



FECHA martes, 5 de diciembre de 2017

Señores
UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA
BIBLIOTECA
Ciudad

UNIDAD REGIONAL

Seccional Girardot

TIPO DE DOCUMENTO

Trabajo De Grado

FACULTAD

Ciencias Administrativas
Económicas y Contables

**NIVEL ACADÉMICO DE FORMACIÓN
O PROCESO**

Pregrado

PROGRAMA ACADÉMICO

Administración de Empresas

El Autor(Es):

APELLIDOS COMPLETOS	NOMBRES COMPLETOS	No. DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN
Prisco Girón	Juan David	71.311.947
Serna Falla	Cristian Alexis	1.070.597.383

Director(Es) y/o Asesor(Es) del documento:

Diagonal 18 No. 20-29 Fusagasugá – Cundinamarca
Teléfono (091) 8281483 Línea Gratuita 018000976000
www.ucundinamarca.edu.co E-mail: info@ucundinamarca.edu.co
NIT: 890.680.062-2

**APELLIDOS COMPLETOS**

Cabrera Díaz

NOMBRES COMPLETOS

Álvaro

TÍTULO DEL DOCUMENTO

**CARACTERIZACION SOCIO ECONOMICA DE LA ACTIVIDAD DEL
MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE GIRARDOT**

SUBTÍTULO

(Aplica solo para Tesis, Artículos Científicos, Disertaciones, Objetos
Virtuales de Aprendizaje)

TRABAJO PARA OPTAR AL TÍTULO DE:
Aplica para Tesis/Trabajo de Grado/Pasantía
Administrador de empresas

AÑO DE EDICION DEL DOCUMENTO

20/11/2017

NÚMERO DE PÁGINAS**DESCRIPTORES O PALABRAS CLAVES EN ESPAÑOL E INGLÉS**
(Usar 6 descriptores o palabras claves)**ESPAÑOL****INGLÉS**

1. Economía	Economy
2. Social	Social
3. Transporte publico	Public transport
4. Control	Control
5. Seguridad	Security
6. Mototaxismo	Motorcycle



RESUMEN DEL CONTENIDO EN ESPAÑOL E INGLÉS

(Máximo 250 palabras – 1530 caracteres, aplica para resumen en español):

Como se planteó en el desarrollo de esta investigación, una vez recolectada la información mediante el trabajo de campo se determina, que el mototaxismo es un fenómeno que ha tenido un gran impacto a nivel social y económico debido a las eficiencias que se presentan actualmente en la ciudad, referente a la falta de oportunidades con las que cuentan sus habitantes, lo que los ha llevado a buscar salidas temporales a la crisis económica, sin importa su ilegalidad, accidentabilidad, contaminación e inseguridad. Es de conocimiento público que la dura situación económica del país ha sido prolongada, lo que hace que los ciudadanos busquen alternativas que les permitan sobrevivir y darle sustento digno al núcleo familiar.

El mototaxismo se presenta como una opción fácil de trabajo, pues no se requiere ningún grado de escolaridad y por otro lado la inversión es relativamente baja, porque los precios de las motos están muy asequibles o se puede trabajar con un empresario mototaxistas en calidad de empleado.

Aunque los mototaxistas reconocen esta práctica es ilegal aún siguen laborando por este medio aunque la ocupación que ellos tenía anteriormente era desempleado con un índice del 63%, y aun así la siguen ejerciendo teniendo en cuentas los decretos que aplica a ellos que no lo pueden ejercer, porque necesitan la forma de conseguir dinero para poder cubrir sus obligaciones y más del 98% de los mototaxista tiene que sostener a su familia, esto significa que son personas responsables con su labor.



ABSTRACT

As it was stated in the development of this research, once the information was collected through the fieldwork, it is determined that mototaxism is a phenomenon that has had a great social and economic impact due to the efficiencies that currently occur in the city, referring to the lack of opportunities available to its inhabitants, which has led them to seek temporary solutions to the economic crisis, regardless of their illegality, accidents, pollution and insecurity. It is public knowledge that the harsh economic situation of the country has been prolonged, which makes citizens look for alternatives that allow them to survive and provide a decent livelihood to the family nucleus.

The mototaxismo is presented as an easy option of work, because no degree of schooling is required and on the other hand the investment is relatively low, because the prices of motorcycles are very affordable or you can work with a motorcycle taxi driver as an employee .

Although the mototaxistas recognize this practice is illegal they still continue to work in this way although the occupation that they had previously was unemployed with an index of 63%, and even so they continue to exercise it taking into account the decrees that apply to them that can not exercise it. , because they need the way to get money to cover their obligations and more than 98% of motorcycle taxi drivers have to support their family, this means that they are responsible people with their work.



AUTORIZACION DE PUBLICACIÓN

Por medio del presente escrito autorizo (Autorizamos) a la Universidad de Cundinamarca para que, en desarrollo de la presente licencia de uso parcial, pueda ejercer sobre mí (nuestra) obra las atribuciones que se indican a continuación, teniendo en cuenta que, en cualquier caso, la finalidad perseguida será facilitar, difundir y promover el aprendizaje, la enseñanza y la investigación.

En consecuencia, las atribuciones de usos temporales y parciales que por virtud de la presente licencia se autoriza a la Universidad de Cundinamarca, a los usuarios de la Biblioteca de la Universidad; así como a los usuarios de las redes, bases de datos y demás sitios web con los que la Universidad tenga perfeccionado una alianza, son: Marque con una "X":

AUTORIZO (AUTORIZAMOS)	SI	NO
1. La reproducción por cualquier formato conocido o por conocer.	X	
2. La comunicación pública por cualquier procedimiento o medio físico o electrónico, así como su puesta a disposición en Internet.	X	
3. La inclusión en bases de datos y en sitios web sean éstos onerosos o gratuitos, existiendo con ellos previa alianza perfeccionada con la Universidad de Cundinamarca para efectos de satisfacer los fines previstos. En este evento, tales sitios y sus usuarios tendrán las mismas facultades que las aquí concedidas con las mismas limitaciones y condiciones.	X	
4. La inclusión en el Repositorio Institucional.	X	

De acuerdo con la naturaleza del uso concedido, la presente licencia parcial se otorga a título gratuito por el máximo tiempo legal colombiano, con el propósito de que en dicho lapso mi (nuestra) obra sea explotada en las condiciones aquí estipuladas y para los fines indicados, respetando siempre la titularidad de los derechos patrimoniales y morales correspondientes, de acuerdo con los usos honrados, de manera proporcional y justificada a la finalidad perseguida, sin ánimo de lucro ni de comercialización.

Para el caso de las Tesis, Trabajo de Grado o Pasantía, de manera complementaria, garantizo(garantizamos) en mi(nuestra) calidad de estudiante(s) y por ende autor(es) exclusivo(s), que la Tesis, Trabajo de Grado o Pasantía en cuestión, es producto de mi(nuestra) plena autoría, de mi(nuestro) esfuerzo personal intelectual, como consecuencia de mi(nuestra) creación original particular y, por tanto, soy(somos) el(los) único(s) titular(es) de la misma. Además, aseguro (aseguramos) que no contiene citas, ni transcripciones de otras obras protegidas, por fuera de los límites



autorizados por la ley, según los usos honrados, y en proporción a los fines previstos; ni tampoco contempla declaraciones difamatorias contra terceros; respetando el derecho a la imagen, intimidad, buen nombre y demás derechos constitucionales. Adicionalmente, manifiesto (manifestamos) que no se incluyeron expresiones contrarias al orden público ni a las buenas costumbres. En consecuencia, la responsabilidad directa en la elaboración, presentación, investigación y, en general, contenidos de la Tesis o Trabajo de Grado es de mí (nuestra) competencia exclusiva, eximiendo de toda responsabilidad a la Universidad de Cundinamarca por tales aspectos.

Sin perjuicio de los usos y atribuciones otorgadas en virtud de este documento, continuaré (continuaremos) conservando los correspondientes derechos patrimoniales sin modificación o restricción alguna, puesto que, de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación de los derechos patrimoniales derivados del régimen del Derecho de Autor.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "*Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores*", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables. En consecuencia, la Universidad de Cundinamarca está en la obligación de RESPETARLOS Y HACERLOS RESPETAR, para lo cual tomará las medidas correspondientes para garantizar su observancia.

NOTA: (Para Tesis, Trabajo de Grado o Pasantía):

Información Confidencial:

Esta Tesis, Trabajo de Grado o Pasantía, contiene información privilegiada, estratégica, secreta, confidencial y demás similar, o hace parte de la investigación que se adelanta y cuyos resultados finales no se han publicado.

SI **NO**

En caso afirmativo expresamente indicaré (indicaremos), en carta adjunta tal situación con el fin de que se mantenga la restricción de acceso.

LICENCIA DE PUBLICACIÓN

Como titular(es) del derecho de autor, confiero(erimos) a la Universidad de Cundinamarca una licencia no exclusiva, limitada y gratuita sobre la obra que se integrará en el Repositorio Institucional, que se ajusta a las siguientes características:

a) Estará vigente a partir de la fecha de inclusión en el repositorio, por un plazo de 5 años, que serán prorrogables indefinidamente por el tiempo que dure el derecho



patrimonial del autor. El autor podrá dar por terminada la licencia solicitándolo a la Universidad por escrito. (Para el caso de los Recursos Educativos Digitales, la Licencia de Publicación será permanente).

b) Autoriza a la Universidad de Cundinamarca a publicar la obra en formato y/o soporte digital, conociendo que, dado que se publica en Internet, por este hecho circula con un alcance mundial.

c) Los titulares aceptan que la autorización se hace a título gratuito, por lo tanto, renuncian a recibir beneficio alguno por la publicación, distribución, comunicación pública y cualquier otro uso que se haga en los términos de la presente licencia y de la licencia de uso con que se publica.

d) El(Los) Autor(es), garantizo(amos) que el documento en cuestión, es producto de mi(nuestra) plena autoría, de mi(nuestro) esfuerzo personal intelectual, como consecuencia de mi (nuestra) creación original particular y, por tanto, soy(somos) el(los) único(s) titular(es) de la misma. Además, aseguro(aseguramos) que no contiene citas, ni transcripciones de otras obras protegidas, por fuera de los límites autorizados por la ley, según los usos honrados, y en proporción a los fines previstos; ni tampoco contempla declaraciones difamatorias contra terceros; respetando el derecho a la imagen, intimidad, buen nombre y demás derechos constitucionales. Adicionalmente, manifiesto (manifestamos) que no se incluyeron expresiones contrarias al orden público ni a las buenas costumbres. En consecuencia, la responsabilidad directa en la elaboración, presentación, investigación y, en general, contenidos es de mí (nuestro) competencia exclusiva, eximiendo de toda responsabilidad a la Universidad de Cundinamarca por tales aspectos.

e) En todo caso la Universidad de Cundinamarca se compromete a indicar siempre la autoría incluyendo el nombre del autor y la fecha de publicación.

f) Los titulares autorizan a la Universidad para incluir la obra en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.

g) Los titulares aceptan que la Universidad de Cundinamarca pueda convertir el documento a cualquier medio o formato para propósitos de preservación digital.

h) Los titulares autorizan que la obra sea puesta a disposición del público en los términos autorizados en los literales anteriores bajo los límites definidos por la universidad en el "Manual del Repositorio Institucional AAAM003"

i) Para el caso de los Recursos Educativos Digitales producidos por la Oficina de Educación Virtual, sus contenidos de publicación se rigen bajo la Licencia Creative Commons: Atribución- No comercial- Compartir Igual.



j) Para el caso de los Artículos Científicos y Revistas, sus contenidos se rigen bajo la Licencia Creative Commons Atribución- No comercial- Sin derivar.



Nota:

Si el documento se basa en un trabajo que ha sido patrocinado o apoyado por una entidad, con excepción de Universidad de Cundinamarca, los autores garantizan que se ha cumplido con los derechos y obligaciones requeridos por el respectivo contrato o acuerdo.

La obra que se integrará en el Repositorio Institucional, está en el(los) siguiente(s) archivo(s).

Nombre completo del Archivo Incluida su Extensión (Ej. PerezJuan2017.pdf)	Tipo de documento (ej. Texto, imagen, video, etc.)
1. Caracterización Socio Económica de la Actividad del Moto taxismo en el Ciudad de Girardot. PDF	Texto
2. Análisis EAM. exl.	Hoja de Cálculo
3. Análisis EUM. exl.	Hoja de Cálculo
4. Análisis EUTU. exl.	Hoja de Cálculo
5. Video 1. mp4	Video
6. Video 2. Mp4	Video

En constancia de lo anterior, Firmo (amos) el presente documento:

APELLIDOS Y NOMBRES COMPLETOS	FIRMA (autógrafa)
Prisco Girón Juan David	
Serna Falla Cristian Alexis	

12.1.50

**CARACTERIZACION SOCIO ECONOMICA DE LA ACTIVIDAD DEL
MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE GIRARDOT**

Autores

JUAN DAVID PRISCO GIRON

Código 310214259

CHRISTIAN ALEXIS SERNA FALLA

Código 310212135

Universidad de Cundinamarca

Facultad de ciencias administrativas, económicas y contables

Programa de Administración De Empresas

Girardot 2017

**CARACTERIZACION SOCIO ECONOMICA DE LA ACTIVIDAD DEL
MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE GIRARDOT**

Autores

JUAN DAVID PRISCO GIRON

Código 310214259

CHRISTIAN ALEXIS SERNA FALLA

Código 310212135

**Trabajo de grado para optar al
Título de administrador de empresas**

Director

Álvaro Cabrera Díaz

Universidad de Cundinamarca

Facultad de ciencias Administrativas, Económicas y Contables

Programa de Administración De Empresas

Girardot 2017

Nota de aceptación:

**Firma Director Trabajo de
Grado**

Firma del jurado

Firma del jurado

DEDICATORIA

Dedico esta meta a Dios, que ha sido mi apoyo espiritual en los momentos difíciles; y a mis padres, que siempre me han apoyado desde el comienzo sin haber perdido la fe en mí, ellos que han sido mi motivación más grande, porque sin ellos no hubiera logrado alcanzar esta meta que ellos tanto anhela.

Christian Alexis Serna Falla

DEDICATORIA

Esta meta se lo dedico a Dios, que logro guiarme en la oscuridad y dar fuerza en la adversidad; a mi madre de crianza Sonia Girón que ahora está mirándome desde el cielo gracias a ella que siempre me apoyo en los momentos que más la necesitaba, gracias Mamá por estar ahí; También a mis padres que siempre estuvieron acompañando y el resto de mi familia que es un apoyo incondicional para esta meta.

Juan David Prisco Girón

AGRADECIMIENTOS

Los autores expresan sus más sincero agradecimientos a:

A Dios por estar ahí acompañándonos siempre; A la Universidad Cundinamarca seccional Girardot por darnos la oportunidad de estudiar y ser un profesionales; A nuestro director de trabajo de grado, Álvaro Cabrera Díaz por su esfuerzo y dedicación, quien con sus conocimientos, su experiencia, su paciencia y su motivación ha logrado en nosotros que pudiéramos terminar nuestros estudios con éxito.

En especial a los docentes María Patricia Díaz Cárdenas, Soraya Arias, Ana Beatriz Melo, Giovanni Quijano, Arturo Serrano, German Hoyos, Juan Carlos Méndez, Edgar Valdez, Fredy Valdez, Luis Carlos Salcedo, Wadith Cure, ya que ellos han marcado nuestras vidas tanto académicamente como profesionalmente, cada uno con una pedagogía distinta, nos ha preparado para la vida profesional llenos de valores y cualidades para compartir en la sociedad y como la vida personal.

Y a los demás docentes le agradecemos por apoyarnos, siempre estuvieron dispuestos a ofrecernos colaboración y compartir sus conocimientos, gracia a su sabiduría nos guio a la culminación de nuestra meta.

