

# El mototaxismo como medio de transporte y alternativa económica

## *Motorcycle taxation as a means of transport and economic alternative*

<sup>a</sup> Belén Torcoroma Quintero-Bayona, <sup>b</sup> Blanca Mery Velasco-Burgos, <sup>c</sup> Carlos Alberto Pacheco-Sánchez

 <sup>a</sup> Magíster en Intervención Social en las sociedades del conocimiento, btquinterob@ufpso.edu.co, Universidad Francisco de Paula Santander - Ocaña, Colombia

 <sup>b</sup> Magister en Gerencia de empresas mención finanzas, bmvelasco@ufpso.edu.co, Universidad Francisco de Paula Santander - Ocaña, Colombia

 <sup>c</sup> Magister en Dirección estratégica: Especialidad en Gerencia, capachecos@ufpso.edu.co, Universidad Francisco de Paula Santander, Ocaña, Colombia

Recibido: Julio 1 de 2021 Aceptado: Noviembre 8 de 2021

**Forma de citar:** B.T. Quintero-Bayona, B.M. Velasco-Burgos, C.A. Pacheco-Sánchez. “El mototaxismo como medio de transporte y alternativa económica”, *Mundo Fesc*, vol. 11, no. s5, pp. 215-225, 2021

### Resumen

---

El uso del mototaxismo en Colombia, como medio de transporte ha venido creciendo vertiginosamente en los últimos años, generando gran impacto en el servicio de transporte colectivo público, convirtiéndose en una importante fuente de ingresos para quienes ejercen esta actividad ocupacional. El objetivo del estudio consistió en la identificación de los aspectos que inciden en el fenómeno del mototaxismo en el municipio de Ocaña, Norte de Santander, basándose en la teoría de la segmentación del mercado de trabajo, considerando conceptos como desigualdad salarial y desempleo. Metodológicamente, la investigación se enmarcó bajo el método cuantitativo, con un diseño de campo mediante encuesta aplicada a 357 personas que ejercen esta labor. El hallazgo de mayor relevancia del estudio consistió en que la ausencia de jefe, el no cumplir horario y el ingreso diario para el sustento fueron los factores motivacionales que conllevan a la población a decidirse por esta actividad.

**Palabras Clave:** Desempleo, economía del rebusque, ilegalidad, mototaxismo, movilidad, ocupación

---

Autor para correspondencia:

\*Correo electrónico: btquinterob@ufpso.edu.co



## Abstrac

The use of motorcycle taxation in Colombia as a means of transportation has been growing dramatically in recent years, generating a great impact on the public collective transport service, becoming an important source of income for those who carry out this occupational activity. The objective of the study was to identify the aspects that affect the phenomenon of motorcycle taxation in the municipality of Ocaña, Norte de Santander, based on the theory of labor market segmentation, considering concepts such as wage inequality and unemployment. Methodologically, the research was framed under the quantitative method, with a field design through a survey applied to 357 people who carry out this work. The most relevant finding of the study consisted in that the absence of a Boss, the failure to comply with the schedule and the daily income for sustenance were the motivational factors that lead the population to decide on this activity.

**Key words:** Unemployment, scavenger economy, illegality, motorcycle taxation, mobility, occupation

## Introducción

Los grandes problemas sociales atañen a tiempos remotos, no son nuevos. Históricamente el ser humano lleva inmerso diferentes situaciones sociales como el desempleo, la pobreza, la exclusión, el subdesarrollo poblacional, malos gobernantes, pocos proyectos comunitarios de intervención y, como si fuera poco, altos índices de violencia. Sumado a ello, la explotación, el despojo, la represión y la enajenación en aras de mantener un sistema social basado en la búsqueda de la ganancia a costa de lo que sea [1]. Al respecto, Sanabria [2] señaló que el concepto de pobreza y el de desarrollo no es atemporal, sino que corresponde con los cambios sociales y con los momentos por los cuales está transcurriendo la historia.

Colombia, es un país que no ha logrado superar su condición económica de subdesarrollo [3]: Por esta razón, dentro del accionar de sus gobernantes se encuentra específicamente generar políticas públicas nacionales, regionales y locales capaces de resolver los conflictos sociales y mejorar los indicadores de pobreza año tras año, que en el 2018 oscilaron en el 27,0% [4]. Sin embargo, estos esfuerzos resultan insuficientes, lo cual conlleva a que la comunidad acceda al comercio informal como solución a la falta de empleo y, por consiguiente, la dinámica de oferta y la demanda de empleo se estabilizan en un nivel de remuneración inferior al salario establecido dentro de la

economía, ocasionando una brecha laboral, que se traduce en que una parte significativa de que el capital humano es excluido involuntariamente del mercado [5].

En el país la proporción de ocupados informales a Mayo del 2018 fue del 48,1% [6]. Esta cifra es considerable puesto que conlleva a la población a buscar alternativas de subsistencia, tales como el mototaxismo que se constituye como una importante actividad económica informal y un fenómeno social que abarca distintos componentes esenciales para el desarrollo económico, derivado de las faltas de oportunidades y de los diferentes problemas sociales de las regiones del país Colombia, de acuerdo a [7] [8] [9].

