política en Colombia”*. Fonade, Carlos Valencia Editores, primera edición, Bogotá - Colombia.
- Santos, Boaventura de Sousa (1998). *“De la mano de Alicia. Lo social y lo político en la postmodernidad”*. Siglo del Hombre Editores, Ediciones Uniandes, traducción de Consuelo Bernal y Mauricio García Villegas, Bogotá - Colombia.

- _____, (2005). *“Estado, democracia y globalización”*, en: el Milenio huérfano: ensayos para una nueva cultura política. Editorial Trotta, colección Estructuras y Procesos, Madrid - España, pp. 195 - 372.
- _____, (2009). *“Una epistemología del sur”*. CLACSO Coediciones, Siglo XXI Editores, primera reimpresión, Buenos Aires - Argentina.
- _____, (2010). *“Refundación del Estado en América Latina. Perspectivas desde una epistemología del sur”*. Siglo del Hombre Editores, Universidad de los Andes, Siglo XXI Editores, segunda edición, Bogotá - Colombia.
- Santos, Milton (1994). *“Por otra globalización. Del pensamiento único a la conciencia universal”*. Editado por el Convenio Andrés Bello, traducción de Gladys Guerrero de Beltrán, Bogotá - Colombia.
- Sen, Amartya - Premio Nobel de Economía/1998 (2000). *“Desarrollo y libertad”*. Editorial Planeta, traducción de Esther Rabasco y Luís Toharia, Bogotá - Colombia.
- _____, (2002). *“La desigualdad económica”*. Editorial Fondo de Cultura Económica, traducción de Eduardo L. Suárez Galindo, primera reimpresión, México D.F.
- Tabares, Ramírez Gustavo (2006). *“La construcción de movimientos alternativos en América Latina frente al pensamiento único neoliberal”*, en la compilación: Marx vive. Teoría y acción política en el capitalismo actual. Jairo Estrada Álvarez –Compilador- Universidad Nacional de Colombia, Departamento de Ciencia Política, Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales, primera edición, Bogotá- Colombia, pp. 657 - 666.
- Vega, Cantor Renán (1999a). *“El caos planetario. Ensayos marxistas sobre la miseria de la mundialización capitalista”*. Editorial Antídoto, Buenos Aires - Argentina.
- _____, (2010). *“Los economistas neoliberales. Nuevos criminales de guerra: el genocidio económico y social del capitalismo contemporáneo”*. Impresol Ediciones, Bogotá - Colombia.

Valdés, Erick (2012). *“Una ética para la globalización: cómo vivir en una época post-ilustrada”*. Editorial Universidad del Cauca, primera edición, Popayán - Colombia.

Veblen, Thorstein (1899/2005). *“Teoría de la clase ociosa”*. Editorial Fondo de Cultura Económica, traducción de Vicente Herrero, tercera reimpresión, México D.F.

Zibechi, Raúl (2007). *“Dispensar el poder. Los movimientos sociales como poderes antiestatales”*. Ediciones Desde Abajo, Pensadores Latinoamericanos, Bogotá - Colombia.

_____, (2010). *“América Latina: contrainsurgencia y pobreza”*. Ediciones Desde Abajo, Pensadores Latinoamericanos, primera edición, Bogotá - Colombia.

Artículos de revistas científicas y documentos académicos

Barbero, Jesús Martín (1999). *“Cultura y globalización”*. Ed. Ces, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, Centro de Estudios Sociales, primera edición, Bogotá, pp. 15 - 26.

Caillé, Alin (2009). *“Sobre los conceptos de economía en general y de economía solidaria en particular”*, en la compilación: *¿Qué es lo económico? Materiales para un debate necesario contra el fatalismo*. Ediciones CICCUS, primera edición, Buenos Aires - Argentina, pp. 13 - 46.

Castillo Ávila, Irma Yolanda. Galarza Herra, Betty. Palomino Gómez, Ibeth (2013). *“Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas Cartagena – Colombia”*. Universidad del Norte. Facultad de Ciencias de la Salud. Revista Salud Uninorte. Vol. 29, N° 3, 2013. Barranquilla, Colombia.