INDICE

CONCEPTO	Pág.
1. TITULO	1
2. AREA Y LINEA DE INVESTIGACION	2
2.1 Área	2
2.2 Línea	2
2.3 Programa	2
2.4 Tema de investigación	2
3. PROBLEMA	3
3.1 Planteamiento del problema	3
3.2 Formulación del problema	4
4. OBJETIVOS	5
4.1 Objetivo general	5
4.2 Objetivo específicos	5
5. JUSTIFICACIÓN	6
6. MARCOS DE REFERENCIA	7
6.1 Marco teórico	7
6.2 Marco geográfico	12
6.3 Marco legal	14
6.4 Marco conceptual	17
6.5 Marco histórico	18

6.5.1 Mototaxismo en Europa	18
6.5.2 Mototaxismo en Asia	20
6.5.3 Mototaxismo Bangkok	20
6.5.4 Mototaxismo América	23
6.5.5 Mototaxismo Colombia	23
6.6 Marco antecedente	33
7. DISEÑO METODOLÓGICO	37
7.1 Método de investigación	37
7.2 Tipo de investigación	37
7.3 Población objeto de estudio	37
7.4 Técnicas de recolección de información técnicas de procesamiento y análisis de datos	38
8. APLICACIÓN DE INSTRUMENTO RECOLECCION DE DATOS	39
8.1 Determinación de muestra de la población	39
8.1.1 Para mototaxistas	40
8.1.2 Para usuarios del mototaxismo	40
8.1.3 Para usuarios del transporte urbano	41
8.2 Análisis de la información recolectada	42
8.2.1 Análisis encuestas a mototaxistas	42
8.2.2 Análisis encuestas a usuarios del mototaxismo	52
8.2.3 Análisis encuesta de los usuarios del transporte urbano	60
9. ESQUEMA TEMATICO	68

10. RECURSOS	70
10.1 Recurso humanos	70
10.2 Recursos materiales	70
10.3 Recursos institucionales	70
10.4 Recursos financieros	71
11. IMPACTO SOCIAL	72
11.1 Impacto socioeconómico	72
11.2 Impacto ambiental	73
CONCLUSIÓN	74
RECOMENDACIÓN	77
ANEXOS	78
Formato de encuestas	78
Entrevistas	83
Fotos	86
BIBLIOGRAFÍA	87

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. : Nombres del mototaxismo en otros países _____	32
Tabla 2. Parámetros utilizados _____	39
Tabla 3. Cuadro de resumen caracterización de los mototaxistas _____	51
Tabla 4. Cuadro de resumen caracterización de usuarios del mototaxismo	59
Tabla 5. Cuadro de resumen caracterización de usuarios del transporte urbano _____	67

LISTA DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1</i> Imagen 2017 CNES/Digital globe, Datos de mapa Google- mapa geográfico de Girardot.....	12
<i>Ilustración 2.</i> UberMoto tomada de news.usa.extra.hu.....	22
<i>Ilustración 3.</i> Grafica de género en la encuesta a mototaxistas	42
<i>Ilustración 4.</i> Grafica grado de escolaridad del mototaxista	43
<i>Ilustración 5.</i> Grafica vivienda en que vive los mototaxistas.....	44
<i>Ilustración 6.</i> Grafica de estado civil de los mototaxistas	44
<i>Ilustración 7.</i> Grafica cantidad de hijos tiene los mototaxista	45
<i>Ilustración 8.</i> Grafica de afiliación a un seguro de los mototaxistas	45
<i>Ilustración 9.</i> Grafica Cuál era su ocupación antes de ejercer el mototaxismo?	46
<i>Ilustración 10.</i> Cuál fue la razón principal qué lo motivó a realizar esta actividad?	46
<i>Ilustración 11.</i> Desde hace cuánto tiempo (años) ejerce usted esta actividad?	47
<i>Ilustración 12.</i> Grafica La moto en la que ejerce esta actividad	47
<i>Ilustración 13.</i> Cuantos integrantes su familia sostiene?.....	48
<i>Ilustración 14.</i> Cuál es su salario promedio mensual?	48
<i>Ilustración 15.</i> Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social? a mototaxistas	49
<i>Ilustración 16.</i> Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al mototaxismo? a mototaxistas	49
<i>Ilustración 17.</i> Grafica de genero a usuarios del mototaxismo	52
<i>Ilustración 18.</i> Grafica de edad de los usuarios del mototaxismo.....	52
<i>Ilustración 19.</i> Qué grado de escolaridad tiene los usuarios de los mototaxistas	53
<i>Ilustración 20.</i> Grafica de tipo de vivienda de usuarios del mototaxistas.....	53

<i>Ilustración 21. Grafica de ocupación de los usuarios de los mototaxistas.....</i>	<i>54</i>
<i>Ilustración 22. Como califica usted el servicio de transporte en mototaxi? a usuarios del mototaxismo.....</i>	<i>54</i>
<i>Ilustración 23. Grafica Cree usted que este servicio de transporte es seguro? a usuarios del mototaxismo.....</i>	<i>55</i>
<i>Ilustración 24. Cómo calificaría usted las siguientes características del mototaxismo? a usuarios del mototaxismo.....</i>	<i>55</i>
<i>Ilustración 25. Ha sufrido algún accidente en una moto? a usuarios del mototaxismo.....</i>	<i>56</i>
<i>Ilustración 26. Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social? a usuarios del mototaxismo.....</i>	<i>56</i>
<i>Ilustración 27. Grafica Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al fenómeno del mototaxismo? a usuarios del mototaxismo.....</i>	<i>57</i>
<i>Ilustración 28. Como califica usted el servicio de transporte urbano en la ciudad de Girardot?.....</i>	<i>57</i>
<i>Ilustración 29. Grafica de genero a usuarios del transporte urbano.....</i>	<i>60</i>
<i>Ilustración 30. Grafica de edad de los usuarios del trasporte publico.....</i>	<i>60</i>
<i>Ilustración 31. Grafica grado de escolaridad tiene los usuarios del transporte urbano.....</i>	<i>61</i>
<i>Ilustración 32. Grafica del tipo de vivienda que vive los usuarios del transporte urbano.....</i>	<i>61</i>
<i>Ilustración 33. Grafica de ocupación de los usuarios del transporte urbano.....</i>	<i>62</i>
<i>Ilustración 34. Como califica usted el servicio de transporte urbano? a usuarios del transporte urbano.....</i>	<i>62</i>
<i>Ilustración 35. Cómo calificaría usted las siguientes características del transporte urbano? a usuarios del transporte urbano.....</i>	<i>63</i>
<i>Ilustración 36. Cree usted que este servicio de transporte es seguro? a usuarios del transporte urbano.....</i>	<i>64</i>

<i>Ilustración 37. Grafica si a sufrido algún accidente al movilizarse por medio del transporte urbano?</i>	<i>64</i>
<i>Ilustración 38. Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social? a usuarios de transporte urbano.....</i>	<i>65</i>
<i>Ilustración 39. Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al fenómeno del mototaxismo? a usuarios del transporte urbano</i>	<i>65</i>
<i>Ilustración 40. Formato de encuesta a mototaxistas</i>	<i>78</i>
<i>Ilustración 41. Formato de encuesta a usuarios del mototaxismo.....</i>	<i>79</i>
<i>Ilustración 42. Formato de encuesta a usuarios del transporte urbano.....</i>	<i>80</i>
<i>Ilustración 43. Imagen vista de formularios Google Formularios.....</i>	<i>81</i>
<i>Ilustración 44. Vista de encuesta digital del mototaxismo</i>	<i>81</i>
<i>Ilustración 45. Vista encuesta digital de usuarios del transporte urbano</i>	<i>82</i>
<i>Ilustración 46. Vista encuesta digital a usuarios del transporte urbano.....</i>	<i>82</i>
<i>Ilustración 47. Foto de entrevista secretario de transito</i>	<i>86</i>
<i>Ilustración 48. Foto de entrevista secretario de transito</i>	<i>86</i>

LISTA DE ECUACIONES

Ecuación 1. Ecuación de muestreo aleatoria simple finita _____	40
Ecuación 2. Ecuación de muestreo aleatoria simple infinita _____	40
Ecuación 3. Ecuación de muestreo aleatoria simple in finita _____	41

1. TITULO

**CARACTERIZACION SOCIO ECONOMICA DE LA ACTIVIDAD DEL
MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE GIRARDOT**

2. AREA Y LINEA DE INVESTIGACION

2.1 AREA

Económica y competitividad de las empresas

2.2 LINEA

Crecimiento y desarrollo económico de la provincia del alto magdalena

2.3 PROGRAMA

Administración de empresas

2.4 TEMA DE INVESTIGACION

Se ha tenido en cuenta realizar este estudio como opción de trabajo de grado, el cual está enfocado dentro de la opción de investigación, y tiene que ver con una situación que se está presentando en la ciudad de Girardot de manera considerable como un medio de un segmento de la población como medio para generar recursos o ingresos de subsistencia para un núcleo familiar actividad que en la actualidad en nuestro municipio está considerada por las autoridades pertinentes como ilegal.

4. PROBLEMA

3.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El mototaxismo es una problemática a nivel mundial el cual Colombia y Cundinamarca y GIRARDOT no es ajena en los último años este fenómeno ha ido aumentando exponencialmente en el país.

Por diversas situaciones que aquejan a diferentes regiones del país entre ellas Girardot, una de ellas es la incapacidad de las empresas de trasporte público cubran todas las rutas que estos señores cubren a nivel de ciudades, municipios y veredas.

Otra de las situaciones que se presenta actualmente es la alta tasa de desempleo y la alta tasa de empleo informal que ha influenciado que estas personas entren en este trabajo informal tanto como trabajares de alguna otra persona que compra varias motos o como trabajadores individuales que adquieren el vehículo a bajo costo para trabajar.

Esta forma de trabajo informal ha traído consecuencias nefastas para las regiones que no son pocas 26 de 32 departamentos sufren este flageló como la terminación de empresas de trasporte legalmente constituidas, como para usuarios que por la alta accidentalidad ese han visto afectados por que no hay seguros que los cubran por la accidentalidad ni leyes que los cobijen como usuarios de este trasporte que es el mototaxismo

3.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Se requiere realizar un estudio sobre el Mototaxismo en la ciudad de Girardot, con el fin de identificar su caracterización social y económica?

5. OBJETIVOS

4.1 Objetivo General

Realizar un estudio sobre el mototaxismo en la ciudad de Girardot, con el propósito de identificar su caracterización Socioeconómica.

Objetivos Específicos

- Hacer una revisión documental sobre la actividad del Mototaxismo a nivel mundial y nacional, con el fin de conocer aspectos legales, sociales y económicos.
- Realizar un trabajo de campo en la ciudad de Girardot con los diferentes actores involucrado en la situación del Mototaxismo, con el fin de obtener información ajustada a nuestra realidad social, económica y cultural.
- Realizar un análisis con la información obtenida para determinar los factores que más han influenciado en el origen y evolución del Mototaxismo en la ciudad de Girardot.

5. JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo tiene una importancia considerable en nuestro contexto, toda vez que su desarrollo permitirá identificar factores de carácter social y económico que mostrara su caracterización y dará una idea de su situación actual situando a la Universidad de Cundinamarca como una institución de educación superior que aporta a la solución de la problemática presente en nuestro municipio.

De igual manera para el estudiante es de vital importancia que este estudio le dé la oportunidad de poner en práctica el conocimiento teórico adquirido en el transcurso de su carrera y fortalecer competencias interpretativa, argumentativa y propositiva, y de igual manera ayudar a la solución de la problemática que impacta la población Girardoteña.

6. MARCOS DE REFERENCIA

El tema de investigación escogido para este proyecto, a pesar de generar tanto impacto en la sociedad actualmente, todavía no presenta suficientes estudios e investigaciones con resultados concluyentes que permitan al investigador contar con fuentes suficientemente sólidas.

La presente investigación, por lo tanto, se basa en artículos de prensa, informes de oficinas de tránsito y opiniones expresadas por ciudadanos de la ciudad y expertos en movilidad, que se pueden consultar en la web como El Universal, El Espectador, El Tiempo, El País y entre otras.

6.1 MARCO TEÓRICO

Lo que se vio como una alternativa de trabajo para la gente desempleada en algunas regiones del país se volvió una problemática nacional y regional con el paso de los años se volvió un problema social y de seguridad a nivel nacional pues trajo consigo una forma informal de trabajo no legal la cual está generando problemas de seguridad y de movilidad en las diferentes regiones de Colombia, Cundinamarca y Girardot que es una ciudad intermedia con pocas fuentes de trabajo formal.

Esta actividad representa a la ciudad una fuente alternativa de trabajo informal que en un principio trataba de suplir las necesidades de ausencia de rutas de transporte en los barrios y veredas aledaños de la ciudad y que con el tiempo se convirtió en un problema social, económico y cultural.

El transporte público urbano permite el desplazamiento de personas de un punto a otro en el área de una ciudad y es, por tanto, parte esencial de las ciudades. Disminuye la contaminación, ya que se usan menos automóviles para el transporte de personas, además de permitir el desplazamiento de personas que, no tienen auto y necesitan recorrer largas distancias. Tampoco debemos olvidar que hay personas que, teniendo auto, a veces no lo usan por los atascos o las dificultades de estacionar y prefieren (al menos en algunas ocasiones) el transporte público, que es visto como una externalidad positiva y por lo tanto podría ser subsidiado su uso con fondos públicos por disminuir la congestión de tráfico y la contaminación (menor cantidad de contaminantes por pasajero transportado).

En la ciudad de Girardot bajo la Administración del anterior alcalde Diego Escobar Guinea, se realizaron encuentros entre representantes del Gobierno y representantes de los trabajadores informales de la actividad del Mototaxismo, en dicho encuentro defendieron el servicio que prestan argumentando que es fácil y rápido contrario al convencional, por lo que, indicaron, lo prefieren los usuarios.

Plantearon además la posibilidad de instalar paraderos especiales diferentes a los actuales para taxis y buses y que se adopte el sistema de pico y placa para sus vehículos.

Insistieron en que adelanta ese tipo de trabajo por necesidad económica ante la falta de oportunidades laborales en la ciudad y la zona en general.

Además expresaron molestias por lo “atropellos” de los agentes de Tránsito y la Policía y pidieron que solo se permita la actividad de aquellos mototaxistas de esa ciudad y Flandes para evitar la proliferación de esa clase de vehículos.

De la misma forma planean la necesidad de que quienes finalmente queden incorporados al sistema sean debidamente identificados para evitar futuros inconvenientes.

MOTOTAXISMO: PROGRESO O POBREZA

En el fin de semana salieron en el Espectador dos columnas de dos analistas muy serios y reconocidos, uno costeño, Adolfo Meisel y otro paisa, Alejandro Gaviria, planteando unas tesis sobre el mototaxismo muy interesantes por lo distintas. Por ser uno de los temas más candentes, sobretodo en la Región Caribe, vale la pena recoger sus apreciaciones y compararlas con las medidas que se han tomado, sobretodo en Barranquilla. El Alcalde Char prendió la ciudad con su reglamentación a este medio de transporte, que si no estoy mal, lo sacó de las zonas "elegantes".

Lo interesante fue que la respuesta de la gente del Prado, barrio de caché con sus diversos nombres, es que había sido positiva la medida porque los atracos se habían disminuido. Es decir, el mototaxismo es un serio problema que hay que acabar o reducir a su mínima expresión. Esto por lo menos es lo que se deduce de actuaciones como las del Alcalde de Barranquilla.

Meisel tiene razón al afirmar que sobre el mototaxismo se destacan son las cosas malas y no las buenas, después de explicar razones como la reducción del precio de las motos en el país. Dadas las limitaciones inmensas que tiene el transporte público en Colombia, este medio le "brindó a las personas de menores ingresos, una forma de transporte rápido, barato y flexible." Y tiene razón al afirmar que la mayoría de los mototaxistas, así como sus usuarios, son de estrato uno y dos. En esa misma línea Alejandro Gaviria habla de la

sustitución del burro por la moto lo que ha sometido a estos animales a la marginalización y al olvido. Llama esto un cambio tecnológico que está sucediendo "en Bolívar, en toda la Región Caribe, en las zonas cafeteras y en buena parte del oriente del país. Muy divertido dice que "hay que cambiarle el uniforme a Juan Valdez: en vez de mula, moto; en vez de sombrero aguadeño, casco duro; el poncho por un chaleco luminosos". Como buen economista, también aduce argumentos económicos para explicar esta "revolución ruidosa," como la denomina.

Las cifras son impresionantes: más de 3 millones de personas viven de las motos en Colombia; un estudio del Banco de la República que sin duda hizo Meisel y cita Gaviria, en Sincelejo el 43% de la población económicamente activa, vive de empleos asociados a esta actividad. O sea, se frena el mototaxismo y se quiebra casi la mitad de los sincelejanos. Por ello, los dos autores dejan entrever la conclusión de que es un absurdo tratar de acabar esta actividad. Todo lo contrario de lo que hasta ahora han dicho los alcaldes. Pero volviendo a la pregunta, si esto es pobreza o progreso, lo que se concluye de estas dos columnas es que ambas realidades son verdad. Y la conclusión más interesante, explícita en Meisel e implícita en Gaviria, es que el problema del rechazo al mototaxismo no es por los obvios problemas que trae - accidentes, ruido y ecologismo clasista- sino que este país está pensando en un modelo de desarrollo que no responde a la realidad de Colombia llena de pobres.