Si bien, esta actividad de transporte irregular [10], es tipificada por el Código Nacional de Tránsito Terrestre en su artículo 131, literal D.12 donde establece sanción con multa a quien “Conduzca un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito” tomado en [11]. Es una alternativa que ha beneficiado a miles de personas con difícil acceso al transporte público masivo, donde la extensión y el fortalecimiento del sector, han favorecido a la oferta como a la demanda del servicio desde los inicios en Cotorra (Córdoba), ahora bien, se extendió rápidamente en 26 de los 32 departamentos colombianos; como se explica en [9], a su

vez, se ejerce tanto en el nivel urbano como rural. Visto desde la ilegalidad, el mototaxismo es una ejercicio o una causal de los altos índices de accidentes, contaminación ambiental, inseguridad, enfrentamientos con las autoridades locales y demás medios de transporte urbano, y poca garantía de la seguridad y salud los conductores [12].

Como se observa en la figura 1, en el 2018 el 57% de los automotores registrados en Colombia, correspondió a motos [13], el 50,48% de accidentes fueron usuarios de motos [14], así mismo se identificaron las ciudades con mayor número de motos matriculadas y ciudades con la alta tasa de personas dedicadas a la actividad del mototaxismo [10]:

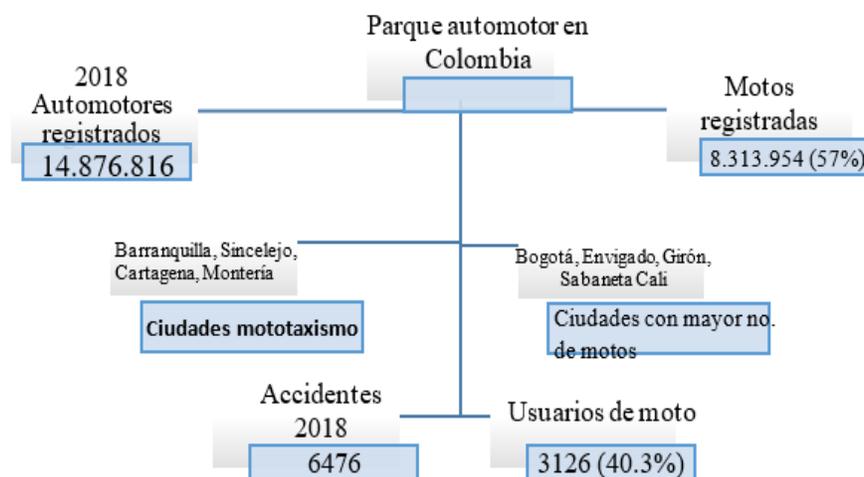


Figura 1: Dinámica del parque automotor en Colombia

Fuente: creación propia con base en aportes de [13] [14]

Las investigaciones realizadas frente al tema revelan que los individuos que se dedican al mototaxismo ejercen esta actividad a pesar de los riesgos a la salud y seguridad, como respuesta a la valoración de su rentabilidad y la necesidad de generar un ingreso [7]. En ciudades como Sucre y Sincelejo lo originó la falta de empleo. Desde luego, la ausencia de capital no se considera como una causa que la haya originado, puesto que las personas se interesan por invertir en la compra de motocicletas y contratar a operarios o alquilar el bien o la moto a otras personas sin empleo para que incursionen en la actividad [15]. El mototaxismo es también considerado como un problema social [16], por tal motivo, el transporte ilegal afecta u ocasiona riesgo a la actividad de transporte legalmente constituida. Pues bien, como mecanismo de control las autoridades de algunas ciudades han implementado el pico y placa, como es el caso de Cartagena. Sin embargo, estas normatividades no han sido efectivas ante el fenómeno debido al alto porcentaje de mototaxistas que infringen estas regulaciones [9].

El presente artículo está enmarcado dentro de esta problemática que ha cobrado tanta fuerza en el país y repercute en aspectos económicos, sociales, políticos, entre otros, del cual un gran número de personas derivan su sustento diario. En Ocaña, Norte de Santander, la economía informal está focalizada en el mototaxismo y contrabandistas de gasolina. Del primero, en el Municipio circulan entre 3.500 y 5.000 motocicletas dedicadas al transporte informal de pasajeros [17]. Ello, convierte a esta actividad como una opción de trabajo ante la falta de empleo, que ha tomado gran liderazgo en la actividad de transporte, que compite con las empresas formalmente constituidas para prestar el servicio público de transporte

terrestre [18].

El objetivo del estudio fue el de identificar los factores que inciden en el quehacer del mototaxismo en el municipio de Ocaña. Ello, en aras de contar con un panorama real de éste problema social y opción de subsistencia, con miras a ofrecer al Gobierno local cifras de interés para para la definición de políticas públicas que conlleven a contrarrestar este fenómeno; apoyándose en teorías como de la segmentación del mercado de trabajo (TSMT), aclara que el proceso de la designación de salarios no siempre depende de la organización o cantidad de empleados a puestos [19], la de la motivación e higiene; así como, los enfoques teóricos de la informalidad laboral.