Coraggio, José Luis. (1989). *“Participación popular y vida cotidiana”*. Presentación en el Plenario de Trabajo Social sobre “Democracia, derechos humanos y participación popular”.

_____, (1992). “*El desarrollo de la economía popular urbana como contexto para las políticas de vivienda en América latina*”. Disponible en: www.coraggioeconomia.org

_____, (1998). “*Bases para una nueva generación de políticas socioeconómicas: la economía del trabajo y la economía popular*”. Versión revisada de la presentación realizada en el Encuentro de Cultura Socioeconómica Solidaria, PACS, Porto Alegre.

_____, (2003). “*¿Qué significa pasar de la economía popular a la economía del trabajo?*”. Publicación de la revista Proposta, Número 98. Rio de Janeiro.

Delgado, Oscar (1993). “*Dominación, modernización y democracia en Colombia*”, en la compilación: *Modernidad, democracia y partidos políticos*. Editado por la fundación Friedrich Ebert de Colombia –FESCOL- y la Fundación para la Investigación y Desarrollo de la Ciencia Política –FIDEC-, Bogotá - Colombia, pp. 159 - 245.

Fajardo, Claudia Liceth y Gómez, Andrés Mauricio (2015). “*Análisis de la elección modal de transporte público y privado en la ciudad de Popayán*”. Territorios, 33, pp. 157 – 190. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.12804/territ33.2015.07>

Freije, Samuel (2002). “*El empleo informal en América Latina y el Caribe: causas, consecuencias y recomendaciones de política*”. Inter-American Development Bank. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/handle/11319/3772>

Giraldo Aristizabal, William Alonso & Toro Gómez, María Victoria (2008). “*Estimación de la emisión de contaminantes por Motocicletas en el Valle de Aburra*”. Revistas de la Universidad Nacional. Revista DYNA Vol. 75 (156). Pág. 241 – 250. Recuperado de: <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/dyna/article/view/1785/11562>

Giraldo Cadavid, Nora (2008). “*Agua para consumo doméstico en Colombia costos y regulación tarifaria*”. Gestión y ambiente, 11(1), 97-108. Recuperado de: www.revistas.unal.edu.co/index.php/gestion/article/download/9217/9858

Gómez, Naranjo L., Gómez Agudelo Y. Borráez, A. (2005). “*Apuntes sobre la economía informal: caso Medellín (Primera parte)*”. Documento del Grupo de Investigación Economía Social (GIES), Universidad de Medellín.

- Herrera Navas, María Fernanda (2009). “*Víctimas de accidentes de tránsito. Su protección en el mundo a través del aseguramiento obligatorio y breve referencia al sistema implantado en Colombia*”. Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros, 18(31). Recuperado de: <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iberoseguros/article/viewFile/15062/12214>
- Ochoa Valencia, David. Ordoñez, Aura. (2004). “*Informalidad en Colombia. Causas, efectos y características de la economía del rebusque*”. Universidad Icesi. Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas. VIII semestre. Recuperado de: http://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/estudios_gerenciales/article/view/127/html
- Portes, Alejandro & Haller, William. (2004). “*La economía informal*”. Serie políticas sociales, numero 100. División de Desarrollo Social. Santiago de Chile, noviembre de 2004.
- Pradilla, Emilio (1995). “*El mito neoliberal de la informalidad urbana*” En: *Mas allá de la informalidad*. Coraggio et al. Ciudad, Quito. Recuperado de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Ecuador/ciudad/20121009040840/mito.pdf>
- Razeto, Luis (2015). “*Economía Solidaria como realidad. Primera Unidad*”. Cátedra Latinoamericana de Economía Solidaria. Universitas – Nueva Civilización.
- _____, (2015). “*El Teorema de las Proporciones Definidas. Recursos, Factores y Categorías Económicas. Elementos Diferenciadores de las Empresas Solidarias. Sexta Unidad*”. Cátedra Latinoamericana de Economía Solidaria. Universitas – Nueva Civilización.
- _____, (2015). “*Profundizando la comprensión de la racionalidad de la economía solidaria. Las diferentes formas de los factores según los tipos de empresas & otros temas. Séptima Unidad*”. Cátedra Latinoamericana de Economía Solidaria. Universitas – Nueva Civilización.
- Sánchez Jabba, Andrés (2011). “*La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo*”. Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional. Núm. 140. Recuperado de: http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/DTSER-140.pdf