Pensar que la modernización se va a dar cuando todos los 46 millones de colombianos tengan carro, a lo gringo, es desconocer las limitaciones de este país. La verdad es que debemos empezar a acostumbrarnos a que en el particular modelo de Colombia, el mototaxismo cumple una función económica y social, y que es absurdo tratar de acabarlo a las patadas. Lo que se requiere,

como siempre, es regularlo. *(Tomando un apunte de Cecilia López Montaña, Bogotá, julio 11 de 2011.)*

6.2 MARCO GEOGRAFICO

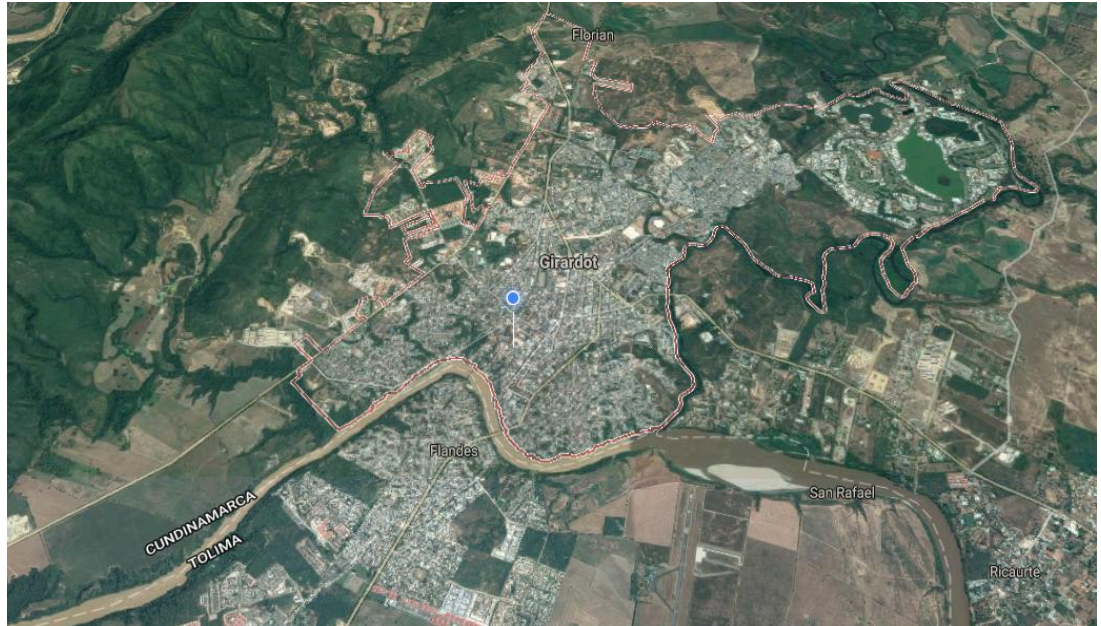


Ilustración 1 | Imagen 2017 CNES/Digital globe, Datos de mapa Google- mapa geográfico de Girardot

El municipio de Girardot es un importante centro económico del Departamento de Cundinamarca y gran parte del Departamento del Tolima. Su economía gira en torno al Turismo, establecimientos de diversión nocturna, servicios académicos, el comercio y las producciones televisivas y cinematográficas.

Girardot es un municipio el cual brinda a los turistas, habitantes y demás un espacio de descanso, siendo atractivo ya que los habitantes de ciudad del interior del país disfrutan los atractivos que ofrece la vida nocturna, restaurantes, bares, discotecas y cine.

Girardot tiene una extensión aproximada de 138 km², siendo uno de los municipios más pequeños en extensión del Departamento de Cundinamarca. Está situado en la región andina central de la República de Colombia, al sur occidente del Departamento de a 326 mts sobre el nivel del mar, Localizada sobre la margen derecha de los ríos Magdalena y Bogotá a 4° 17'43" latitud Norte 74° 44' 56", longitud al oeste de Greenwich" y limita:

- Por el Norte: Con los municipios de Nariño y Tocaima.
- Por el Oriente: Con el municipio de Ricaurte.
- Por el Sur: Con el departamento del Tolima.
- Por el Occidente: Con el departamento del Tolima y el municipio De Nariño.

El clima que predomina en la región de Girardot es cálido y bastante seco con una temperatura que oscila entre 20° y 28° C en horas de la mañana: 30° y 34° C pro medio en horas de la tarde y 27° C en la noche gracias a las brisas provenientes del rio Magdalena.

Principales vías para llegar a Girardot, Cundinamarca:

- Vía Bogotá – la Mesa, Anapoima – Apulo - Tocaima. Solo cuenta con dos carriles.
- Vía Bogotá – Silvania – Fusagasugá – Boquerón – Melgar. Cuenta con 4 carriles.
- Vía Ibagué – Flandes, Tolima. Cuenta con 4 carriles
- Vía Neiva, Huila - Espinal, Tolima. Cuenta con 2 carriles¹

¹ CARACTERISTICAS DE GIRARDOT – CUND. fuente:es.wikipedia.org/wiki/Girardot

6.3 MARCO LEGAL

La normatividad en Colombia y la regulación de tránsito no ha permitido que este trabajo informal sea legal, pues por su alta accidentalidad y funestos casos donde ni la aseguradora ni los entes de control responde por los daños contractuales de trabajador y usuario es muy difícil que esta normatividad se llegue a formalizar.

La Ley 769 (06 Agosto de 2002) “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” establece sanciones para el conductor de una motocicleta por prestar un servicio no autorizado: esas sanciones van desde la multa, hasta la inmovilización del vehículo y la suspensión o cancelación de la licencia de conducción.

Los Decretos 2961 y 4116 del 2006, que ordenan a los alcaldes sancionar con 408.000 pesos de multa e inmovilización de cinco días a quien ejerza el mototaxismo.

Artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor mixto en motocarro deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora. Artículo 9° de la Ley 105 de 1993, artículos 44, 45 y 46 de la Ley 336 de 1996, contemplan el régimen de sanciones por infracción a las normas de transporte público terrestre automotor mixto en motocarro y propietarios de equipos.

Artículo 49 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el trámite previsto en los artículos 47 al 50 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003. Artículos 44 a 50 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el trámite previsto en los

artículos 45,46,50 y 51 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003. El gran interrogante sería preguntarnos si existe una política pública para eliminar, legalizar o restringir el fenómeno del mototaxismo en Colombia, frente a la imposibilidad de los gobiernos locales, regionales y el nacional para crear empleos formales, es decir, una política social que responda al actual estado social de derecho.

Quiere decir lo anterior que se deben implementar políticas públicas que apunten al desarrollo social, además de regular y organizar las iniciativas del mercado informal, así como generar consensos sociales entre las partes, para efecto de garantizar la gobernabilidad. Crear una entidad local de control con las siguientes funciones:

- Verificar la originalidad de los documentos de los motociclistas. Verificar que quienes ejerzan el oficio de mototaxismo, no tengan un empleo formal.
- Verificar que justifique la realización de dicha actividad (familia, educación, etc.).
- Diligenciar formularios para registrar datos de seguridad para controlar actos delincuenciales asociados al mototaxismo.
- Generar una identificación que acredite para llevar parrilleros. Esta debe tener implícito: capacitaciones, estar al día con impuestos y multas para su renovación, entre otros.²³ “La pareja conceptual sector formal / sector informal remite esencialmente a una distinción de naturaleza jurídica: se refiere a la eficacia reguladora (laboral, impositiva, urbanística, etc.) del Estado sobre la actividad económica.

Formales serían las actividades reguladas, aquellas que se acomodan a las formas previstas. Informales las que carecen de regulación o las que no obedecen las reglamentaciones legales existentes”.

Véase: Hugo López Castaño. Ensayos sobre economía laboral colombiana. Online en:

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/ensayoecono/10.htm>. No obstante, la idea va enfocada a que, quienes tienen un trabajo regulado no engrose el mercado de trabajo informal, esto es simplemente una recomendación en aras de un mayor control social, dado a las problemáticas que ha generado el fenómeno del mototaxismo.

6.4 MARCO CONCEPTUAL

Inmovilidad: la mayoría de las personas a consecuencias del incrementos de Accidentalidad, prefieren no salir caminar tanto por la ciudad de Santa Marta y prefieren mejor tomar un transporte seguro.

Mototaxismo: El diccionario de la Real Academia Española define el término mototaxi como un peruanismo que significa motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos a cambio de dinero de la misma forma que un taxi.

Seguridad de transito: los Accidentes de tránsito constituyen un gran problema tanto en los países desarrollados Como en aquellos en vías de desarrollo, aunque cada uno tenga características diferentes de acuerdo a la región del mundo donde se encuentre. El único factor común en todos los casos es el Impacto causado por el uso de las Motos.

Transporte público: son aquellos viajeros que comparten el medio de transporte y que está disponible para el Público en General.

Seguridad vial: Consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la Minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas.

Motocicletas: Es un automóvil impulsado por un motor que acciona la rueda trasera, salvo raras excepciones.

6.5 MARCO HISTÓRICO

El mototaxismo comenzó más de 40 años, con este término ha sido acuñado ya en más de 25 países, de diferentes lenguas, para significar el vehículo motocicleta (vehículo automóvil de 2 ruedas en línea), motocarro (vehículo de 3 ruedas, carrozado, con componentes mecánicos de motocicleta) o mototrailer (motocicleta adaptada con carroza trasera) destinado a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros.

Mototaxismo en Europa

Las mototaxis empezaron a rodar hace unos 10 años en Europa. La ciudad de Londres fue la primera capital europea en disponer de este servicio donde Sir Richard Branson tiene su propia compañía de mototaxis llamada Virgin Limobikes. Pero el país donde, sin duda, ha triunfado este servicio es Francia; las mototaxis llegaron hace ya casi 10 años y desde entonces no han parado de crecer tanto en número de mototaxis, como en usuarios y clientes. Hoy en día, más de 600 mototaxis prestan servicio en la ciudad de París.

El tipo de clientela en Europa es distinto al de otras regiones donde existe el servicio de mototaxi: sobre todo ejecutivos, hombres y mujeres de negocios que desean optimizar sus tiempos de desplazamientos.

Las mototaxis europeas son, en general, motos grandes y lujosas con gran capacidad de carga. Los pilotos entregan a sus clientes el equipamiento necesario para que se suban a la moto: casco, chaqueta, guantes, etc.

Este popular servicio llegó a España en octubre de 2009, de la mano de la empresa madrileña Moto-City, que ha sido pionera en el servicio de mototaxi

en España, también llamado transporte de personas en moto. Por su compromiso con el medio ambiente, Moto-City ha sido premiada por el Ayuntamiento de Madrid por ser la primera empresa madrileña en compensar sus emisiones de CO₂, mediante el programa "Madrid Compensa, es un programa con iniciativa del Ayuntamiento de Madrid a través del Foro pro clima Madrid para que las empresas y organizaciones puedan aportar voluntariamente su esfuerzo a la lucha contra la contaminación atmosférica local y global compensando sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) aportando la cultivación de árboles en diferentes lugares de la ciudad²".

En marzo de 2010 se puso en marcha Moto-Wings Moto-Taxi Madrid, la primera compañía de España en ofrecer el servicio con motocicletas (no scooters) de gran cilindrada. Está especializada en empresas (consultoras, hoteles de lujo, grupos de televisión, etc.) donde sus clientes valoran la puntualidad en sus desplazamientos y la calidad del servicio.

En octubre de 2012 la empresa MotoTaxi Low Cost empezó a brindar en Madrid el servicio de transporte de pasajeros y mensajería a bajo coste, siendo pionera de esta modalidad en España. Su llegada fue acompañada por una gran controversia por parte de los taxistas tradicionales que acusaron a la empresa de no cumplir con lo que dicta la ley sobre Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros. En realidad, esa normativa no incluye en su regulación a los vehículos de tres o menos ruedas.³

²Madrid compensa <https://sede.madrid.es/portal/site/tramites/menuitem>.

³Wikipedia – 23 Agos 2017. Mototaxi, <https://es.wikipedia.org/wiki/Mototaxi>

Mototaxismo en Asia

Un autorickshaw es un vehículo motorizado. De uso extendido en distintas regiones de Asia, los tuk-tuk lentamente fueron popularizándose en todo el mundo. Se los usa frecuentemente como taxi y vehículo de reparto de mercancías, aunque en algunos lugares tiene una función casi exclusivamente turística. Pero otras motos están acondicionada como vehículo de carga.

Los primeros modelos surgieron en la década de 1960 combinando rickshaws y motocicletas, producidos en Japón y pocos años más tarde exportados a numerosos países de Asia. Rápidamente lograron gran penetración y aceptación en países como India y Tailandia. Sin embargo, los motocarros de carga ya circulaban en Italia desde 1948, conocidos como ape (fabricados por la marca Piaggio Ape) y eventualmente utilizados para el transporte de pasajeros.⁴

Mototaxismo en Bangkok

Si conoces el clásico modelo de motocicleta Vespa, ya te imaginarás la historia de este útil triciclo. El inventor de aquel diseño que hasta el día de hoy es uno de los más idolatrados en el mercado, tuvo en los años cuarenta esta idea de elaborar un vehículo comercial de tres ruedas para ayudar con la reconstrucción económica post-guerra en Italia. Corradino D'Ascanio, el genio detrás de esta maravillosa ocurrencia, logró concretar el negocio con la compañía donde trabajaba, Piaggio, y fue así como nació el "tuk-tuk".

⁴ Wikipedia – 11 sept 2017. Autorickshaw, <https://es.wikipedia.org/wiki/Autorickshaw>

En Tailandia se le llama tuk-tuk o sam-lor, que significa “tres ruedas”, y es una forma de transporte ampliamente utilizada en Bangkok, así como en otras ciudades de este país. Su peculiar nombre es onomatopéyico, e imita el sonido del motor pequeño característico de las motocicletas viejas. Es particularmente popular en ciudades donde el tráfico y la congestión son mayores problemas, como sucede en la capital o en Nakhon Ratchasima. Sus dueños también conducen este tipo de vehículos para trasladar productos frescos en ausencia de pasajeros.

En un principio, Japón exportó las motos de tres ruedas a Tailandia desde 1934, y más adelante su Ministerio de Correos y Telecomunicaciones donó aproximadamente 20 mil motos de tres ruedas usadas, a países del sureste de Asia. El gesto fue debido a que los tuk-tuks pasaron a otro plano en tierras niponas a finales de los años sesenta, pero fue precisamente esto lo que hizo tan popular al vehículo como transporte informal en sitios como India e Indonesia, ampliándose esta costumbre que podría parecerle extraña, a muchas otras partes del mundo.⁵

Ahora en la tecnología a avanzado que ha sacado aplicaciones como UBER que persigue ofrecer un servicio de transporte seguro, accesible y fiable para todos en cualquier lugar pulsando un botón", indicó el diario citando al jefe del departamento del desarrollo en la región asiática de la empresa, Douglas Ma.

La edición señala que la empresa intenta compensar las pérdidas que sufre China al ampliar el negocio en otros países de Asia. Según el fundador de Uber Travis Kalanick, la empresa perdió en 2015 en China más de mil millones de dólares. Se indica que con UberMOTO la empresa pretende pasar a un nuevo nivel y satisfacer las necesidades de los clientes ahorradores en Asia.

⁵ <http://www.viajeatailandia.com/2016/01/conoce-tuk-tuks-peculiar-transporte/>

Uber no es la primera en este segmento del mercado, el año pasado la compañía GrabTaxi lanzó en Bangkok un servicio similar.⁶



Ilustración 2. UberMoto tomada de news.usa.extra.hu

Siendo la primera vez que esta empresa ofrece paseos en vehículos de dos ruedas. El servicio se lanza hoy como un programa piloto en bangkok. En un comunicado de prensa anunciando el piloto, uber dijo que el nuevo servicio está dirigido a ciudades en los mercados emergentes, donde la congestión del tráfico es particularmente grave.

Para los usuarios de bangkok, ubermoto estará disponible como una nueva opción en la aplicación de uber, y funciona igual que sus servicios de

⁶ <https://mundo.sputniknews.com/asia/201602241057066011-uber-tailandia-taxi-motos/>

automóviles de lujo tradicionales. El mototaxista tendrá que pasar los mismos controles de antecedentes como los conductores de automóviles, y estará obligado a proporcionar cascos para sus pasajeros. Las carreras tendrán un sistema de tarifa parecido al de los carros y los usuarios pueden optar por pagar en efectivo o con tarjeta de crédito.

Uber dijo que pensó en bangkok para lanzar su programa debido a que las motos ya son una forma popular de transporte en ese país y por a los problemas de tráfico notorios de la ciudad. Uber ha puesto en marcha con anterioridad experimentos similares en otros mercados emergentes.⁷

Mototaxismo en américa

Los primeros mototaxistas llegaron a Perú hace 20 años provenientes de la india, se convirtió así en el primer país en América Latina en adoptar a los mototaxis dentro de la oferta de Transporte Público, debido a la adaptabilidad a los diferentes tipos de geografía del país. Fue principalmente en ciudades como Iquitos, Pucallpa o Puerto Maldonado donde se popularizaron desde inicios de los años 80.

Mototaxismo en Colombia

Esta actividad, es muy común en las ciudades colombianas donde se hace presente un gran porcentaje de personas desempleadas, como son Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Principalmente en Sincelejo y Montería, pero su origen se dio en la ciudad de Lórica, Córdoba. De acuerdo con el Ministerio de Transporte y el Gobierno Nacional esta actividad es ilegal si se presta en motocicletas (2 ruedas) más no si se presta en motocarros

⁷ <http://www.eluniversal.com.co/tecnologia/aplicaciones/uber-lanza-su-primer-servicio-de-mototaxi-219964>

como el Bajaj RE cuya matrícula de servicio público es permitida en ciudades de menos de 50.000 habitantes.

Una acepción particular, para el caso colombiano, se encuentra en la palabra mototaxismo, que se aplica al fenómeno surgido a partir de la utilización masiva del mototaxi en la mayoría de los municipios del país.