Para llevar a cabo el presente estudio fue necesario trabajar investigación descriptiva, que implica la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo [20], aplicando muestreo aleatorio mediante encuesta a 357 mototaxistas, tomándose como referente los puntos de concentración para abordar a sus pasajeros. El artículo se divide en cinco partes: la introducción que esboza el fenómeno del mototaxismo en Colombia y Ocaña; la segunda parte consta de la fundamentación teórica en aspecto como el mercado de trabajo, la informalidad y los factores que inciden en la insatisfacción laboral; la tercera parte describe la metodología aplicada en el estudio; la cuarta presenta un análisis de los factores y se discuten los principales hallazgos que han conllevado a la población Ocañera a optar por esta alternativa ocupacional; finalmente de presentan la conclusiones y las propuestas que coadyuven a la solución de esta problemática emergente en el territorio local.

### **Marco teórico**

La fuerza o condiciones inestables económicas de un territorio y la insatisfacción socio-laboral ha causados muchos factores de tipo personal, cultural, económico y legal, y la política fiscal es, por

tanto ineficaz [21]. Hechos que conllevan a que este territorio presente alta tasa de desempleo y la población considere buscar un empleo subjetivo o informal que atienda sus necesidades. A continuación, se describen las teorías que apoyan el estudio y permiten examinar el componente del mercado de trabajo bajo las segmentaciones. Así mismo, las condiciones de la informalidad desde un enfoque mixto y las características para la satisfacción laboral.

### ***Teoría marxista***

Como se puede ver en [22], el precursor Marx indicó que la tecnificación de los procesos productivos ocasiona un desplazamiento sistemático del trabajo por las máquinas. Asimismo, desde la teoría de la acumulación de capital en la industria, se esclarece que el capital constante (inversión en capital productivo, es decir, máquinas y equipos) y el capital variable (pagos por salarios del empleado), sostiene que la demanda de trabajo depende del capital variable y no del total, donde el mismo disminuye en el momento en que aumenta el capital total.

### ***La teoría de la segmentación del mercado de trabajo (TSMT)***

Kerr sostenía que la determinación de salarios no siempre se fija por la asignación de trabajadores a puestos, por tanto, permite diferenciarse entre el mercado salarial (establecer un precio único) y el mercado de puestos (el mecanismo que distribuiría los puestos). Desde luego, autores como Segal y Kaufman convirtieron la dinámica del mercado de trabajo en el núcleo de análisis de la economía laboral, donde lograron estudiar los mecanismos de asignación y de determinación de los salarios y concluyen que, la influencia de las remuneraciones es más tenue en un modelo competitivo debido al proceso de formación salarial, igualación de recompensas y a las condiciones del mercado[19].

### ***Enfoque mixto de la Informalidad Laboral: Estructuralista e Institucional***

Los enfoques teóricos de la informalidad laboral proceden de los aportes de muchos autores que buscan profundizar causas y efectos del componente de estudio desde la dimensión económica de una región o nación pensando en la dualidad de los dos enfoques. Es decir, un reconocimiento desde los mismos, comprendiendo que el sector tradicional en acción o tamaño que no logra destinar salarios altos, ni beneficios con sostenibilidad, producciones intensivas sin la conformidad de la mano de obra por la baja diversificación y crecimiento económico. O, por lo contrario, induciendo que la intencionalidad de quienes por decisión propia acceden al sector de la informalidad, sienten priorizar satisfacciones de primera necesidad. En ese orden de ideas, Loayza, Servén y Sugawara [23] plantearon que la informalidad laboral surge del análisis entre los costos y beneficios de las actividades formales y que dentro de la economía segmentada se imponen barreras de entrega al sector de la formalidad. Pero, en estos temas se incurren dos definiciones la *Informalidad productiva* que identifica y se aplica cuando se reconoce que los trabajadores trabajan en empleos de baja calidad y su productividad marginal es pequeña; por otra parte, la *informalidad legalista* cuando se deduce que los informales son los trabajadores que no tienen acceso a la protección social [23].

### ***Teoría de la motivación e higiene***

En la Teoría de Herzberg, la satisfacción e insatisfacción laboral son resultado de dos tipos o factores de experiencias distintas: El primero, los intrínsecos o satisfactores, que se relacionan con el contenido del trabajo, es decir, el trabajo en sí mismo, compromiso, reconocimiento, responsabilidad, logro y autorrealización. El segundo, los factores extrínsecos que afectan las condiciones de un contexto laboral, donde se destaca: Supervisor, salario y las relaciones con los compañeros, categoría en rol y condiciones

de trabajo [24]. Partiendo de lo anterior, los factores mencionados dentro de la teoría, circulan en una acción de percepción y concepción frente a situaciones que vulneran el deseo y el interés de una persona o grupo colectivo. Ello, conlleva a que muchos excluyan las prioridades de una labor formal para acceder a un ejercicio ilegal.