Tercedor Sánchez, Pablo (1998). “*Estudio sobre la relación entre actividad física habitual y la condición física-salud en una población escolar de años de edad*”. Concepto de recreación. En revista de Educación Física y Deportiva. p.: 343-381. Universidad de Granada. Recuperado de: <http://digibug.ugr.es/handle/10481/28540#.VqlSLPnhBdg>

Documentos oficiales

Alcaldía Municipal de Popayán. Secretaria de Planeación Municipal. Plan de Ordenamiento Territorial (2001 – 2011).

Alcaldía Municipal de Popayán. Secretaria de Tránsito y Transporte. Decreto N° 20131500007295 del 13 de noviembre de 2013. Reglamentación de la circulación de Motocicletas, Motocarros, Mototriciclos y Cuatrimotos en determinadas zonas de la ciudad.

Alcaldía Municipal de Popayán (2014). “*Plan integral único- PIU 2011-2014 para la atención a población en situación de desplazamiento forzado ubicada en el municipio de Popayán-departamento del cauca*”. Recuperado de: http://www.popayan-cauca.gov.co/apc-aa-files/61663433623430303164326536653466/PLAN_INTEGRAL_UNICO_POPAYAN_2011_2014.pdf

Cámara de Comercio del Cauca (2009). “*Estudio de identificación de potenciales beneficiarios del programa formalización*”. Recuperado de: <http://www.cccaUCA.org.co/public/archivos/documentos/formalizate/estudio-informales-popayan.pdf>

Cámara de Comercio del Cauca (2011). “*Sistematización proyecto de formalización y fortalecimiento empresarial de 500 microempresarios informales del Municipio de Popayán – Cauca*”. Recuperado de: <http://www.cccaUCA.org.co/public/archivos/documentos/formalizate/sistematizacion-formalizate.pdf>

Cámara de Comercio del Cauca (2015). “*Entorno Socioeconómico Departamental*”. Recuperado de: http://www.ccauca.org.co/public/archivos/publicaciones/estadisticas_col_cauca_pop_2015_historicos_def.pdf

Corporación Autónoma Regional del Cauca – CRC. Dimensión social. “*Plan de ordenamiento territorial- documento técnico*”. Recuperado de: <http://crc.gov.co/files/ConocimientoAmbiental/POT/popayan/8%20SOCIAL.pdf>

CEPAL. (2009). “*Impacto social y económico del analfabetismo: modelo de análisis y estudio piloto*”. Documento de proyecto de la CEPAL-UNESCO/OREALC. Santiago de Chile.

Decreto Ley 1260 de 1970. “*Por el cual se expide el estatuto del Registro del Estado Civil de las Personas*”. Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8256>

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN. Oficina de estudios económicos (2007). “*Régimen tributario especial sector cooperativo colombiano 1995 – 2005*”. Recuperado de: http://www.dian.gov.co/descargas/servicios/OEE-Documentos/Cuadernos/Regimen_Tributario_Cooperativo.pdf.

Documento CONPES (2009). “*Sistema Estratégico de transporte público de pasajeros para la ciudad de Popayán. Ministerio de Hacienda, Crédito Público & Ministerio de Transporte. DNP. DIES-GEINF. Bogotá – Colombia*”. Recuperado de: <http://movilidad-popayan-cauca.gov.co/apc-aa-files/63646462633262376635316530633063/documento-conpes-3602.pdf>

Gómez, P. Oscar, D. (2012). “*Régimen jurídico del tránsito terrestre en Colombia*”. Corporación Fondo de Prevención Vial. Bogotá Colombia.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2015). “*Perfil Económico del Cauca*”. Recuperado de: <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=16724>

Ministerio de la Protección Social. (2006). *Decreto 4588 del 27 de diciembre de 2006 “Por medio del cual se Reglamenta la Organización y Funcionamiento de las Cooperativas y Precooperativas de Trabajo Asociado”*. Recuperado de:

<http://actualicese.com/normatividad/2006/12/27/decreto-4588-de-27122006/>

Ministerio de Salud (2015). *“Ley 1751 de 2015, por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones”*. Recuperado de:

https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/Ley%201751%20de%202015.pdf

Organización Internacional del Trabajo – OIT. *“Superar la pobreza mediante el trabajo”*.