Este fenómeno nació Santa Cruz de Lorica en el corregimiento de Mata de Caña y se extendió a corregimientos vecinos como Los Morales, El Carito, Los Gómez y Cotorra (actualmente municipio), ubicados a 35 kilómetros al norte de la capital del departamento de Córdoba, Montería, en el año de 1980. El primer mototaxista fue Miguel Arteaga, quien empezó a darle ese uso a su moto personal, que antes de eso utilizaba para la venta de pescado.

Surge por la necesidad que tenían los moradores de estas poblaciones en desplazarse hasta la carretera que comunica a las ciudades de Montería y al casco urbano de la localidad. La práctica se masificó en los corregimientos más distantes como en el caso de Cotorra, que se encuentra aproximadamente 4.5 kilómetros de la carretera por donde transita el servicio de transporte público intermunicipal. Al poco tiempo en Lorica, se tomó como transporte urbano.

En los últimos dos años el fenómeno de las mototaxis ha tomado unas dimensiones inimaginables, a tal punto que ya se han creado más de 160 empresas o cooperativas en todo el país, que presionan para legalizar y normalizar ante las autoridades de Tránsito locales y Nacionales la prestación de este servicio a la comunidad.⁸

⁸ <https://es.wikipedia.org/wiki/Mototaxi>

Aquí en Cartagena nadie sabe cuántas motos hay, algunos dicen que 40.000, otros dicen 60.000 y algunos se atreven a afirmar que hay 80.000. Lo cierto de todo es que la cantidad de motos es impresionante. Tienen colapsada la movilidad urbana e invadieron el espacio público con tanto terminal satélite. Son los dueños de calles y avenidas sin ningún control de velocidad por autoridad competente.

Pero, ¿qué hay detrás del mototaxismo? La respuesta es inmediata, el desempleo. El actual modelo económico que ha arrasado con muchas empresas, provocó arrojar mucha gente a la calle, sin ninguna orientación laboral y visionaron al mototaxismo como una manera de ganarse la vida. Estas personas ahora se ven como gerente de su misma empresa. No cumplen horario, no le rinden pleitesía a nadie y se ponen su sueldo. Su accionar dinamiza la economía local y mueve grandes capitales diariamente. Con decir que han llegado al extremo de paralizar la ciudad a través de paros de mototaxis.

Es un trabajo como cualquiera. Aunque es ilegal. Cumplen una actividad de transporte masivo por el acumulado nivel de ineficiencia del transporte regular. Las empresas de transporte se han dormido en sus laureles. Se creyeron monopolio en el servicio, descuidando las progresivas exigencias del mercado. El tiempo es uno. La rapidez del servicio es otra. La comodidad y tranquilidad del pasajero son otras. Y sobre todo el servicio es individual. Tiene sus riesgos, los usuarios lo asumen, al fin y al cabo donde se suban lo tienen.

Ahora bien, aun cuando es un medio de transporte que se quedó ya en Cartagena, merece una atención inmediata. El desajuste social que se da en su interior es una bomba de tiempo. Para citar sólo dos indicadores: Los jóvenes lo ven como una solución a sus necesidades y dejan los estudios. Y el otro, el incremento exagerado de embarazos en adolescentes por tener ya

una fuente de ingresos. Esos dos indicadores pueden ocasionar, sino se les atiende, una incubación social de grandes proporciones que traspasará todos los estratos sociales, afectará a las familias y por supuesto a la sociedad en general.

Estudios tras estudio han recomendado su organización legal. En Barranquilla se les limitó en su andar, pero no han desaparecido. El Transmetro se vio afectado financieramente. Y seguramente a Transcribe lo afectará muchísimo más, dadas las condiciones económicas y culturales de la ciudad. La mayoría de los usuarios del servicio de transporte pagan el pasaje incompleto, históricamente no ha habido forma de hacer entrar en razón al pasajero. Con torniquete, sensores, nada de eso. Y si le agregamos que las pocas vías no darán abasto para tanto buses alimentadores y mototaxis al mismo tiempo. Caos total.

Y por último, que es una situación real inocultable. El mototaxismo es una amenaza para la movilidad. Ningún sistema de transporte funcionará exitosamente si existe. Transcribe nacerá muerto. Provocador de múltiples accidentes. Y de otros males. Eso es una gran verdad. Sin embargo, los días sin moto sufre mucha gente. Ya se habituaron al servicio. Un día sin moto es una calamidad. ¿Por qué? Sencillamente porque han creado la necesidad. Sin exageración, la ciudad se resiente cuando no hay servicio de mototaxis.⁹

⁹ <http://www.eluniversal.com.co/blogs/vida-diaria/detras-del-mototaxismo>

REGLAMENTAN MOTOTAXISMO EN EL PAÍS?

En el 2008 el Ministerio de Transporte expidió el decreto que reglamenta este servicio público a partir de una serie de parámetros, según el lugar donde se preste el servicio.

Después de tanta polémica en torno a la posible salida de las calles de esta modalidad de transporte, el Gobierno Nacional determinó que era mucho mejor habilitar este esquema de movilidad ciudadana, pero bajo la habilitación de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor con criterios básicos para la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico.

El decreto contempla que este servicio se debe prestar bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada y autorizada, esto también con el fin de evitar la piratería.

Por eso, el servicio ahora debe estar sometido a un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con los de sus bienes o carga del sector vereda al centro urbano dentro de la jurisdicción de un municipio.

Y dentro de las especificaciones y normas que entrega el Gobierno para el funcionamiento del mototaxismo, se fija que en los municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, el servicio público de transporte mixto vereda podrá prestarse en motocarros a través de empresas o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas en el municipio correspondiente, pero con un atenuante, en esta micro-compañías los propietarios del parque automotor de motocarros debe ser dueños del 100% de la empresa.

Ahora, las personas jurídicas interesadas en obtener habilitación para la prestación del servicio público de mototaxismo deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.
2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles.
3. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo profesional, técnico y tecnológico contratado por la empresa.
4. Relación del equipo de transporte con indicación del nombre y número de cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
5. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.
6. Certificación suscrita por el representante legal sobre la implantación de programas de revisión y mantenimiento de los equipos, sistemas de abastecimiento de combustible y los mecanismos de protección de pasajeros y carga.
7. Balance general a la fecha de solicitud firmado por el representante legal certificado por contador público y revisor fiscal si de conformidad con la Ley está obligado a tenerlo.
8. Ahora, las cerca de ocho mil familias que dependen de esta actividad en gran parte del territorio nacional podrán llevar a cabo su labor sin el temor de salir de las calles por una nueva normatividad del Gobierno Nacional. Sin embargo, dentro de los parámetros que deben tener en cuenta los mototaxistas está el que las empresas prestadoras del

servicio de transporte público terrestre automotor mixto tiene que tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

Con este antecedente, el Ministerio ordenó que la póliza debe contar con por lo menos las siguientes especificaciones:

A. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

1. Muerte.
2. Incapacidad permanente.
3. Incapacidad temporal.
4. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.
5. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 S.M.M.L.V., por persona.

B. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

1. Muerte o lesiones a una o más persona
2. Daños a bienes de terceros.

La vigencia de las pólizas será condición para la operación de los vehículos vinculados legalmente a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad.¹⁰

Hoy en día, según se dio a conocer en Bogotá estaría funcionando una aplicación de servicio de transporte en moto, que busca hacerle contrapeso a Uber y los taxistas en la ciudad.

¹⁰ <https://www.elespectador.com/noticias/nacional/articulo87157-reglamentan-mototaxismo-el-pais>

Noticias Caracol, pudo constatar que la app de nombre ‘Picap’, puede identificar la marca, el color y hasta el cilindraje de la motocicleta asignada, cuando una persona solicita el servicio. Esta herramienta se estaría posicionando en el ámbito del transporte informal.

Sin embargo, el Ministerio de Transporte alista un proyecto de ley para bloquear plataformas que faciliten la prestación de servicio público de transporte de pasajeros. El viceministro de Transporte, Alejandro Maya, dijo en entrevista con Blu Radio que mientras la Ley 336 siga vigente, será ilegal el transporte de pasajeros a través de plataformas como Uber o Cabify.

“Tenemos en este momento, con el superintendente de Puertos y Transportes un proyecto de ley de régimen sancionatorio y estamos contemplando solicitar al Congreso la facultad al Ministerio de Transporte o la misma Superintendencia de Puertos para que bloqueemos las plataformas que prestan servicios ilícitos de transporte”, dijo.¹¹

¹¹ <https://www.publimetro.co/co/bogota/2017/08/15/aplicacion-pedir-servicio-mototaxi-estaria-funcionando-bogota.html>

NOMBRE DEL MOTOTAXISMO EN OTROS PAÍSES

	Bangladés	Baby taxi o CNG
Asia	Camboya	Tuk-tuk
	China	Sānlún mótuōchē
	Filipinas	Tricicleta
	India	Autorickshaw
	Indonesia	Bajaj
	Laos	jambòh, sakai-làep
	Nepal	Auto-rickshaw
	Pakistán	Rickshaw
	Palestina	Tuk-tuk
	Sri Lanka	Three-wheeler
	Tailandia	Tuk-tuk
	Vietnam	Xe lam o lambretta
	América	Cuba
	Colombia	Motocarro – mototaxi
	Ecuador	Mototaxi o taximoto
	El salvador	Mototaxi o tuktuk

	Honduras	Mototaxi, piaggio, tuk-tuk
	México	Pochi móvil
	Nicaragua	Mototaxi o caponera
	Perú	Autorickshaw
Europa	Francia	Tuk-tuk
	Inglaterra	Tuk-tuk
	Italia	Ape
	Portugal	Tuk-tuk
África	Madagascar	Pousse-pousse

Tabla 1. : Nombres del mototaxismo en otros países <https://es.wikipedia.org/wiki/Mototaxi>

6.6 MARCO DE ANTECEDENTES

Diversas investigaciones han evaluado directa o indirectamente el impacto del mototaxismo en el sistema de movilidad, aquí mencionamos algunas:

ESTADO DE ARTE

- Se encontró el caso de la investigación titulada “El impacto socioeconómico del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Montería” (Catalina María Espinosa Gutiérrez, Claudia Pilar Rodríguez Higuera y María Carolina Uribe Fernández, 2008), Como se planteó el mototaxismo se presenta como una opción fácil trabajo, pues no se requiere ningún grado de escolaridad y por otro lado la inversión es relativamente baja, porque los precios de las motos están muy asequibles o se puede trabajar con un empresario mototaxista en calidad de empleado. Para indagar a profundidad los problemas que este fenómeno ha generado en la sociedad en los últimos años, se realizaron unas encuestas y entrevistas a profundidad a aquellos que estuvieran involucrados con el auge que ha tenido este fenómeno como mototaxistas, usuarios de transporte, comerciantes y expertos en transportes.
- Otro trabajo investigativo titulado “efectos del mototaxismo en el transporte público colectivo y la movilidad urbana en las rutas: 2, 3a, 4, 6, 7, 31, 35, bayunca; de la ciudad de Cartagena (Johana de Jesús Cogollo Palomino y Yeis Enrique Palomo Castilla, 2015)” Después de realizar los estudios de campo pertinentes, procesar la información y analizarla, podemos concluir que el fenómeno del mototaxismo, si tienen consecuencias en lo que concierne a la cantidad de pasajeros

que maneja el transporte público colectivo tipo buses y busetas, pero estas no son las esperadas. Muestra de esto son los datos plasmados a lo largo de estos estudios, como lo muestra la ilustración realizada.

- Trabajo investigativo titulado “Efectos del mototaxismo en el transporte público colectivo urbano y la movilidad en la ciudad de Cartagena de indias en las rutas: 15a, 21, 26, 30a, 34, 44b, 44d, 46 y 47” (Alejandro Lara Arroyo Y Ramiro Arrieta Puello, 2005) Con respecto al desempeño de los buses y busetas en los días con y sin circulación de motos para las rutas estudiadas se encontró que la cantidad de pasajeros vario en promedio un 15% (ver tabla 9) y la velocidad promedio de 15,66 (ver tabla página 61) • El índice de ocupación de las vías de los vehículos en los sitios estudiados en los días sin presencia de moto aumenta debido al aumento promedio de 40% de vehículos particulares en las avenidas de la ciudad (avenidas y sitios estudiados). El número de pasajeros del transporte público en las rutas estudiadas aumenta un 15% en promedio, esto se aumentó se observa debido al aumento de pasajeros de pie en los buses y busetas. • Efectos en el índice de ocupación de vehículos en algunas vías del área de estudio • Se determinó que las calidades de servicio de las vías en las intersecciones estudiadas se mantuvo igual en la intersección de la india (Nivel C) e intersección ceballos (Nivel D) y la intersección zaragocillas drogas la rebaja disminuyo la calidad del nivel de servicio los días sin presencia de moto debido al aumento de vehículos particulares en esta vía (día con presencia de moto nivel D y día sin presencia de moto E) • Con respecto a las calidades del servicio de transporte público colectivo se determinó que general la mayoría de los vehículos de las rutas estudiadas cumplen con los decretos 170-174 del año 2001 (ver numeral 6.6). la calidad del servicio de las mototaxis no está reglamentado actualmente, sin embargo se encontró que los cascos no

son los adecuados, el parrillero no usa chaleco y las condiciones de algunas de las motos en es de deterioro por ser vehículos antiguos.¹²

- Investigación realizada por el banco de la republica “La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo” (Andres Sachez Jabba, 2011) A pesar de ser considerado un medio de transporte público informal, el mototaxismo se ha convertido en uno de los fenómenos sociales y económicos más recurrentes en la Costa Caribe sin que a la fecha haya recibido la atención adecuada. Contrario al objetivo de las políticas públicas que prohíben esta actividad, cada año se incrementa la cantidad de mototaxistas, evidenciando la ineficacia de las mismas. Ello genera la necesidad de considerar regulaciones alternativas, basadas en incentivos económicos, que reflejen el hecho de que el mototaxismo constituye una manifestación particular de la informalidad que caracteriza al mercado laboral colombiano. A partir de un modelo económico del mototaxismo aplicado a la ciudad de Sincelejo, se estimó la probabilidad de ser mototaxista y se encontró que la mayoría de los individuos que ejercen este oficio preferirían trabajar en una actividad que represente menores riesgos a largo plazo para su seguridad y salud. No obstante, la mayoría elige ingresar o permanecer en dicha ocupación en respuesta a su rentabilidad y a la insuficiencia de ofertas laborales formales. Esta rentabilidad se encuentra determinada principalmente por la propiedad sobre la motocicleta. Finalmente, se propone la legalización del mototaxismo y su posterior incorporación al sistema de transporte público legalmente constituido, como medida para contrarrestar las externalidades negativas derivadas del mismo, al mismo tiempo que se estimula una reducción en la oferta. Se podría así,

¹²<http://190.242.62.234:8080/jspui/bitstream/11227/2233/1/EFFECTOS%20DEL%20%20MOTOTAXISMO%20EN%20EL%20TRANSPORTE%20P%20C3%9ABLICO%20COLECTIVO%20URBANO%20Y%20LA%20MOVILIDAD%20EN%20LA%20CIUDAD%20DE%20CARTAGENA%20DE%20INDIAS%20%20EN~1.pdf>

controlar la actividad, incrementar los recaudos fiscales, reintegrar los medios de transporte público tradicionales y permitir la entrada en vigencia de sistemas de transporte masivos.

- Investigación titulada “El mototaxismo tiene en jaque al transporte legal en 9 ciudades” (Nación EL TIEMPO, 2015) El mototaxismo le ganó la batalla al transporte legal de Sincelejo desde enero, cuando las empresas de transporte público, contra las cuerdas por cuenta de una dura crisis financiera, desistieron de seguir sacando sus buses a circulación. Hoy, aunque la Administración de esta capital puso en servicio una flota de 40 busetas (como una medida de emergencia), el transporte público de la capital sucreña quedó casi en manos de unos 30.000 mototaxis, a los que los transportadores legales señalan como la principal razón de la crisis que los hizo salir de las calles de la ciudad. El panorama se radicalizó en los últimos 14 años. En Sincelejo había 520 busetas en el 2000, que cubrían 17 rutas, pero a finales del año pasado solo quedaban 102 de estos vehículos, por la falta de pasajeros. Ante esta situación, los dueños de las seis empresas que existían se declararon en quiebra y dejaron de circular este año, lo que deja como resultado no solo la falta del servicio, sino que 558 conductores e igual número de ayudantes, y unas 42 personas que laboraban en la parte administrativa, hayan quedado sin empleo. Según el alcalde de Sincelejo, Jairo Fernández Quessep, se está haciendo un plan de choque con otros 30 vehículos más, que llegarán en los próximos días, mientras se pone en marcha un proceso de licitación que entregará la operación de un nuevo servicio de transporte público en la ciudad capital.