### ***Economía del rebusque***

El rebusque práctica común en las economías, donde se percibe como una actividad dirigida a conseguir ingresos diarios de muchas personas de acuerdo a las necesidades [25], un término en el argot popular de los colombianos y se relaciona con la forma de vida de tener recursos para la sobrevivencia a través de múltiples mecanismos de acción [26]. En Colombia, la informalidad, el desconocimiento de leyes y el deseo de mejorar la calidad de vida con total independencia, incide para que las personas actúen en el mercado laboral informal, bajo la estrategia del *rebusque*. El individuo se sitúa por fuera de la esfera del derecho y posee una noción débil de sus deberes y compromisos, priorizando los intereses de generar más ingresos y contraer pocos gastos. Paralelamente, tiene poca conocimiento de sus derechos o bajo desinterés [27].

### ***Materiales y métodos***

Para el desarrollo del estudio se empleó una perspectiva metodológica descriptiva, mediante la técnica cuantitativa, con el fin de identificar los factores que motivan a los ciudadanos ocañeros a ejercer la actividad informal del mototaxismo. La población estuvo conformada por cinco mil motocicletas que se dedican al transporte informal de pasajeros [17]. Para definir la muestra se aplicó la fórmula para poblaciones finitas con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%, ya que se conoce la cantidad de unidades que integran la población [20], obteniéndose

un total de 357 personas dedicados a dicha actividad. Por consiguiente, se diseñó una encuesta semiestructurada con preguntas relacionadas con los factores que inciden en la decisión de un individuo para desempeñarse como mototaxistas, a saber: ingresos, cabezas de hogar, horarios, dedicación, clientes, escolaridad, estrato socioeconómico, vivienda, uso del casco. Además, se tuvieron en cuenta algunos criterios de selección, como: sitio de ubicación, voluntad para responder, que portarán al menos un casco de protección y acabarán de prestar un servicio. Se aclara que los sitios, son aquellos que presentaron mayor concentración de mototaxistas para abordar a sus pasajeros, tal como se describen en la tabla I que presenta información sobre los puntos organizados a través de las diferentes comunas y barrios del municipio de Ocaña:

Tabla I Georefenciación de los puntos de concentración

Comuna	Barrio	Puntos de concentración
Comuna 1	Sector del Mercado publico	Cuatro (4) esquinas
Comuna 1	El centro esquina Banco Bogotá	Una (1) esquinas
Comuna 2	Barrio Simón Bolívar	Una (1) esquinas
Comuna 2	Barrio el Carmen	Una (1) esquinas
Comuna 4	Barrio Marabel	Tres (3) esquinas
Comuna 4	Barrio la Torcoroma	Tres (3) esquinas
Comuna 6	Barrio Santa Clara	Dos (2) esquinas

## Resultados y discusión

En este apartado se presentan los resultados de la investigación realizada. Se logró identificar los factores descritos en la figura 2 y que inciden en la población Ocañera para ver y optar por el mototaxismo como alternativa ocupacional frente a las pocas oportunidades de empleo que se materializan en el municipio.

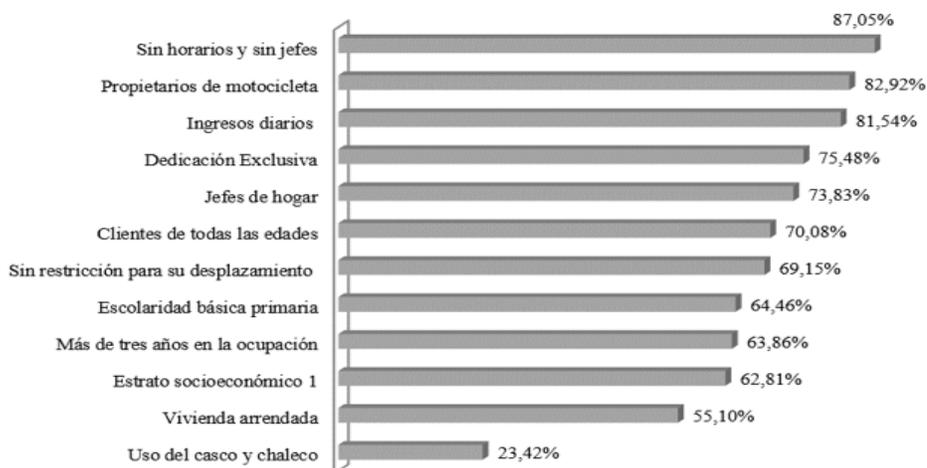


Figura 2: Factores de mayor incidencia en el desarrollo del mototaxismo como opción ocupacional frente al desempleo en el municipio de Ocaña

La figura 2 evidencia doce factores de gran impacto en la actividad del mototaxismo como la ocupación y el mecanismo de empleo más asequible en la economía del rebusque y del

desempleo, para una población en Ocaña de 111.643 personas [28]; los cuales se agrupan en factores de incidencia, como se describen en la tabla II:

**Tabla II: Factores de incidencia en la elección de mototaxista**

Factores	Discusiones apoyado del referente teórico
<b>Independencia ocupacional:</b>  <i>Ni Jefe, ni horario</i>	<p>Analizando la Teoría de Herzberg y la realidad local de la ocupación en estudio, se elige rápidamente la opción del mototaxismo debido a los efectos negativos que generan los factores extrínsecos en los contextos socio-laborales, es decir, que las personas buscan la flexibilidad y organización de los tiempos (Horarios) según su conveniencia o necesidad ya que son propietarios de las motocicletas. Por último, evitar los controles y las supervisiones de jefes inmediatos, tener el control en vez de ser controlado [29].</p>
<b>Obtención rápida de ingresos:</b>  <i>Todos los días</i>	<p>En contraste, de la teoría de la segmentación del mercado de trabajo (TSMT) es evidente que el núcleo de análisis de la economía laboral, mediante la evaluación de la asignación de los salarios en cualquier mercado, por ello, el factor de recibir un ingreso promedio diario por trabajo que asegure sostenibilidad y no requiera de la medición de productividad y desempeño, orienta en muchos la decisión de elegir actividades informales para su sustento, en razón a barreras para ingresar a las labores del mercado formal, algunas como deficiencias en el nivel de educación, bajos niveles de financiamiento y apropiación de tecnología [30], dado lo anterior el mototaxismo es una de las pocas oportunidades que se pueden ver en el territorio.</p> <p>El estudio arrojó que el 81% de los mototaxistas generan ingresos diarios entre diez mil y veinte mil pesos, comparados con el salario mínimo diario en Colombia para el año 2019 que es de \$27604 [31], se observa que no existe diferencia significativa en el desempeño de una actividad de forma independiente, con control y sin jornada laboral.</p>
<b>Experticia en la labor:</b>  <i>Diversidad de clientes</i>	<p>Para las personas encuestadas el realizar esta actividad les ha permitido a través del tiempo relacionarse fácilmente con la comunidad, mantener el número de clientes de todas las edades logrando atraerlas y fidelizarlas, elegir las rutas más rápidas que no cubre el transporte público y ofrecer un servicio “puerta a puerta” para acercar al usuario a su sitio de interés; por consiguiente, su permanencia en esta ocupación dependerá de su dedicación, su empatía, su motivación, el conocimiento del territorio y por último, de su grado de responsabilidad en lo relacionado a la utilización de vehículos pequeños que permiten esta movilidad de forma rápida, con rutas más cortas y de forma personalizada [32].</p>
<b>Sin restricción para su desplazamiento:</b>  <i>Libre circulación</i>	<p>Entre los problemas de movilidad que se destacan en el municipio de Ocaña [17] se encuentran: las vías subutilizadas y colapsadas, el cargue y descargue a cualquier hora, la concentración de puntos álgidos por parte del servicio público municipal e intermunicipal y la alta presencia de motocicletas en circulación dentro de las calles céntricas, sin contar con una normatividad descentralizada que restrinjan el desplazamiento a todos los sitios de la ciudad; lo que le permite a los mototaxistas desplazarse libremente por todos los barrios del municipio e incluyendo su zona semi-urbana.</p> <p>Por otro lado, en el estudio, se encontró que un gran porcentaje (76,58%) no acatan las exigencias de ley, que establece “La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo” [11], observándose la no utilización de elementos de protección como el casco, chaleco y demás necesarios para una mayor garantía de la integridad física del conductor y parrillero.</p>
<b>Sostenimiento y compromisos familiares:</b>  <i>Jefes de hogar</i>	<p>Dentro de los intereses y manifestaciones sociales, la población evidencia la necesidad de pagar obligaciones, sostener y mejorar la calidad de vida de sus familiares, tal como lo esboza un estudio de la Fundación Carvajal, 2007, donde afirma que las necesidades más sentidas están relacionadas con el mal estado de las viviendas; la falta obtención de ingresos para atender sus necesidades básicas; falta de empleo o una actividad laboral estable [33].</p> <p>En concordancia con lo anterior, el enfrentamiento con la alta demanda laboral y la poca oferta de trabajo, hacen que la población ocañera actué en la búsqueda de una actividad de trabajo rápido (Economía de rebusque), sin requisitos y que les permita cumplir con sus compromisos como jefes de hogar.</p>
<b>Situación socioeconómica:</b>  <i>Estrato uno</i>	<p>Desde la teoría de la economía estructuralista e Institucional se relaciona que la particularidad socio-laboral presenta barreras o dificultades de acceso a la economía formal, puesto que la falta de formación académica puede conducir al desempleo, empleos poco calificados [34] o la independencia laboral a través de la informalidad; por consiguiente, cuando el nivel socioeconómico es bajo como lo demuestra el estudio donde el 62,81% de los encuestados pertenecen al estrato uno, escolaridad a nivel de primaria, y no se desarrollan las competencias profesionales requeridas por las empresas se convierte en una limitante para encontrar otra oportunidad laboral, lo que conlleva a elegir el mototaxismo.</p>
<b>Baja inversión para el desarrollo de la actividad:</b>  <i>Mínimo apalancamiento</i>	<p>La priorización de las personas desempleadas o de empleo subjetivo [35] consiste en ejercer una ocupación de tipo independiente que requiera de pocos recursos financieros y no financieros y que las inversiones para trabajar no sean altas, como es el caso de Ocaña, donde el estudio arrojó que el 82,92% de los encuestados son propietarios de las motocicletas, siendo éstas adquiridas mediante créditos en las agencias de venta o con entidades financieras, logrando de esa manera el inicio de la actividad del mototaxismo, como mecanismo de subsistencia, sin embargo y es de aclarar, que la población con propiedad automotora, en su mayoría, eluden la cancelación del seguro contra accidente de tránsito, de esta manera, no incurren gastos ni afecta su inversión para desarrollar la actividad, incluso, en Colombia a 2018 se estima una evasión del seguro SOAT en un 42% [36].</p> <p>De otro lado de la revisión técnico mecánica no la realizan de forma periódica aun siendo un requerimiento de Ley [37].</p>