Primera Edición. Conferencia Internacional del Trabajo, 91ª reunión. Oficina

Internacional del trabajo. Ginebra – Suiza. Recuperado de:

<http://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc91/pdf/rep-i-a.pdf>

Plan local de empleo de Popayán (2012). *“Programa de asistencia técnica para el fortalecimiento de las políticas de empleo, emprendimiento y generación de ingresos de la población”*. Ministerio del Trabajo. Bogotá – Colombia. Recuperado de:

http://www.mintrabajo.gov.co/component/docman/doc_download/235-plan-local-de-empleo-de-popayan-2012.html

Programa de las Naciones Unidas. (2013). *“Informe diagnóstico, mercado de trabajo de Popayán- RED ORMED.”*. Recuperado de:

https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CBsQFjAAahUKEwjUtK3ykIbJAhUJWSYKHe0UBdA&url=http%3A%2F%2Fwww.mintrabajo.gov.co%2Fcomponent%2Fdocman%2Fdoc_download%2F1453-diagnostico-mercado-de-trabajo-popayan.html&usg=AFQjCNEkUXmeZ2VPS_CKWKYGgJLzw3Ytg&bvm=bv.106923889,d.eWE

Rivera, Adriana. (2007). *“Régimen Tributario Especial Sector Cooperativo Colombiano”*. Recuperado de:

http://www.dian.gov.co/descargas/servicios/OEEDocumentos/Cuadernos/Regimen_Tributario_Cooperativo.pdf

Páginas Web.

Alcaldía Mayor de Bogotá. “*Régimen subsidiado*”. Recuperado de:

<http://www.saludcapital.gov.co/DASEG/Paginas/RegimenSubsidiado.aspx>

Alcaldía Mayor de Bogotá. Ley 79 de 1998. “*Por el cual se actualiza la legislación cooperativa*”. Recuperado de:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=9211>

Alcaldía Municipal de Popayán. Secretaria de Tránsito y Transporte. “*Estadística de accidentalidad Enero – Junio 2013*”. Recuperado de:

<http://www.popayan.gov.co/sectransito/sala-de-prensa/noticias/ESTADISTICAS%20%20ACCIDENTALIDAD%20ENERO%20%E2%80%93%20JUNIO%202013>

Ardila Rueda, Euclides (2013). “*El mototaxismo, una seria amenaza para la movilidad*”. Nota periodística publicada en el Diario Vanguardia. Bucaramanga – Santander. Recuperado de: <http://www.vanguardia.com/santander/bucaramanga/209704-el-mototaxismo-una-seria-amenaza-para-la-movilidad>

Asocomunal Popayán. “*Comunas del municipio de Popayán*”. Recuperado de: <http://asocomunalpopayan.jimdo.com/informaci%C3%B3n-sobre-tu-comuna-y-corregimiento/comunas-del-municipio-de-popayan/>

BrandStrat.com. “*Honda y Suzuki las marcas preferidas en motos*”. Recuperado de: <http://www.brandstrat.com/sala-prensa.php>

Bustamante, Juana. (2011). “*Los Retos de la Economía Informal en Colombia*”. Recuperado de: <http://www.minhacienda.gov.co/portal/page/portal/HomeMinhacienda/politicaFiscal/reportesmacroeconomicos/NotasFiscales/Boletin%209%20Los%20retos%20de%20la%20economia%20informal%20en%20Colombia.pdf>

Cámara de Comercio de Cali. “*Empresas asociativas de trabajo*”. Recuperado de: <http://www.ccc.org.co/servicios/registros-publicos/mercantil/tramites/constituciones-reformas-y-nombramientos/empresas-asociativas-de-trabajo-eat>

Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI. “*Informe estadístico de la producción y venta del sector automotriz año 2000 – 2014*”. Recuperado de: <http://www.andi.com.co/cinau>