7. DISEÑO METODOLÓGICO

7.1 Método de investigación

El método es descriptivo y exploratorio considerando que uno de los objetivos del estudio es buscar información suficiente sobre las características sociales y económicas de la población involucrada en el fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Girardot, situación que hace parte del diario vivir de la ciudadanía y del autor de la investigación,

7.2 Tipo de investigación

La presente investigación tiene un enfoque descriptivo y analítico puesto que la intención de este estudio tiene como propósito buscar las explicaciones y causas del problema del mototaxismo en la ciudad de Girardot e identificar la caracterización socioeconómica de la población objeto de estudio.

7.3 población objeto de estudio

Para el desarrollo del presente estudio se tiene en cuenta a usuarios de este tipo de transporte, usuarios de transporte público y mototaxistas que presten el servicio en el municipio de Girardot.

7.4 Técnicas de recolección de información técnicas de procesamiento y análisis de datos

Para la obtención de información se diseñara formatos de encuesta para aplicar en la población objeto de estudio y entrevista, una vez recolectada la información se procederá realizar un análisis por medio de la tabulación con el fin de establecer la caracterización socioeconómica de la actividad del mototaxismo en la ciudad de Girardot.

8. APLICACIÓN INSTRUMENTOS RECOLECCIÓN DE DATOS

Para la aplicación de las encuesta utilizamos información suministrada por la alcaldía y secretaria de transito de Girardot, respectivamente la cantidad de habitantes es de 144.248 y Mototaxistas son de 172, con esto determinamos la muestra de población.

8.1. DETERMINACIÓN DE MUESTRA DE LA POBLACIÓN

Para obtener una muestra distintiva, es necesario utilizar el método estadístico de muestreo finito e infinito, para poder lograr con exactitud las encuestas. Los parámetros determinados para hallar la muestra cada población fueron:

DATOS REQUERIDOS	PARÁMETROS UTILIZADOS		
	<i>Mototaxistas</i>	<i>Usuarios mototaxistas</i>	<i>Usuarios del transporte urbano</i>
<i>Población</i>	172	144.248	144.248
<i>Nivel de confianza</i>	95% (1,96)	95% (1,96)	95% (1,96)
<i>Probabilidad a favor</i>	50% (0,50)	50% (0,50)	50% (0,50)
<i>Probabilidad en contra</i>	50% (0,50)	50% (0,50)	50% (0,50)
<i>Error de muestra</i>	10% (0,10)	10% (0,10)	10% (0,10)

Tabla 2. De parámetros utilizados

Aplicando la fórmula de muestra obtenemos:

8.1.1. Para mototaxistas

Para los mototaxistas se aplicó una fórmula de muestra finita, con lo cual resulto encuestar a 62 mototaxistas aproximado.

$$n = \frac{z^2 * P * q * N}{e^2(N - 1) + Z^2 * P + q} = \frac{1.96^2 * 0,5 * 0,5 * 172}{0,10^2(172 - 1) + 1,96^2 * 0,5 + 0,5} = 61,8591971$$

Ecuación 1. Ecuación de muestreo aleatoria simple finita

8.1.2. Para usuarios del mototaxismo

Para los usuarios del mototaxismo se tomó como información el número de población de la ciudad, en lo cual resulto encuestar a 96 usuarios.

$$n_0 = \frac{z^2 * Pq}{e^2} = \frac{1.96^2 * 0,5 * 0,5}{0,10^2} = 96,04$$

$$n^1 = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0 - 1}{N}} = \frac{96,04}{1 + \frac{96,04 - 1}{144248}} = 95,97642$$

Ecuación 2. Ecuación de muestreo aleatoria simple infinita

8.1.3. Para usuarios del transporte urbano

Para los usuarios del transporte urbano se tomó como información el número de población de la ciudad, en lo cual resulto encuestar a 96 usuarios.

$$n_0 = \frac{z^2 * Pq}{e^2} = \frac{1.96^2 * 0,5 * 0,5}{0,10^2} = 96,04$$

$$n^1 = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0 - 1}{N}} = \frac{96,04}{1 + \frac{96,04 - 1}{144248}} = 95,97642$$

Ecuación 3. Ecuación de muestreo aleatoria simple in finita

En resumen de la investigación se desarrollaron 254 encuestas de la siguiente manera:

- 62 a mototaxistas
- 96 a los usuarios del mototaxismo
- 96 a los usuarios del transporte urbano

8.2 ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

8.2.1 Análisis encuesta a mototaxistas

El objeto de esta encuesta fue para construir el perfil socioeconómico de los mototaxistas, para establecer parámetros que permitan formular estrategias de solución a este fenómeno. En la encuesta se aplicó 15 preguntas a los 62 mototaxistas.

1. El 92% de los mototaxistas son de género masculino

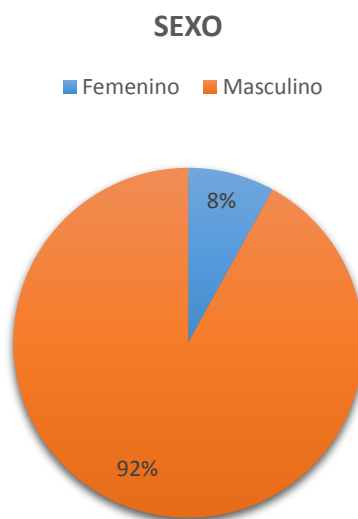


Ilustración 3. Grafica de género en la encuesta a mototaxistas

2. El 50% de los mototaxistas tiene un promedio de edad entre 26 y 35 años, el 34% representa entre 36 y 45 años, el 8% entre 18 y 25 años y el otro 8% es más de 45 años.

3. El grado de escolaridad la mayoría de los mototaxistas son: 58% han terminado el bachillerato, el 19% son técnicos, el otro 19% no han terminado la primaria, y el 3% no ha tenido estudio algunos no saben leer o escribir. La razón por la cual se puede atribuir que el nivel de escolaridad es más alto en los hombres en bachillerato, lo que comprueba que podrían aspirar a otro tipo de trabajo que cumpla con toda las condiciones legales.

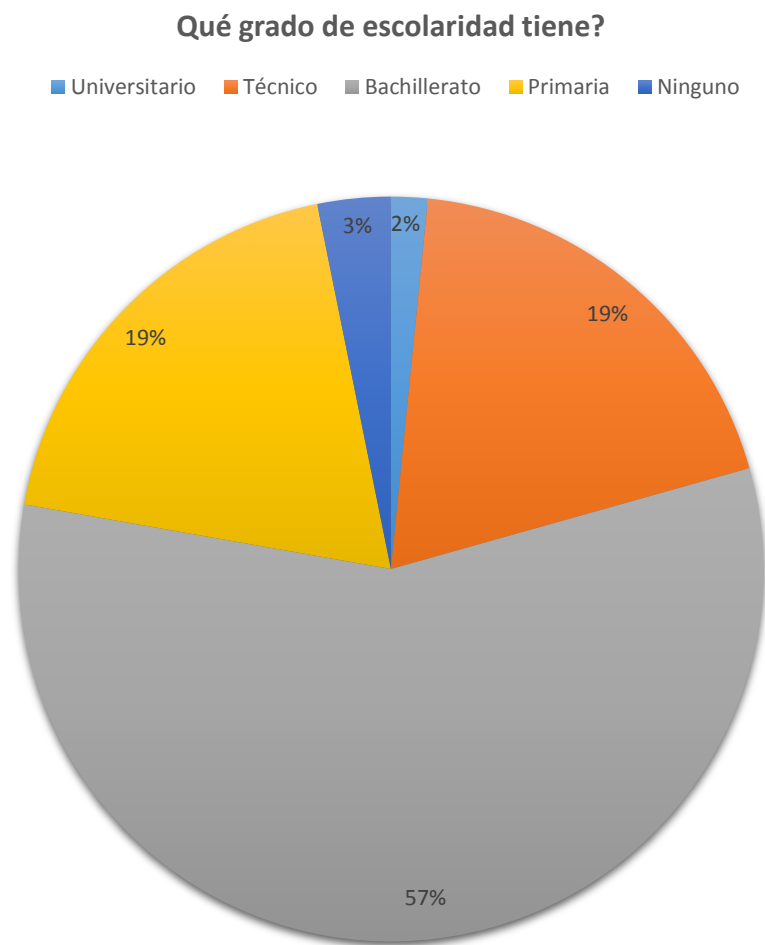


Ilustración 4. Grafica grado de escolaridad del mototaxista

4. El 63% tienen arrendada y el 31% es familiar; las desventaja al tener vivienda arrendada es el aumento de gastos do, así dándoles estabilidad económica.

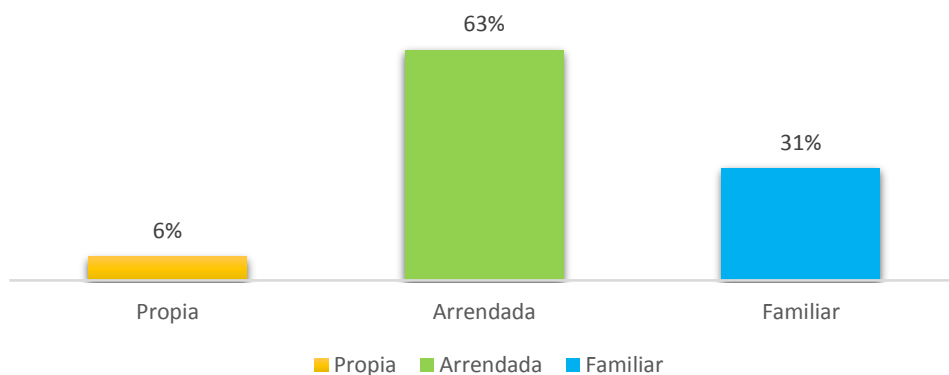


Ilustración 5. Grafica vivienda en que vive los mototaxistas

5. La mayoría de los mototaxistas son de unión libre con un 60%, el 15 % son solteros, el 13% están separados, el 11% son solteros y el 2 son viudo.

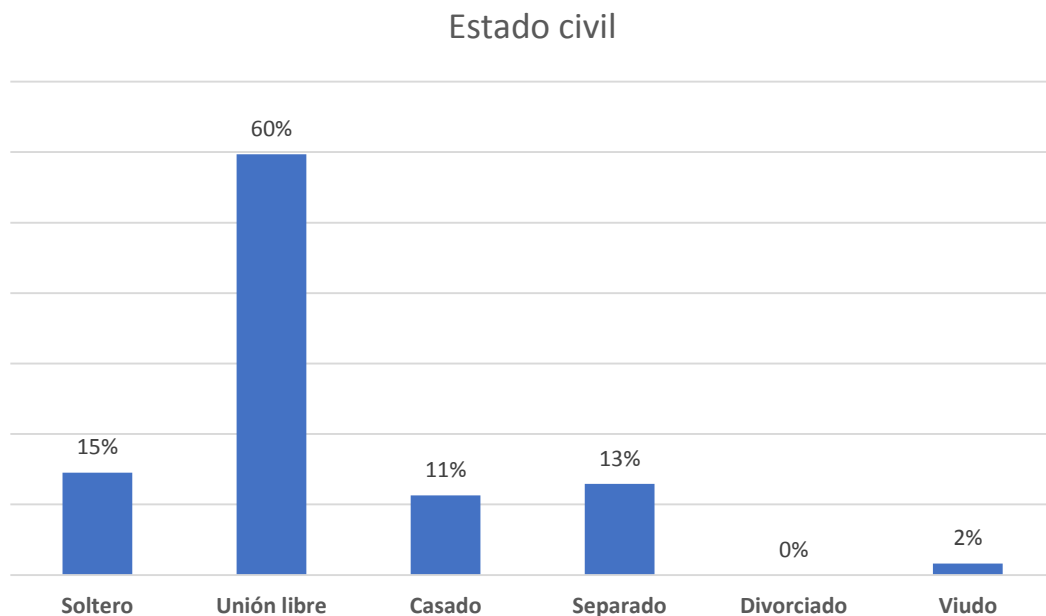


Ilustración 6. Grafica de estado civil de los mototaxistas

6. De los 62 encuestados el 56% tiene entre 1 a 2 hijos a cargo, el 26% es de 3 a 4 hijos y el 8% entre 5 a 6 hijos, permite establecer que el 90% de los mototaxistas son padres responsables económicamente, si ellos dejarían esta actividad no tendría como responder a sus obligaciones.

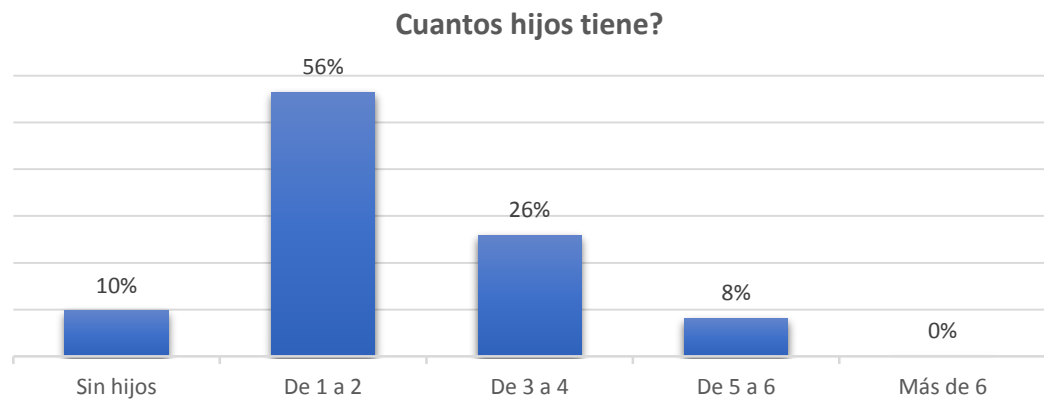


Ilustración 7. Grafica cantidad de hijos tiene los mototaxista

7. El 84% de las familias de los mototaxistas están afiliadas a una entidad de salud subsidiada o Sisben, pero el 16% no tienen salud.

Su familia y usted están afiliados a una entidad de salud (Sisben, EPS)?

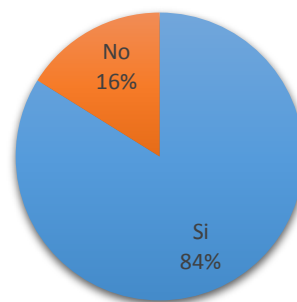


Ilustración 8. Grafica de afiliación a un seguro de los mototaxistas

8. El 63% de los mototaxistas antes de ejercer esta actividad estaban desempleados, solo el 18% tenían empleo anteriormente; las principales razones que lo motivaron para desempeñar esta labor fue la falta de oportunidades laborales en la ciudad.

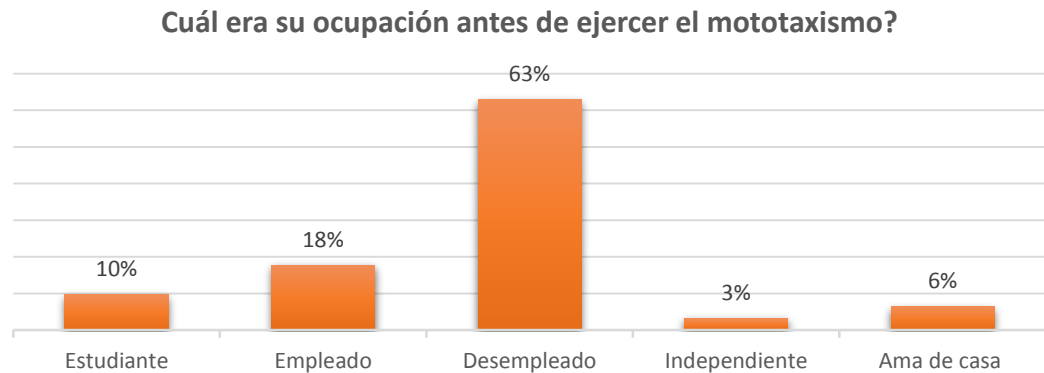


Ilustración 9. Grafica Cuál era su ocupación antes de ejercer el mototaxismo?

9. El 87% los motivaron a realizar esta actividad por falta de oportunidades laborales, por la facilidad de tener el dinero diario para sus responsabilidades.

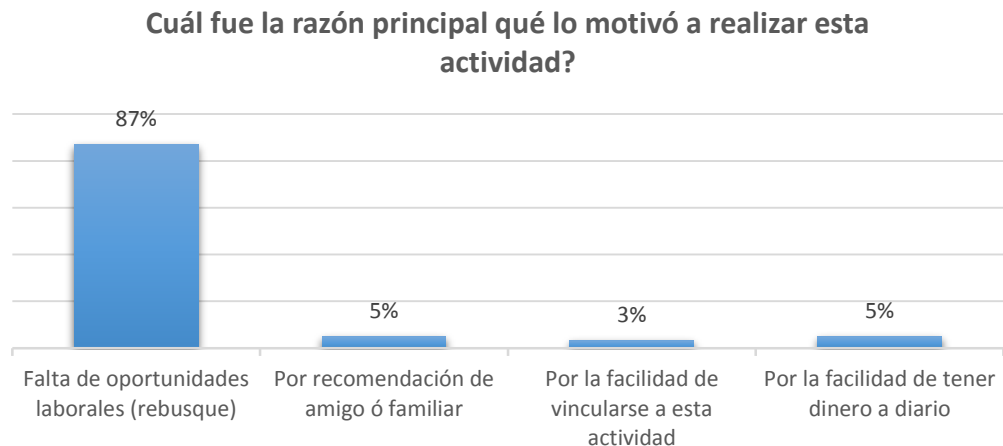


Ilustración 10. Cuál fue la razón principal que lo motivó a realizar esta actividad?