## Conclusiones

La dinámica de la economía y del trabajo informal genera impacto negativo en el desarrollo sostenible y competitivo del país. Panorama que se ve reflejado en las estadísticas del DANE donde se indica que la proporción de ocupados informales el último trimestre a nivel nacional (23 ciudades y áreas metropolitanas) es de 48,1% [6]. Esto deja en evidencia, la existencia de una realidad que debe ser muy bien analizada y que a su vez requiere de la formulación de nuevas políticas de tipo laboral y social para promover el mejoramiento en la calidad de vida y seguridad de la población. De hecho, en un estudio realizado en la ciudad de pasto, se identificó la estrecha relación con las condiciones del territorio local y se deduce que el sistema de transporte informal que existe en cada ciudad se liga a las condiciones de vida de la población, no sólo en Colombia, sino también en diferentes ciudades de América Latina, y que surge a causa de las condiciones negativas o desfavorables del transporte público, vías en deterioro o no transitables, reducción de los recursos, segregación social y económica ante las condiciones de vida [12].

Paralelamente con lo anterior, se comprende desde los análisis estadísticos que la informalidad tiene relación con el desempleo y la escasez de empleo formal. Desde luego, las leyes y normas del mercado laboral sino son definidas claramente, pueden ser condicionante para que exista mayor o menor informalidad, lo que depende de cuál tipo de empleo o proceso productivo aplica o no a las normas y leyes dentro del país, debido a que, en países como Italia, España o Dinamarca, pueden considerarse algunas actividades económicas formales y para el país de Colombia es lo contrario, informales [22].

El mercado de trabajo puede considerarse como un mercado diferente con un carácter especial que requiere de exhaustivos análisis y excelentes estrategias, en el cual intervienen variables sociológico e

institucionales. Por tal razón, la formulación de políticas públicas deben orientarse principalmente al mejoramiento de las condiciones laborales a través de la generación de nuevos empleos, el fortalecimiento de las relaciones empresariales de carácter formal, el mejoramiento de los niveles de remuneración de los trabajadores, el desestimulo del trabajo infantil y el equilibrio entre trabajo, salario y bienestar [38].

Particularmente y a pesar de que el trabajo como fuente una de riqueza para el país, se ha sometido por muchos años a diferentes procesos degradables en su forma de vinculación al proceso productivo [39], se debe tener claro que la informalidad laboral se presenta en situaciones marcadamente heterogéneas. Desde algunas perspectivas es característica de las escalas de producción, para otras de la existencia de afiliación y/o contribución al sistema de seguridad social, y otras lo conciben como una situación propia de determinadas actividades, del tipo de relación laboral o de las relaciones con el Estado y las instituciones [40].

Se induce con el estudio que empleo asalariado informal se caracteriza por la presencia de un trabajo que no tiene el aval de la legislación laboral nacional y a su vez, no cumple con los estamentos de las prestaciones de protección y seguridad social según la vacante u ocupación. Por tal motivo, el municipio, desde los procesos investigativos, debe uno, definir con precisión las posiciones ocupacionales que se consideran susceptibles de tener una relación laboral informal y dos, analizar la cobertura de seguridad social en salud [41] para acertar su dinámica y diseñar políticas encaminadas al cumplimiento de la seguridad y calidad de vida de quien labora informalmente.

Al observar en [9] el análisis de las características de la población mototaxista, se muestra, que las variables que inciden en el incumplimiento de la normatividad son las que repercuten en el cálculo de costos – beneficios, de no atender la reglamentación

y con las actitudes frente al riesgo. Aspectos muy similares están presentes en el territorio Ocañero, donde la población en estudio busca la generación de ingresos al mínimo costo, evitando u omitiendo el cumplimiento de las normativas vigentes en el país (seguro obligatorio de accidente de tránsito, casco, chaleco); ni de una jornada laboral, ni ordenes por parte de un superior. Lo anterior, está en razón a que las oportunidades laborales son muy reducidas y ha conllevado a que los habitantes del municipio de Ocaña acudan a la economía del *rebusque* que le permitan en el diario vivir cumplir con sus obligaciones y cubrir parcialmente las necesidades básicas propias y de su núcleo familiar.