Comisión de Regulación de Energía y Gas – GREG. Definición de la formula tarifaria de energía eléctrica, para el próximo periodo tarifario. Recuperado de: [http://apolo.creg.gov.co/Publicac.nsf/2b8fb06f012cc9c245256b7b00789b0c/dfd629252aa962b60525785a007a6f41/\\$FILE/D-043%20FORMULA%20TARIFARIA.pdf](http://apolo.creg.gov.co/Publicac.nsf/2b8fb06f012cc9c245256b7b00789b0c/dfd629252aa962b60525785a007a6f41/$FILE/D-043%20FORMULA%20TARIFARIA.pdf)

Cano, Fernando (2014). “*Buses urbanos, principales contaminadores en Popayán*”. Nota periodística para el Diario del Cauca. Recuperado de: <http://diariodelcauca.com.co/noticias/local/p/buses-urbanos-principales-contaminadores-en-popay%C3%A1n-84041>

Confederación de Cooperativas de Colombia – Confecoop (2009). “*Las Cooperativas de trabajo asociado en Colombia. Informe N°. 11 presentado por el observatorio cooperativo de Confecoop*”. Recuperado de: <http://www.confecoop.coop/observatorio/11/files/doc11.pdf>

Confederación de Cooperativas de Colombia – Confecoop. “*Observatorio cooperativo*”. Recuperado de: <http://www.confecoop.coop/index.php/estudios-y-estadisticas/observatorio-coop>

Consejo Colombiano de Seguridad (2015). “*Diariamente se presentan en Colombia 90 accidentes viales*”. Boletín de prensa enero de 2015. Recuperado de: http://www.ccs.org.co/salaprensa/index.php?option=com_content&view=article&id=516:accidentalidadvial&catid=296&Itemid=830

Córdoba, Andrés. (2012). “*El mototaxismo un oficio que crece en Popayán*”. Popayán – Cauca 31 de enero de 2012. Recuperado de: <http://www.agendapropia.com/index.php/reportaje/708-el-mototaxismo-un-oficio-que-crece-en-popayan>

Corporación Autónoma Regional del Cauca – CRC. “*Plan de Ordenamiento Territorial, Municipio de Popayán- Capítulo VII Dimensión Social*”. Recuperado de:

<http://crc.gov.co/files/ConocimientoAmbiental/POT/popayan/8%20SOCIAL.pdf>

Corporación Autónoma Regional del Cauca – CRC. “*Informe de mediciones de la calidad del aire, revelan que no hubo disminución de emisiones atmosféricas en el día sin carro y sin moto en Popayán*”. Boletín informativo no. 75. Recuperado de:

http://crc.gov.co/files/boletines_informativos/BOLETIN_INFORMATIVO_75.pdf

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE). “*Estratificación socioeconómica para servicios públicos domiciliarios*”. Recuperado de:

<http://www.dane.gov.co/index.php/estratificacion-socioeconomica/generalidades>

Diario La República (2013). “*En el 2015 habrá dos motos por cada carro en Colombia*”.

Recuperado de: http://www.larepublica.co/automotores/en-2015-habr%C3%A1-dos-motos-por-cada-carro-en-colombia_71646

Espinosa, Pahola (2012). “*Administración del sistema de identificación de potenciales beneficiarios de programas sociales (SISBEN) en Balboa – Cauca durante el primer semestre de 2012*” Recuperado de:

<http://ribuc.ucp.edu.co:8080/jspui/bitstream/handle/10785/1188/INFORME%20FINAL.pdf?sequence=1>

Feria de las dos ruedas. “*Datos estadísticos del sector de las motos del 2008 al 2014*”.

Recuperado de: <https://feria2ruedas.com/index.php/prensa/datos-del-sector>

Fondo de Prevención Vial (2015). “*Estadísticas de Accidentalidad por Ciudades y Departamentos*”. Recuperado de: <http://www.fpv.org.co/investigacion/estadisticas>

Gaviria Fajardo, Ricardo (2007). “*El SOAT. Una mirada al futuro del ramo*” En: Revista Fasecolda. - Bogotá: Unión de Aseguradoras Colombianos, 1979- = ISSN 0120-1972. - 04/01/2007 Número 123 - 2007 , p. 43-46.