10. El 35% ejerce esta actividad entre 1 a 3 años, el 29% entre 3 a 6 años, el 29% menos de un año y el 6% más de 6 años, en su mayoría por la falta de oportunidades.

Desde hace cuánto tiempo (años) ejerce usted esta actividad?

■ Menos de un año ■ Entre 1 y 3 años ■ Entre 3 y 6 años ■ Más de 6 años

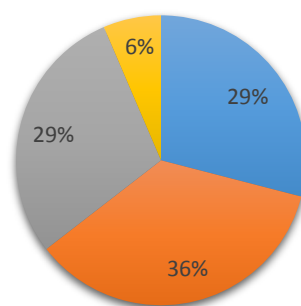


Ilustración 11. Desde hace cuánto tiempo (años) ejerce usted esta actividad?

11. En los mototaxistas el 74% de la moto que ejerce esta actividad es propia, ahora en día es muy fácil de adquirir una moto, pues las concesionarias les facilita como créditos, promociones, descuentos, etc. Y también que son muy económicas.

La moto en la que ejerce esta actividad es:

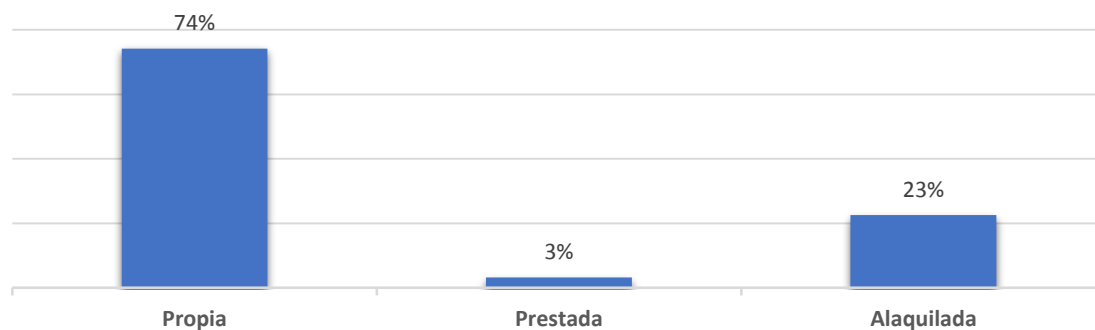


Ilustración 12. Gráfica La moto en la que ejerce esta actividad

12.El porcentaje representativo de la cantidad de integrantes que conforman el núcleo familiar de los conductores o propietarios, equivale a un 98%. El 50% de los mototaxistas sostiene a 1 a 2 integrantes, el 39% entre 3 a 4 y 10% entre a 6 integrantes, esto nos dice que son cabezas de familia, responsables de sus obligaciones.

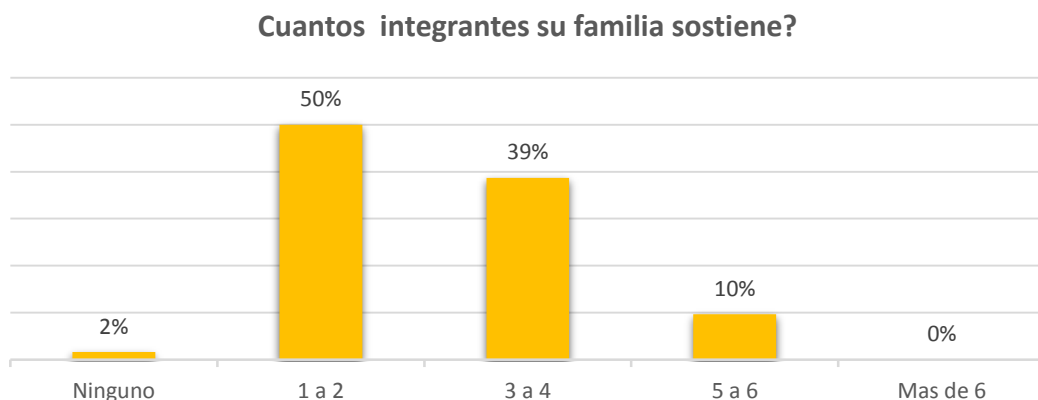


Ilustración 13. Cuantos integrantes su familia sostiene?

13.En los mototaxistas encuestado el 73% tiene una promedio mensual entre el mínimo actual y 800.000, el 19% menos del mínimo, nos comentaba que para ellos este monto no les alcanza cubrir con sus obligaciones.

Cuál es su salario promedio mensual? (El salario mínimo legal vigente es de 717.717)

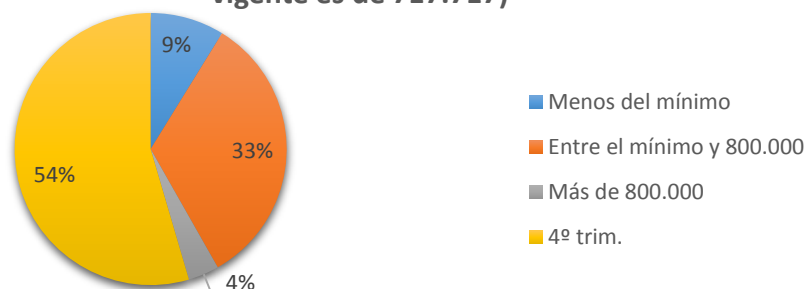


Ilustración 14. Cuál es su salario promedio mensual?

14. El 95% de los mototaxistas no considera que la actividad se convirtió en un problema social, si fuera así la población no utilizaría este medio.



Ilustración 15. Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social? a mototaxistas

15. El 95% de los mototaxistas considera que el gobierno debería legalizar esta actividad, facilitando al no tener inconvenientes con las autoridades que lo multe, sancione, o le inmovible el vehículo, ya que para ellos es un sustento económico.

Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al mototaxismo?

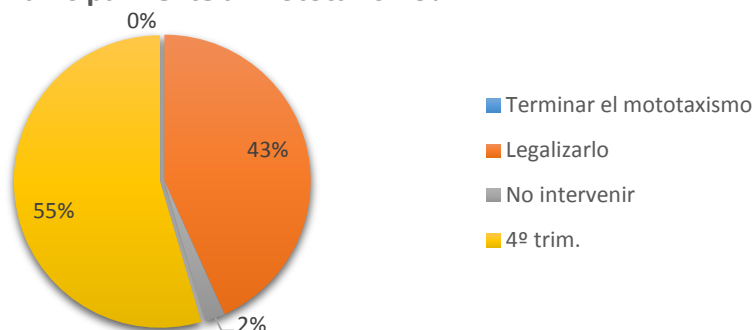


Ilustración 16. Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al mototaxismo? a mototaxistas

CUADRO DE RESUMEN CARACTERIZACIÓN DE LOS MOTOTAXISTAS

<i>Características</i>	<i>Hallazgo</i>
<i>Sexo</i>	El género más representativo en el mototaxismo está a cargo los hombres con un 92%.
<i>Edad</i>	La edad más distintiva está entre la edad de 26 y 35 años con un 50% de los conductores mototaxistas.
<i>Qué grado de escolaridad tiene?</i>	A nivel de escolaridad la proporción más representada es bachillerato con un 58%.
<i>En qué tipo de vivienda vive?</i>	El 81% vive en vivienda propia.
<i>Estado civil</i>	El estado civil principal de los mototaxistas es de unión libre con un 60%
<i>Cuántos hijos tiene?</i>	La cantidad de hijos más caracterizada entre lo mototaxistas es de 1 a 2 hijos con un 56%
<i>Su familia y usted están afiliados a una entidad de salud (Sisben, EPS)?</i>	Se considera que el 84% de los mototaxistas y sus familias están afiliadas a una EPS o Siben.
<i>Cuál era su ocupación antes de ejercer el mototaxismo?</i>	La mayoría de ejercer esta actividad era desempleado con el 63% de los mototaxistas.

<i>Cuál fue la razón principal qué lo motivó a realizar esta actividad?</i>	El motivo principal representa a la falta de oportunidad en la ciudad con un 87%.
<i>Desde hace cuánto tiempo (años) ejerce usted esta actividad?</i>	Los mototaxistas ejerce esta actividad principalmente entre 1 a 3 años.
<i>La moto en la que ejerce esta actividad es:</i>	La mayoría de las motos que conduce es propia con el 81% de los mototaxistas.
<i>Cuantos integrantes su familia sostiene?</i>	La mayor parte los mototaxistas sostiene entre 1 a 2 integrantes de su familia con un 50%
<i>Cuál es su salario promedio mensual? (El salario mínimo legal vigente es de 717.717)</i>	El mototaxistas al ejercer esta actividad adquieren entre el mínimo y \$800.000 con un 73% de los conductores.
<i>Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social?</i>	Principalmente los mototaxistas no consideran que esta actividad sea un problema social con un 95%.
<i>Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al mototaxismo?</i>	El 95% de los mototaxistas consideran que esta actividad debe legalizarlo.

Tabla 3. Cuadro de resumen caracterización de los mototaxistas

8.2.2. ANÁLISIS ENCUESTA A USUARIOS DEL MOTOTAXISMO

El objeto de esta encuesta fue para construir el perfil de los usuarios del mototaxismo y los factores determinantes para la toma de decisiones de este medio, con el fin establecer parámetros que permitan formular estrategias y de soluciona este fenómeno. En la encuesta se aplicó 12 preguntas a los 96 usuarios.

1. Las personas que utilizan el mototaxi es de ambos géneros, el 50% de las personas es de sexo femenino y el otro 50% es de sexo masculino.

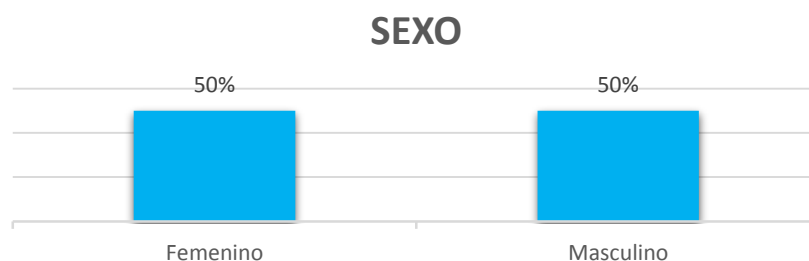


Ilustración 17. Grafica de genero a usuarios del mototaxismo

2. El 46% de los usuarios tiene el promedio de edad entre 26 y 35 años, el 30% entre 18 y 25 años, el 14% entre 36 y 45 años, 6% menor de 18 años y 4% más de 45 años.

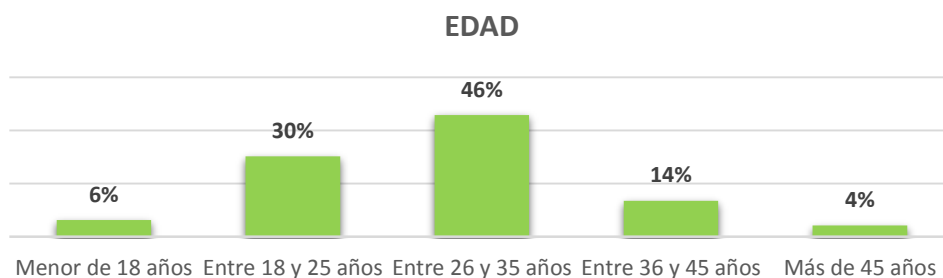


Ilustración 18. Grafica de edad de los usuarios del mototaxismo

3. Según las encuestas realizada se observó que los usuarios del mototaxismo son personas que tienen un nivel educativo alto es de 98%, la mayor es de 51% de técnico, 32% de bachiller, 15% universitarios y 2% de primaria.

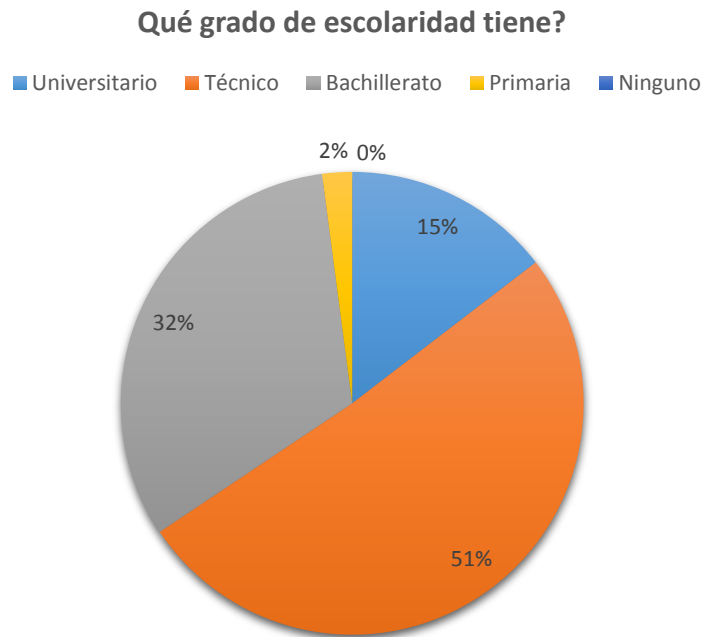


Ilustración 19. Qué grado de escolaridad tiene los usuarios de los mototaxistas

4. El 47% de los usuarios vive en vivienda arrendada, familiar 43% y propia 10%.

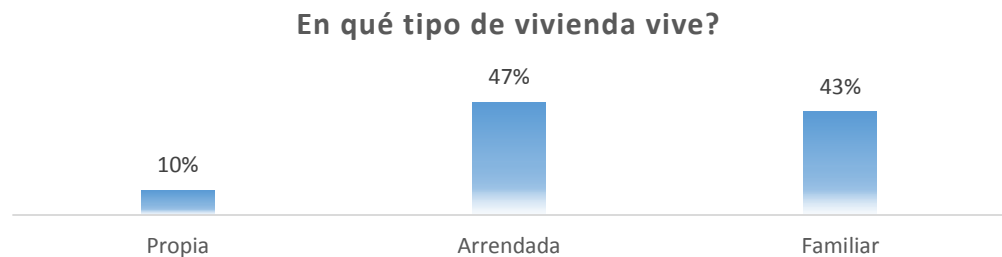


Ilustración 20. Grafica de tipo de vivienda de usuarios del mototaxistas

5. La mayor parte de los usuarios son empleados con un 40%, el 24% son estudiantes, 16% son desempleados, el 13% es independiente y el 8% son amas de casa.



Ilustración 21. Grafica de ocupación de los usuarios de los mototaxistas

6. Con el índice de satisfacción evidencio que en su mayoría los usuarios califican este servicio como bueno con 64%, 28% regular, tan solo el 7% de las personas calificaron como excelente y como deficiente 1%; con esto 71% de los usuarios le gusta utilizar este servicio ya que quedan satisfechos al utilizar este servicio.

Como califica usted el servicio de transporte en mototaxi?

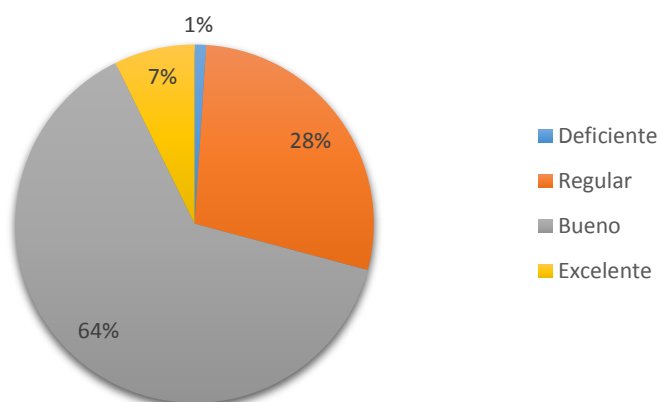


Ilustración 22. Como califica usted el servicio de transporte en mototaxi? a usuarios del mototaxismo

7. El 83% de los usuarios cree que nos es seguro esta actividad y el 17% dice sí. Por la razón de que algunas personas se hacen pasar por mototaxistas para cometer delitos de hurto.

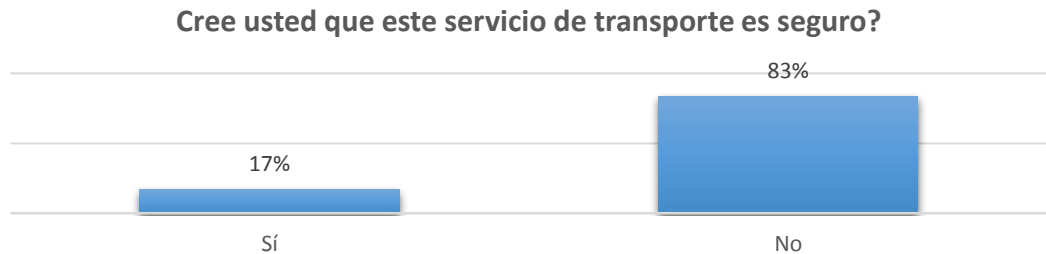


Ilustración 23. Grafica Cree usted que este servicio de transporte es seguro? a usuarios del mototaxismo

8. En cual las características del mototaxi los usuarios califican lo siguiente: Se evaluaron 4 variables compuestas servicio puerta a puerta con un 46% bueno, frecuencia con un 51% bueno, rapidez con un 56% bueno y precio 54% bueno. Significa que promedio de los usuarios satisfechos es del 52%. Con estos índices de satisfacción mostraron conformidad los clientes en cada variable.