El estudio identificó que los factores de mayor incidencia para que las personas elijan el mototaxismo como opción ocupacional, recae principalmente por la preocupación y necesidad de sostener y mantener la familia, la facilidad de los horarios, la total independencia para trabajar, la trayectoria o experticia en el campo de acción, la generación de ingresos de manera diaria, el poco desarrollo de competencias profesionales y laborales (Nivel de formación), la facilidad de desplazamiento y la baja inversión requerida para trabajar.

Finalmente, se propone como estrategia la articulación institucional (Universidad, Entes Territoriales, empresa privada, Organismos No Gubernamentales, entre otros) para formular, ejecutar y evaluar proyectos, campañas, procesos de formación y sensibilización efectivas en el uso de los implementos requeridos para la circulación de motocicletas y de cambio cultural que fomente el emprendimiento como alternativa de reconversión laboral, partiendo de la revisión de los distintos estudios que se hayan realizado y de experiencias exitosas aplicadas en otras localidades. Así mismo, fortalecer los sistemas de transporte público terrestre, la adecuación de las vías, definición de carriles para motocicletas de tal forma que sean iniciativas propositivas, no coercitivas.

## Referencias

- [1] Centro Social Ruptura, "Pensar desde la práctica anticapitalista. Investigar desde la militancia libertaria", *Utopía y Praxis Latinoamericana*, vol. 21, n° 73, pp. 137-140, 2016
- [2] N. Sanabria, "Pobreza y desarrollo", *Equidad y desarrollo*, vol. 6, pp. 67-81, 2006
- [3] S. Pérez y S. Sanabria, "Dimensiones del subdesarrollo económico en Colombia, 1980-2015", *Semestre económico*, vol. 2, n° 44, pp. 95-115, 2017
- [4] Departamento Administrativo Nacional de Estadística, "Boletín Técnico. Pobreza monetaria, año 2018", Mayo 2019. [En línea]. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones\\_vida/pobreza/2018/bt\\_pobreza\\_monetaria\\_18.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/2018/bt_pobreza_monetaria_18.pdf)
- [5] S. Bonilla, "Estructura económica y desempleo en Colombia: un análisis VEC", *Sociedad y economía*, n° 20, pp. 99-124, 2011
- [6] Departamento Administrativo Nacional de Estadística, "Boletín técnico. Gran encuesta integrada de hogares (GEIH)", Marzo-Mayo 2019. [En línea]. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech\\_informalidad/bol\\_ech\\_informalidad\\_mar19\\_may19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_informalidad/bol_ech_informalidad_mar19_may19.pdf)
- [7] A. Sánchez, "La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo", *Documentos de trabajo de economía regional*, n° 140, pp. 1-54, 2011
- [8] B. Castillo, "El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en Montería?", *Economicas CUC*, vol. 31, n° 1, pp. 80-104, 2010
- [9] M. Yañez y K. Acevedo, "Determinantes de la decisión de los mototaxistas en Cartagena de infringir la medida de pico