- Gerencie.com (2008). “*Distinción entre las Cooperativas de Trabajo Asociado (CTA) y las Empresas de Servicios Temporales (EST)*”. Recuperado de:
<http://www.gerencie.com/cooperativas-de-trabajo-asociado.html>
- Giomalh2.blogspot.com.co (2011). “*El mototaxismo en Valledupar*”. Reportaje. Recuperado de:
<http://giomalh2.blogspot.com.co/p/reportaje-el-mototaxismo-en-valledupar.html>
- Gordillo, Adela. (2009). Superintendencia de la Economía Solidaria. “*Elaboración De Estatutos Para Cooperativas De Trabajo Asociado*”. Recuperado de:
<http://www.supersolidaria.gov.co/sites/default/files/public/data/guia-estatutos-cooperativas-de-trabajo-asociado-supersolidaria-sep-09.pdf>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2014). “*Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte, Colombia, 2013*”. Recuperado de:
<http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/188820/FORENSIS+2013+4-+accidentes+de+transporte.pdf/51867e30-9ab5-4a15-8363-f2232d2c86ae>
- _____, (2015). “*Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte, Colombia, 2014*”. Publicación Forensis. Recuperado de:
<http://www.medicinalegal.gov.co/documents/88730/1656998/Forensis+Interactivo+2014.24-JULpdf.pdf/9085ad79-d2a9-4c0d-a17b-f845ab96534b>
- Lewis, Cynthia. (2015). “*Aumento la informalidad en Popayán*”. Especial para el Diario El Nuevo Liberal. Recuperado de: <http://elnuevoliberal.com/aumento-la-informalidad-en-popayan/>
- López Montaña, Cecilia. (2012). “*Verdades sobre la crisis del sistema de salud*”. Revista Portafolio. Recuperado de: <http://www.portafolio.co/opinión/verdades-la-crisis-del-sistema-de-salud-humana>
- Meléndez, Marcela. “*Subsidios al consumo de los servicios públicos: reflexiones a partir del caso colombiano*”. Recuperado de:
<http://www.caf.com/media/3861/200802Melendez.pdf>

- Ministerio de Educación Nacional (2006). “*sistema educativo colombiano*”. Recuperado de: <http://www.mineducacion.gov.co/1759/w3-article-231235.html>
- Ministerio del Trabajo. “*Preguntas Frecuentes sobre Cooperativas de Trabajo Asociado*”. Recuperado de: <http://www.mintrabajo.gov.co/preguntas-frecuentes/cooperativas-de-trabajo-asociado.html>
- Mosquera, Jimena & Muñoz, Javier (2012). “*El mototaxismo en Popayán se multiplica sin control*”. Especial para el Diario El País. Recuperado de: <http://www.elpais.com.co/elpais/politica/noticias/mototaxismo-en-popayan-multiplica-sin-control>
- Organización Internacional del Trabajo - OIT. “*Servicios Públicos (agua, gas y electricidad)*”. Recuperado de: <http://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/utilities-water-gas-electricity/lang--es/index.htm>
- Oficina Internacional del Trabajo. (2002). “*El trabajo Decente y la Economía Informal*”. Recuperado de: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/documents/publication/wcms_229449.pdf
- Periódico El Espectador. (2007). “*El Mototaxismo, a Punto de Estallar*”. Recuperado de: <http://www.elespectador.com/impreso/cuadernilloa/nacional/articuloimpreso-el-mototaxismo-punto-estallar>
- Periódico El Nuevo Liberal (2014). “*Aumentó la informalidad en Popayán*”. Recuperado de: <http://elnuevoliberal.com/aumento-la-informalidad-en-popayan/>
- Periódico El Nuevo Liberal. (2014). “*Cuestionamientos de la CRC al día sin carro y sin moto en Popayán*”. Recuperado de: <http://elnuevoliberal.com/cuestionamientos-de-la-crc-al-dia-sin-carro-sin-moto-en-popayan/>
- Periódico El Tiempo. (2015). “*Empleo Informal Crece a Un Ritmo Similar Al Formal*”. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/empleo-en-colombia-empleo-informal-crece-a-un-ritmo-similar-al-formal/15157335>