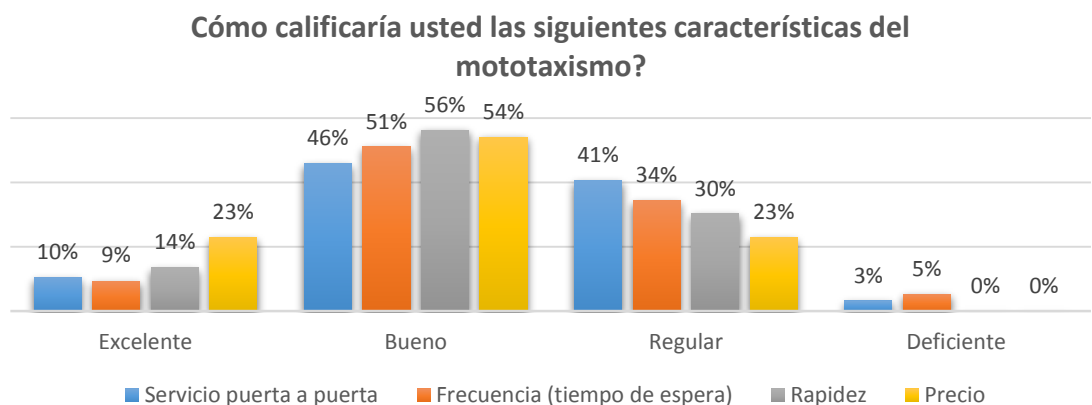


Ilustración 24. Cómo calificaría usted las siguientes características del mototaxismo? a usuarios del mototaxismo

9. El 96% de los usuarios no ha sufrido un accidente en esta actividad y 4% si reconoce que no es un medio de transporte seguro, por la razón que nos comentaba en la encuesta que era por otros vehículos imprudentes causaba los accidentes.

Ha sufrido algún accidente en una moto?



Ilustración 25. Ha sufrido algún accidente en una moto? a usuarios del mototaxismo

10. Los usuarios consideran que el mototaxismo se convirtió un problema social con un 69%, por la razón de las protestas que han hecho en la ciudad.

Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social?

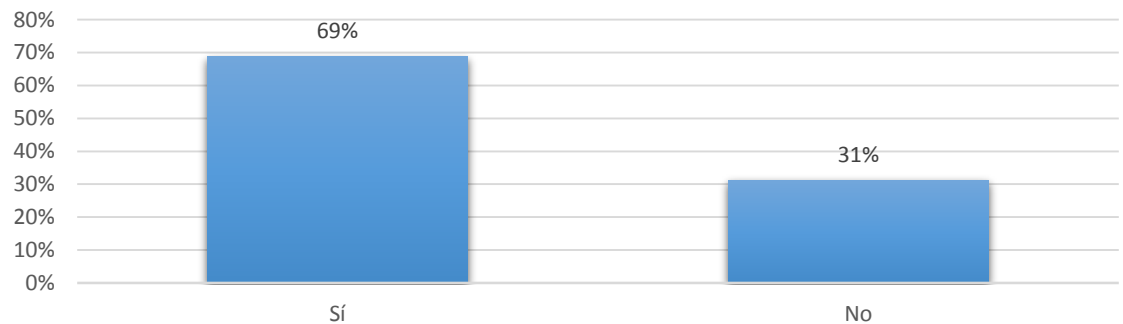


Ilustración 26. Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social? a usuarios del mototaxismo

11. La percepción de los usuarios es que el mototaxismo es un problema social de la ciudad que lo dice la anterior gráfica, pero aun así los usuario considera que la posición del gobierno es de legalizar la actividad (79%), 19% no intervenir y un 8% terminar el mototaxismo.

Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al fenómeno del mototaxismo?



Ilustración 27. Grafica Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al fenómeno del mototaxismo? a usuarios del mototaxismo

12. Los usuarios reconocen la calidad del servicio de transporte urbano de Girardot es muy bueno, fue calificado con una satisfacción del 57% presentando un índice de aceptación, sin embargo es importante que el 3% de los usuarios considera este servicio como deficiente.

Como califica usted el servicio de transporte urbano (buses, microbuses, taxis) en la ciudad de Girardot?

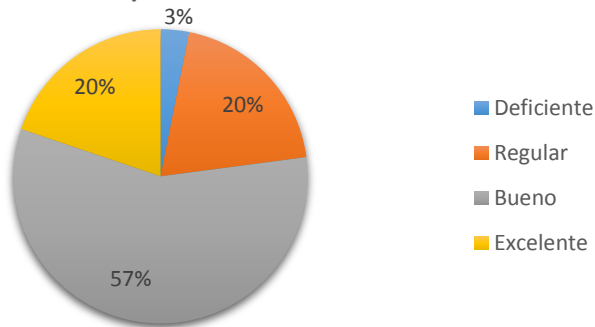


Ilustración 28. Como califica usted el servicio de transporte urbano en la ciudad de Girardot?

Cuadro de resumen caracterización de usuarios del mototaxismo

<i>Características</i>	<i>Hallazgos</i>
<i>Sexo</i>	Se encuestó 50% de género femenino y 50% género masculino.
<i>Edad</i>	El promedio de edad de las personas encuestadas, la mayoría era entre 26 y 35 años.
<i>Qué grado de escolaridad tiene?</i>	El nivel más alto de escolaridad es del técnico con un 51% de los usuarios.
<i>En qué tipo de vivienda vive?</i>	La vivienda que vive principalmente los usuarios es arrendada con el 47%.
<i>Cuál es su ocupación?</i>	Las ocupaciones de los usuarios son de empleado con un 40%.
<i>Como califica usted el servicio de transporte en mototaxi?</i>	Califican el servicio de transporte que es bueno con el 64%
<i>Cree usted que este servicio de transporte es seguro?</i>	El 83% de los usuarios consideran que no es seguro este transporte.
<i>Cómo calificaría usted las siguientes características del mototaxismo?</i>	Para los usuarios el servicio puerta a puerta es bueno (46%), la frecuencia es buena (51%), la rapidez es bueno (56%), y el precio es bueno con un 54% de los usuarios.

<i>Ha sufrido algún accidente en una moto?</i>	Los usuarios, el 96% no ha sufrido un accidente.
<i>Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social?</i>	Si consideran que el mototaxismo sea un problema social con un 69%.
<i>Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al fenómeno del mototaxismo?</i>	Los usuarios creen que lo mejor es legalizar esta actividad con un 73% de personas.
<i>Como califica usted el servicio de transporte urbano (buses, microbuses, taxis) en la ciudad de Girardot?</i>	Califican el servicio con una satisfacción 57% lo que equivaldría a bueno.

Tabla 4. Cuadro de resumen caracterización de usuarios del mototaxismo

8.2.3. Análisis encuesta a usuarios del transporte urbano

El objeto de esta encuesta fue para construir el perfil de los usuarios del transporte urbano e identificar sobre la calidad del servicio y el fenómeno del mototaxismo. En la encuesta se aplicó 12 preguntas a 96 personas.

1. Al igual que los usuarios del mototaxismo, las personas que utilizan el transporte legal para moverse son de ambos géneros, obteniendo como resultado el 52% masculino y el 48% femenino.



Ilustración 29. Grafica de genero a usuarios del transporte urbano

2. La edad de los usuarios oscila entre 26 y 35 años con una masa representativa del 64%, el 18% entre 18 y 25 años, el 16% entre 36 y 45 años, 2% más de 45 años y 1% menor de 18 años.

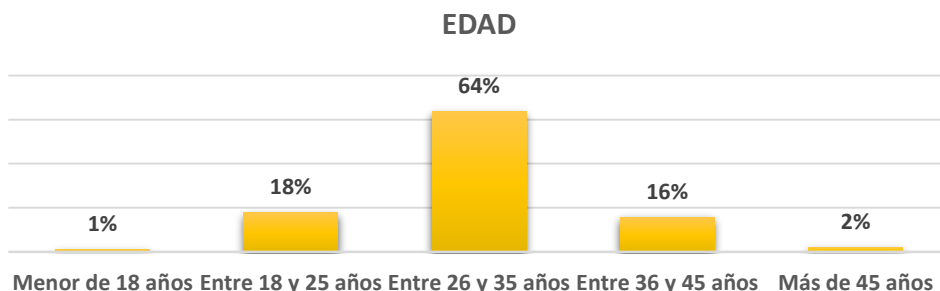


Ilustración 30. Grafica de edad de los usuarios del transporte publico

3. Según la encuesta realizada se observó que los usuarios del transporte urbano son personas que tienen un nivel educativo alto es de 83%, la mayor es de 65% de bachiller, 18% es de técnico, 1% es de universitarios y tener en cuenta que el 17% de las personas no ha terminado su primaria.

Qué grado de escolaridad tiene?

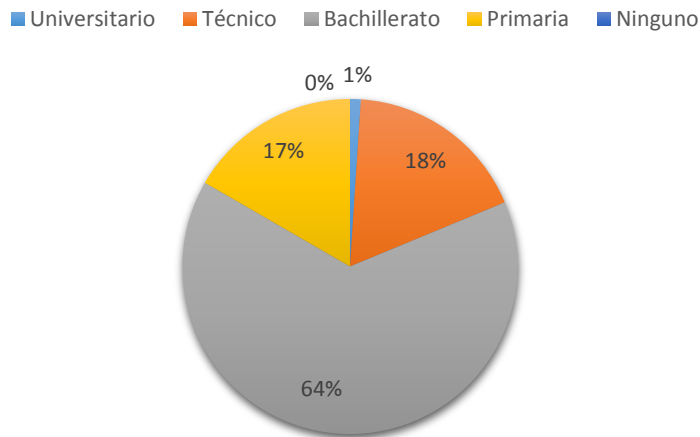


Ilustración 31. Grafica grado de escolaridad tiene los usuarios del transporte urbano

4. El 50% de los usuarios vive en vivienda familiar, arrendada 43% y propia 11%.

En qué tipo de vivienda vive?

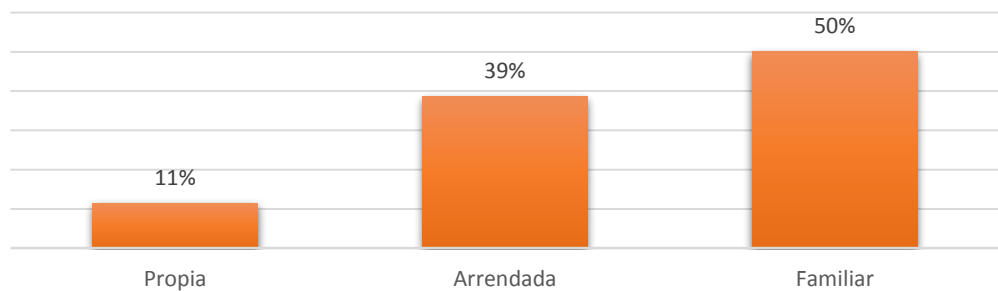


Ilustración 32. Grafica del tipo de vivienda que vive los usuarios del transporte urbano

5. La mayor parte de los usuarios son desempleados con una representación del 41%, el 27% son empleados, 16% son independientes, sin embargo las amas de casa representa el 10% y el 6% son estudiantes.

Cuál es su ocupación?

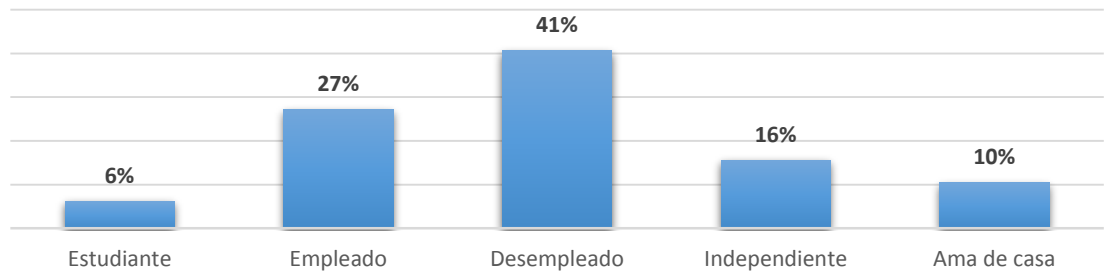


Ilustración 33. Grafica de ocupación de los usuarios del transporte urbano

6. Los usuarios reconocen la calidad del servicio de transporte urbano de Girardot es regular, fue calificado del 49% presentando un índice de inconformidad, sin embargo es importante que el 2% de los usuarios considera este servicio como deficiente.

Como califica usted el servicio de transporte urbano?

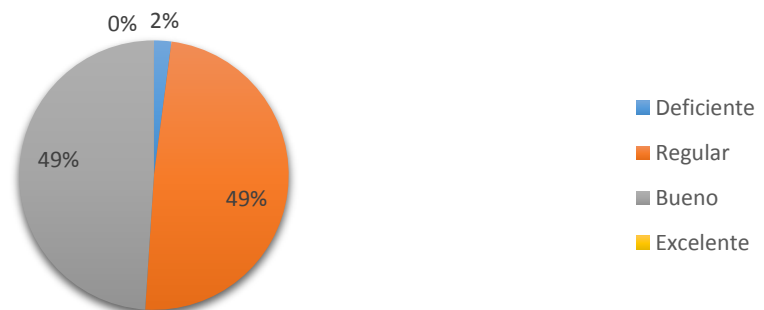


Ilustración 34. Como califica usted el servicio de transporte urbano? a usuarios del transporte urbano

7. En cual las características del transporte urbano los usuarios califican lo siguiente: Se evaluaron 5 variables compuestas seguridad 66% regular, comodidad 67% regular, frecuencia 74% regular , rapidez 66% regular, precio 49% bueno. Significa que promedio de los usuarios que están insatisfechos es del 64%. Con estos índices de satisfacción mostraron inconformidad los clientes en cada variable excepto la del precio.

Cómo calificaría usted las siguientes características del transporte urbano?

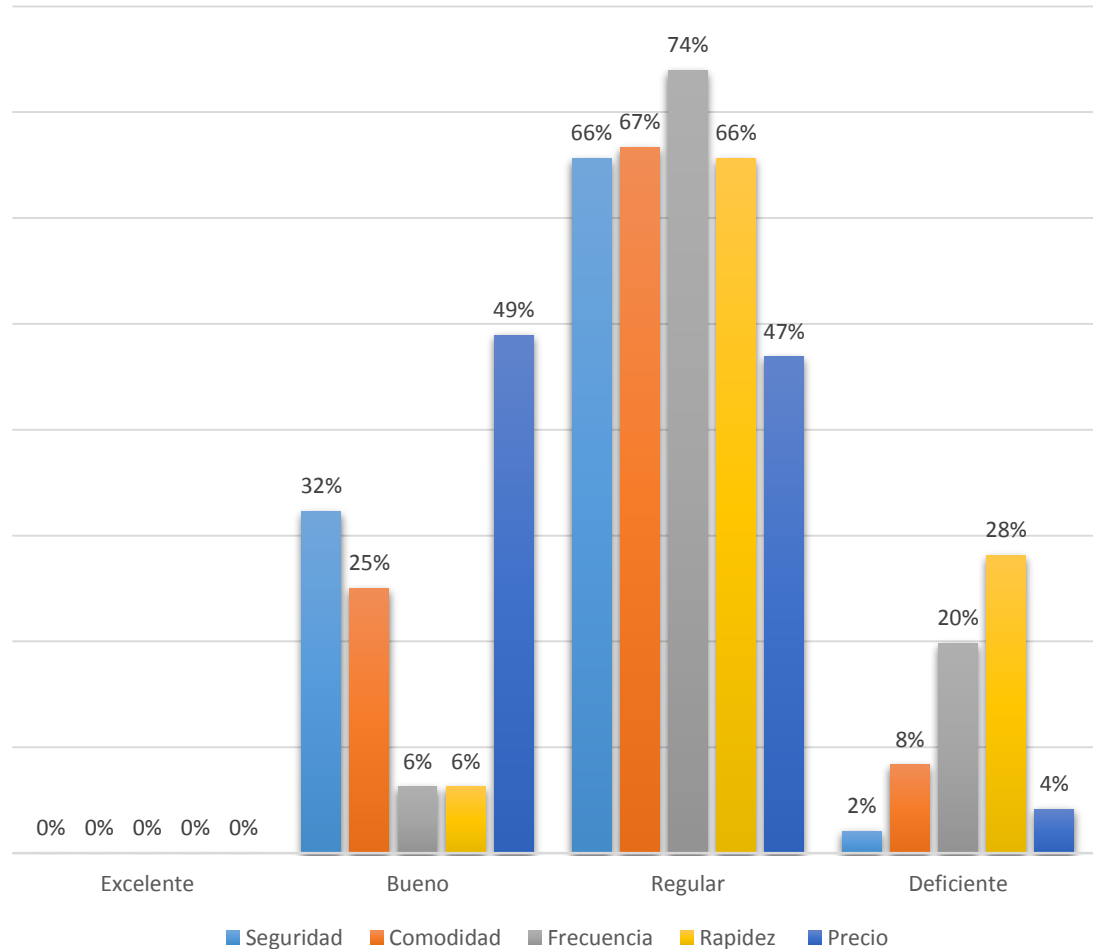


Ilustración 35. Cómo calificaría usted las siguientes características del transporte urbano? a usuarios del transporte urbano

8. El 65% de los usuarios considera que el sistema de transporte público es seguro y pero hay que tener en cuenta que el 35% no está conformes con la seguridad de los vehículos. .