- y placa", *Revista Facultad de Ciencias Económicas Universidad Militar Nueva Granada*, vol. 22, n° 2, pp. 35-47, 2014
- [10] Instituto de Estudios Urbanos, "El mototaxismo sigue aumentando en Colombia", 19 febrero 2019. [En línea]. Available: <http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/el-mototaxismo-sigue-aumentando-en-colombia>
- [11] Código Nacional de Tránsito Terrestre. Ley 769, 2002
- [12] S. Burgos, "El mototaxismo: un medio de transporte urbano como alternativa económica en San Juan de Pasto", *Revista de sociología*, vol. 5, pp. 11-27, 2016
- [13] Registro Único Nacional de Tránsito, "Boletín de prensa 001", 2019. [En línea]. Disponible en: <https://www.runt.com.co/sites/default/files/Bolet%C3%ADn%20de%20Prensa%2001%20de%202019.pdf>
- [14] Agencia Nacional de Seguridad Vial, "Observatorio Nacional de seguridad vial", 2018. [En línea]. Disponible en: <https://ansv.gov.co/observatorio/index4b78.html?op=Contenidos&sec=59>
- [15] Observatorio del Mercado de Trabajo en Sucre, "El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico", 2007. [En línea]. Disponible en: <https://www.elpais.com.co/elpais/archivos/estudio-mototaxismo.pdf>
- [16] M. Restrepo y L. López, "El mototaxismo en relación con la imagen de ciudad y del ciudadano: Una mirada desde la prensa local en la ciudad de Montería", *Revista de Investigación Universidad Tecnológica de Pereira*, vol. 1, n° 12, pp. 37-51, 2014
- [17] Alcaldía de Ocaña, Plan de Desarrollo "Es la hora de Ocaña" 2016-2019, Ocaña, 2016
- [18] Ministerio de Transporte, *Decreto 170 Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros*, Bogotá, Febrero 05 de 2001
- [19] E. Fernández, "La teoría de la segmentación del mercado de trabajo: enfoques, situación actual y perspectivas de futuro", *Investigación económica*, vol. LXIX, n° 273, pp. 115-150, 2010
- [20] F. Arias, *El proyecto de investigación*, Caracas: Episteme, 2012
- [21] J. Kay, "El mapa no es el territorio: un ensayo sobre el estado de la economía", *Revista de Economía Institucional*, vol. 16, n° 30, pp. 13-24, 2014
- [22] G. Sandoval, "La informalidad laboral: causas generales", *Equidad & Desarrollo*, n° 22, pp. 9-45, 2014
- [23] D. Jiménez, "La informalidad laboral en América Latina: ¿explicación estructuralista o institucionalista?", *Cuadernos de Economía*, vol. 31, n° 58, pp. 113-143, 2012
- [24] L. Araya y M. Pedreros, "Análisis de las teorías de motivación de contenido: una aplicación al mercado laboral", *Revista de ciencias sociales*, vol. IV, n° 142, pp. 45-61, 2013
- [25] W. Avendaño y L. Paz, "Rebusque y mendicidad: Muestra de desigualdad y pobreza en Cúcuta, Norte de Santander, Colombia", *Apuntes del Cenes*, vol. 32, n° 55, pp. 165-188, 2013
- [26] P. Mendoza, "Del arte de "rebuscar" o del nuevo rostro de los trabajadores", *Revista Colombiana de Sociología*, vol. 34, n° 2, pp. 121-136, 2011
- [27] O. Gonzalez, "El rebusque, una estrategia de integración social de los migrantes colombianos en Francia", *Revista Colombiana de Antropología*, vol. 44, n° 2, pp. 251-279, 2008
- [28] Departamento Administrativo Nacional de Estadística, "Censo Nacional de

- Población y Vivienda - CNPV", 2018. [En línea]. Available: <https://www.dane.gov.co › informacion-tecnica › CNPV-2018-VIHOPE-v2>
- [29]M. Arteaga y V. Lasio, "Empresas dinámicas en Ecuador: factores de éxito y competencias de sus fundadores", *Academia Revista Latinoamericana de Administración*, n° 42, pp. 49-67, 2009
- [30]A. León y H. Caicedo, "La economía informal en Villavicencio", *Revista Finanzas y Política Económica*, vol. 3, n° 2, pp. 83-103, 2011
- [31]Ministerio de trabajo, "El salario mínimo del 2019 será de \$828.116 mensuales", 2019. [En línea]. Disponible en: [http://www.mintrabajo.gov.co/prensa/mintrabajo-es-noticia/2018/-/asset\\_publisher/nMorWd1x7tv1/content/el-salario-minimo-del-2019-sera-de-828-116-mensuales](http://www.mintrabajo.gov.co/prensa/mintrabajo-es-noticia/2018/-/asset_publisher/nMorWd1x7tv1/content/el-salario-minimo-del-2019-sera-de-828-116-mensuales)
- [32]Access Exchange International, Transporte puerta a puerta para personas con movilidad limitada, 2013
- [33]L. Barón, L. Otálora y L. Loiza, "Otra ciudad detrás de la ladera: Estudio sobre un programa socioeconómico de la Fundación Carvajal en Cali", *Estudios Gerenciales*, vol. 120, n° 27, pp. 63-82, 2011
- [34]S. Sánchez, "Los Jóvenes frente al empleo y el desempleo: La necesaria construcción de soluciones multidimensionales y multifactoriales", *Revista Latinoamericana de Derecho Social*, n° 19, pp. 133-162, 2014
- [35]Departamento Administrativo Nacional de Estadística, "Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) 2010", 2010. [En línea]. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/noticias/presentacion\\_lacea\\_medellin.pdf](https://www.dane.gov.co/files/noticias/presentacion_lacea_medellin.pdf)
- [36]Ministerio de Transporte, "El SOAT se expedirá en único formato", 26 Noviembre 2018. [En línea]. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7076/el-soat-se-expedira-en-unico-formato/>
- [37]J. Posada y C. González, "Metodología para estudio de demanda de transporte público de pasajeros en zonas rurales", *Rev. Fac. Ing. Univ. Antioquia*, n° 53, pp. 106-118, 2010
- [38]O. Muñoz, "Factores determinantes de la participación laboral: Aspectos conceptuales", *Tendencias Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas*, vol. 10, n° 1, pp. 87-116, 2009
- [39]L. Gómez, "La informalidad en la economía, algo incuestionable", *Semestre Económico*, vol. 10, n° 19, pp. 47-67, 2007
- [40]R. Sánchez, "Enfoques, conceptos y metodologías de medición de la informalidad laboral en Colombia", *Lecturas de Economía*, n° 79, pp. 9-43, 2013
- [41]J. Guataquí, A. García y M. Rodríguez, "El perfil de la informalidad laboral en Colombia", *Perfil de Coyuntura Económica*, n° 16, pp. 91-115, 2010