- Periódico El Tiempo (2013). “*En 13 ciudades hay casi 7.000 mototaxistas*”. *Estudio del Fondo de Prevención Vial plantea formalizar ese medio de transporte, que es ilegal*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-13290531>
- Periódico El Universal. (2011). “*Mototaxismo: ¿aliado de la delincuencia?*”. Recuperado de: <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/actualidad/mototaxismo-%C2%BFaliado-de-la-delincuencia-45330>
- Pirez, Pedro. (2000). “*Servicios urbanos y equidad en América latina. Un panorama con base en algunos casos*”. CEPAL- SERIES Medio ambiente y desarrollo. Recuperado de: http://www.plataformademocratica.org/Publicacoes/6434_Cached.pdf
- Portafolio. (2014). “*servicios públicos, factor de competitividad y desarrollo*”. Recuperado de: <http://www.portafolio.co/economia/finanzas/servicios-publicos-factor-competitividad-desarrollo-46408>
- Portal de economía solidaria. “*las ONG de desarrollo y la economía social y solidaria*”. Recuperado de: http://www.economiasolidaria.org/documentos/las_ong_de_desarrollo_y_la_economia_social_y_solidaria
- Portes, A. Haller, W. (2004). “*La Economía Informal*”. CEPAL-SERIES Políticas sociales. Recuperado de: <http://www.inpahu.edu.co/biblioteca/imagenes/libros/Informal.pdf>
- Precooperativas y Cooperativas de Trabajo Asociado. “*Constitución de Cooperativas de Trabajo Asociado*”. Recuperado de: http://www.orgsolidarias.gov.co/sites/default/files/pagina-basica/pdf/ConstitucionCooperativasTrabajoAsociado_0.pdf
- Primer congreso internacional de educación. “*La migración campo- ciudad, un grave problema social y educativo*”. Recuperado de: http://cie.uach.mx/cd/docs/area_07/a7p11.pdf
- Publimotos (2014). “*Informe de venta de Motocicletas en Colombia desde 1977 hasta el 2013*”. Recuperado de: <http://www.publimotos.com/website/index.php/informe-de-venta-de-motocicletas-en-colombia>

_____, (2014). “VIII Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia. Estudio realizado por el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas”. Recuperado de: http://www.publimotos.com/portal_web/images/contenidos/2014/11_noviembre/viii_estudio_socio_demografico/viii_estudio_sociedemografico_2013.pdf

_____, (2015). “Informe de ventas de Motocicletas en todo el 2014”. Recuperado de: http://www.publimotos.com/portal_web/home/destacadas/2200-akt-la-gran-triunfadora-en-el-ano-2014

Quintero, Andrés. (2011). “El mototaxismo y sus soluciones”. Especial para el Diario El Pílon. Recuperado de: <http://elpilon.com.co/el-mototaxismo-y-sus-soluciones/>

Quintero, Felipe. 2013. “La ciudad colonial y sus textualidades contemporáneas: el color blanco en Popayán. Un estudio de semiótica cultural urbana”. Recuperado de: <https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=8&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiz5tmp0b7KAhWB1x4KHS1qAXUQFghHMAc&url=http%3A%2F%2Fnexus.univalle.edu.co%2Findex.php%2Findex%2Farticle%2FviewFile%2F2701%2F2598&usg=AFQjCNHeGgFxSgr9v0hQikXGrOb1HHAx0g&bvm=bv.112454388,d.dmo>

Radio Súper Popayán (2014). “En el último día sin carro y sin moto en Popayán la contaminación de la ciudad fue prácticamente la misma que en un día ordinario”. Recuperado de: <http://radiosuperpopayan.com/7938/noticias/en-el-ultimo-dia-sin-carro-y-sin-moto-en-popayan-la-contaminacion-en-la-ciudad-fue-practicamente-la-misma-que-en-un-dia-ordinario/>

Revista de economía del caribe. “Migración hacia los espacios rururbanos en Popayán (Colombia para la primera década del siglo XXI - 2014”. Recuperado de: <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/economia/article/view/6347/6567>

Revista de educación (2004). “Redefinición del analfabetismo: el analfabetismo funcional”. Recuperado de: http://www.revistaeducacion.educacion.es/re338/re338_17.pdf

Salazar, José. (2014). “La Informalidad”. Nota periodística para el diario La República. Recuperado de: http://www.larepublica.co/la-informalidad_112706

- SEDESOL. (2011). “*Medición de la pobreza, Servicios básicos de la vivienda*”. Recuperado de: http://www.20062012.sedesol.gob.mx/work/models/SEDESOL/Resource/2004/1/images/boletin_servicios_basicos.pdf
- Seguros del estado. “*Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual ara servicio público*”. Recuperado de: <http://www.segurosdelestado.com/cmsestado/paginas/documento.aspx?idr=97>
- Selectividad del migrante. “*Marco conceptual de migración: ¿Por qué las personas se movilizan para trabajar en otro lugar o país?- 2011*”. Recuperado de: http://cgge.aag.org/Migration1e/ConceptualFramework_Jan10ESP/ConceptualFramework_Jan10ESP8.html
- Semestre Económico. (2005). “*Apuntes sobre la economía informal- caso Medellín (primera parte)*”. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/1650/165013659002.pdf>
- Soat mundial. (2013). “*Quienes deben tener SOAT*”. Recuperado de: <http://www.soatmundial.com.co/preguntas-frecuentes/>
- Todaro. (1982). “*Teorías de migración Internacional: una Revisión y Aproximación*”. Recuperado de: <http://www.ugr.es/~redce/REDCE10/articulos/14DouglasDMassey.htm>
- Unidad Administrativa Especial de Organizaciones Solidarias. “*Precooperativas y Cooperativas de Trabajo Asociado*”. Organizaciones Solidarias. Recuperado de: http://www.orgsolidarias.gov.co/sites/default/files/paginabasica/pdf/ConstitucionCooperativasTrabajoAsociado_0.pdf
- Zaldivar, M. Sotomayor, Narda. (2003). Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones. (2003). “*Sistema de Cooperativa de Ahorro y Crédito: Una Visión Económica*”. Recuperado de: http://www.sbs.gob.pe/repositorioaps/0/0/jer/ddt_ano2003/SBS-DT-01-2003.pdf
- Universidad del valle. “*¿El mototaxismo una solución o un problema?- 2015*”. Recuperado de: <http://comunicaciones.univalle.edu.co/InformesPrensa/2015/enero/OC-005-2015.html>

Tesis y monografías

- Fajardo, Claudia Liceth (2011). “*La demanda de transporte en la ciudad de Popayán agosto de 2010*”. Trabajo de grado para optar por el título de Mag. En Economía Aplicada. Universidad del Valle. Facultad de ciencias sociales y económicas. Maestría en Economía Aplicada. Recuperado de: bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/3822/4/CB-0449764.pdf
- Guerra, Alexei. (2007). “*Consideraciones teóricas acerca de la economía informal, el Estado y la Gerencia*”. Trabajo presentado para optar a la Categoría de Agregado en el Escalafón del Personal Docente y de Investigación. Departamento de Administración. Decanato de Administración y Contaduría. UCLA. Recuperado de: <http://www.eumed.net/librosgratis/2009a/517/CONSIDERACIONES%20TEORICAS%20ACERCA%20DE%20LA%20ECONOMIA%20INFORMAL%20EL%20ESTADO%20Y%20LA%20GERENCIA%20INTRODUCCION.htm>
- Gutiérrez, Catalina María. Rodríguez, Claudia Pilar. Uribe, María Carolina (2008). “*El impacto socioeconómico del mototaxismo en la ciudad de Montería*”. Tesis de grado para optar al título de Especialista en Gerencia Estratégica. Universidad de la Sabana, Instituto de posgrados, Especialización en Gerencia Estratégica. Recuperado de: <http://intellectum.unisabana.edu.co/handle/10818/6569>
- Hurtado, Isabel. (2013). “*Caracterización socioeconómica de la economía popular en la plaza de mercado del barrio “la esmeralda” en la Ciudad de Popayán –Departamento del Cauca*”. Tesis de grado para optar al título de Economista. Universidad del Cauca, Facultad de Ciencias Contables Económicas y Administrativas, Programa Economía, Popayán-Cauca.