Cree usted que este servicio de transporte es seguro?

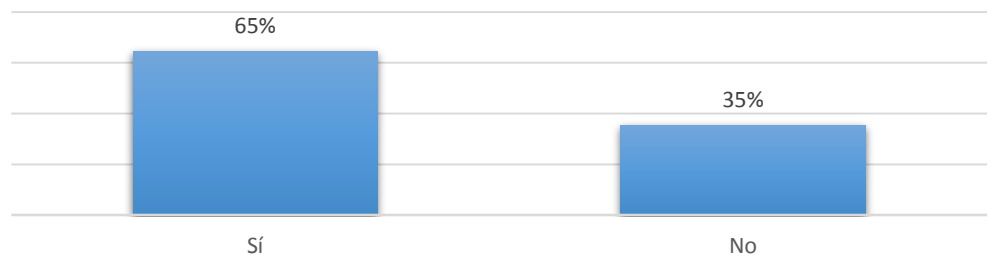


Ilustración 36. Cree usted que este servicio de transporte es seguro? a usuarios del transporte urbano

9. Esta pregunta salió el mismo resultado de los usuarios del mototaxismo; 96% de los usuarios no ha sufrido un accidente en esta actividad y pero 4% si reconoce que no es un medio de transporte seguro, la causa es por los conductores que son imprudentes al conducir su vehículo.

Ha sufrido algún accidente al movilizarse por medio del transporte urbano?

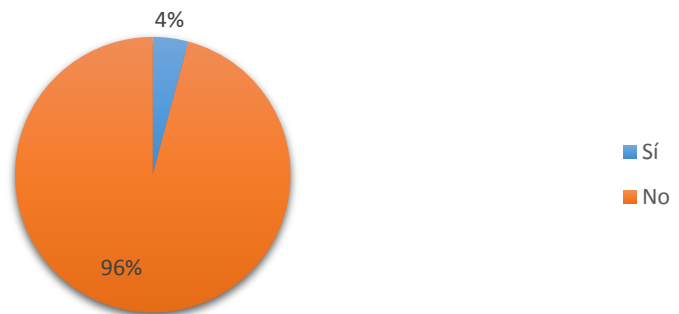


Ilustración 37. Grafica si a sufrido algún accidente al movilizarse por medio del transporte urbano?

10. Los usuarios de transporte urbano no considera que el mototaxismo sea un problema social con una equivalencia de 77% y el 23% si considera que es un problema social.



Ilustración 38. Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social? a usuarios de transporte urbano

11. Los usuarios consideran que la posición del gobierno es de legalizar la actividad (90%), 19% no intervenir y un 8% terminar el mototaxismo. Con la anterior grafica los usuarios están conformes con esta actividad.

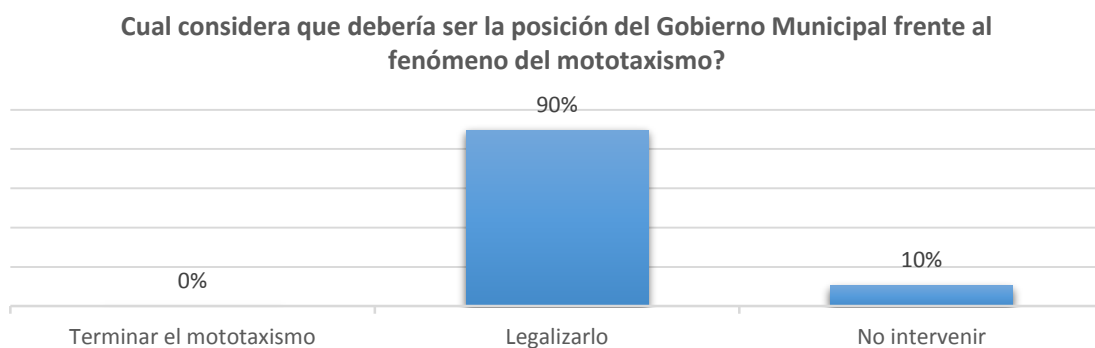


Ilustración 39. Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al fenómeno del mototaxismo? a usuarios del transporte urbano

Cuadro de resumen caracterización de usuarios del transporte urbano

<i>Características</i>	<i>Hallazgos</i>
<i>Sexo</i>	Los usuarios del transporte urbano el 52% son de género masculino.
<i>Edad</i>	El promedio de edad de las personas encuestadas, la mayoría eta entre 26 y 35 años.
<i>Qué grado de escolaridad tiene?</i>	El nivel más alto de escolaridad es el bachillerato con un 65% de las personas.
<i>En qué tipo de vivienda vive?</i>	La vivienda que vive principalmente las personas es familiar del 50%.
<i>Cuál es su ocupación?</i>	Las ocupaciones de los usuarios son desempleado con una equivalencia 41%.
<i>Como califica usted el servicio de transporte urbano?</i>	Califican el servicio con una satisfacción 49%% lo que equivaldría a regular con un 2% de deficiencia en el servicio.
<i>Cómo calificaría usted las siguientes características del transporte urbano?</i>	Para los usuarios califico cada variable como: seguridad para ellos es regular (66%), la comodidad es regular (67%), frecuencia es regular (74%), y el precio es bueno con un 49% de los usuarios.

<i>Cree usted que este servicio de transporte es seguro?</i>	El 65% de los usuarios consideran que es un transporte seguro.
<i>Ha sufrido algún accidente al movilizarse por medio del transporte urbano?</i>	Los usuarios, el 96% no ha sufrido un accidente.
<i>Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social?</i>	No consideran que el mototaxismo sea un problema social con un 69%.
<i>Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al fenómeno del mototaxismo?</i>	Los usuarios creen que lo mejor es legalizar esta actividad con un 90% de las personas.

Tabla 5. Cuadro de resumen caracterización de usuarios del transporte urbano

9. ESQUEMA TEMATICO

Se conoce mundialmente el mototaxi como un medio de transporte de pasajero y mercancía, que anteriormente Los primeros modelos surgieron en la década de 1960 combinando rickshaws y motocicletas, producidos en Japón y pocos años más tarde exportados a numerosos países de Asia. Rápidamente lograron gran penetración y aceptación en países como India y Tailandia. Sin embargo, los motocarros de carga ya circulaban en Italia desde 1948; luego llegó a Perú popularizando inicios de los años 80. En Colombia, en la costa atlántica comenzó a utilizar este medio de transporte por la alta tasa de desempleo, pero esta actividad se convirtió ilegal; ya que en el país solo se puede utilizar este medio de transporte a municipios o pueblos que no exceda más de 50.000 habitantes

Aunque los mototaxistas reconocen esta práctica es ilegal aún siguen laborando por este medio aunque la ocupación que ellos tenía anteriormente era desempleado con un índice del 63%, y la ejercen porque necesitan la forma de conseguir dinero para poder cubrir sus obligaciones y más del 98% de los mototaxista tiene que sostener a su familia, esto significa que son personas responsables con su labor.

De todas maneras los mototaxistas por esta labor adquiere por lo menos entre el mínimo y 800.000, que para ellos no le alcanza para su sustento de su familia, aunque considera que esta práctica no ha sido un problema social no han afectado en ninguna forma la población, considerando que el gobierno debería legalizar este medio de transporte, para formalizar la actividad para no causar intervenciones con las autoridades de tránsito, pues para los mototaxistas les afecta económicamente que lo multe o inmovilice el vehículo.

Para los usuarios del mototaxismo considera que esta actividad es insegura, aunque ellos corren el riesgo de utilizarlo por sus características del servicio de puerta a puerta, la frecuencia, la rapidez y por lo económico sin embargo el 4% de los usuarios ha sufrido un accidente por culpa otros conductores imprudentes de vehículos particulares, no obstante ellos considera que deben legalizar esta actividad, pues la mayoría de los usuarios son empleados.

Mientras tanto los usuarios del transporte urbano califican el servicio con un índice del 49% que equivale a regular, al tener en cuenta que el 2% califica como deficiente este servicio, las características del transporte urbano no ha sido conforme con los usuarios, ya que las variables de seguridad, comodidad, frecuencia y rapidez ha sido insatisfecha para ellos, excepto el precio, pues la mayoría de los usuarios son desempleados.

No obstante 4% de los usuarios ha sufrido un accidente al movilizarse por este medio, la razón que los conductores de los vehículos de transporte urbano son imprudentes, pese esta situación consideran que la actividad del mototaxismo deberán legalizarla, pues consideran que esta modalidad no se ha convertido en un problema social.

10. RECURSOS

10.1 RECURSOS HUMANOS

La realización del presente estudio está a cargo del Investigador estudiante del Programa de Administración de empresas Juan David Prisco Girón y Christian Alexis Serna Falla

10.2 RECURSOS MATERIALES

Para ejecutar este proyecto y durante el proceso se utilizaran cámara fotográfica, papelería, computador, bolígrafos, dispositivos digitales con el objetivo de recolectar la información necesaria para la elaboración de dicho proyecto.

10.3 RECURSOS INSTITUCIONALES

En este estudio se tendrá en cuenta para la obtención de información a la Universidad de Cundinamarca, dependencias de la alcaldía Municipal cámara de comercio, DANE, secretaria de tránsito y de gobierno.

10.4 RECURSOS FINANCIEROS

Los recursos financieros que utilizaremos durante este proyecto son:

<i>Gastos de Proyecto</i>	
Gastos de representación	\$ 50.000
Fotocopias	\$ 20.000
Alquiler de dispositivo digitales para encuesta	\$ 50.000
Gasto de internet para dispositivos e investigación	\$ 150.000
Alquiler de computador para investigación	\$ 200.000
Fotografías	\$ 50.000
Transporte	\$ 350.000
TOTAL	\$ 870.000

Tabla 6. Gastos de proyecto. Fuente propia

11. IMPACTO

11.1. Impacto socioeconómico

El alto desempleo que se presenta en la ciudad de Girardot ha obligado a los ciudadanos a practicar esta modalidad ilegal para generar ingresos, este medio de transporte ha incrementado bastante durante los últimos años. Por eso las autoridades desarrollaron decretos para disminuir este transporte ilegal así inmovilizar motos, por dicha ley el pasado lunes 10 de julio el Alcalde José Alejandro Arbeláez Cruz y el Secretario Municipal de Tránsito, Daniel Fariña Higuera, firmaron el Decreto N° 102 “por medio del cual se dictan medidas que reglamentan la circulación de motocicletas en el municipio de Girardot” a través de consideraciones basadas, entre otros, en el Decreto Nacional 2961 de 2006 modificado por el artículo 1 del Decreto Nacional 4116 de 2008 que dispone: “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 jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por periodos inferiores o iguales a un año” esto ha afectado a los mototaxistas ya que no tendrán un medio de ingreso y el gobierno no ha brindado una solución a la problemática que están enfrentando.

También se verán afectados los usuarios, ya que ellos frecuentan innúmero de veces este medio de transporte; aun sabiendo el riesgo que puede generar este medio como hurto, accidentes, inseguridad vial; aun así el usuario lo utiliza por los beneficios como fácil abordaje, comodidad, la rapidez de transporte algo que no da las empresas de transporte público como autobuses,

ya que ellos no cubren sus rutas totalmente en la ciudad, por eso ellos han perdido demanda de transporte.

11.2. Impacto ambiental

En la actualidad, se ha presentado un fenómeno de consecuencia ambiental en el país. Un aumento de contaminación debido que no cumplen con las revisiones técnico mecánicas a las que se deben someter; El Tiempo, Natalia Gómez Carvajal (2014) “Afirma que una moto ocupan el segundo lugar como los vehículos motorizados más contaminantes, después de los buses de servicio público y los camiones. Que son generadoras de enfermedades respiratorias agudas, la causa es por el motor, Eduardo Behrentz, decano de la facultad de ingeniería de la Universidad de los Andes, explicó que esto se debe a que sus motores son mucho menos eficientes porque 'Están diseñados para que sean baratos y de fácil mantenimiento. Lo negativo es que los motores no están diseñados para ser limpios, así que no tienen ningún sistema de control de emisiones, ni catalizador, filtros o válvulas de circulación de gases', dijo el experto.”

CONCLUSION

Como se planteó en el desarrollo de esta investigación, una vez recolectada la información mediante el trabajo de campo se determina, que el mototaxismo es un fenómeno que ha tenido un gran impacto a nivel social y económico debido a las eficiencias que se presentan actualmente en la ciudad, referente a la falta de oportunidades con las que cuentan sus habitantes, lo que los ha llevado a buscar salidas temporales a la crisis económica, sin importa su ilegalidad, accidentabilidad, contaminación e inseguridad. Es de conocimiento público que la dura situación económica del país ha sido prolongada, lo que hace que los ciudadanos busquen alternativas que les permitan sobrevivir y darle sustento digno al núcleo familiar.

El mototaxismo se presenta como una opción fácil de trabajo, pues no se requiere ningún grado de escolaridad y por otro lado la inversión es relativamente baja, porque los precios de las motos están muy asequibles o se puede trabajar con un empresario mototaxistas en calidad de empleado.

Aunque los mototaxistas reconocen esta práctica es ilegal aún siguen laborando por este medio aunque la ocupación que ellos tenía anteriormente era desempleado con un índice del 63%, y aun así la siguen ejerciendo teniendo en cuentas los decretos que aplica a ellos que no lo pueden ejercer, porque necesitan la forma de conseguir dinero para poder cubrir sus obligaciones y más del 98% de los mototaxista tiene que sostener a su familia, esto significa que son personas responsables con su labor.

De todas maneras el mototaxistas no ganan mucho en esta actividad, esta labor se adquiere por lo menos mensualmente entre el mínimo y 800.000, y eso sin contar con los gastos de la moto como gasolina, lavado, arreglo donde

el mecánico cuando tiene una falla en la foto, lavado, accesorios, tener los documentos de la moto vigente, ya que se requiere pagar cuando se vence lo que es tecnomecánica, SOAT, licencia de conducir, etc. Con esto para ellos no les alcanza para su sustento de su familia, aunque considera que esta práctica no ha sido un problema social no han afectado en ninguna forma a la población, considerando que el gobierno debería legalizar este medio de transporte, para formalizar la actividad para no causar intervenciones con las autoridades de tránsito, pues para los mototaxistas les afecta económicamente que lo multe o le inmovilice el vehículo.

Preste a esta situación el mototaxismo no se puede ejercer en la ciudad, ya que por el Decreto 4125 del 29 de octubre del 2008, que dice el art. 3 solo se puede “En los municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes¹³” Girardot no cuenta con el tope de habitantes, ya que son 144.248 habitantes. El gobierno ha creado leyes por la razón de este fenómeno amenaza el transporte público que tiene todos los parámetros que exige la ley, pero aun así los usuarios prefieren el mototaxismo tomando el riesgo; porque le favorece sus características en lo económico y rápido sin importar el riesgo que corren; generando menos ingresos a los del transporte público.

Pero se debe tener claro que el decreto 4125 se aplica a los vehículos de tres ruedas. En la ciudad de Girardot solo encontramos mototaxistas en moto de 2 ruedas, esta causa sucedió por el alto desempleo en la ciudad, pues los conductores no podían adquirir un motocarro por lo que es costoso y también que visiblemente las autoridades podían distinguir el que ejerciera esta actividad. Entonces los mototaxista optaron, para pasar de persuadido

¹³ Decreto 4125 de 2008 Art. 3. <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=33503>

utilizaron las motos en las vías como si fueran personas particulares, así para ejercer esta actividad sin complicaciones.

RECOMENDACIÓN

Para esta situación se recomienda a la alcaldía de Girardot promover educación gratuita, capacitaciones en el área de emprendimiento, para fomentar creación de sus propios negocios, así dándoles a ellos sostenibilidad económica y apoyo financiero. Con el fin establecer estrategias eficientes de emprendimiento, para mejorar la cultura de la población.

También optimar la movilidad vial con la alcaldía, la policía y el tránsito debería aumentar el control en las vías de la ciudad; Así fomentando la seguridad en las calles para disminuir la delincuencia, que son personas que se hacen pasar por mototaxistas. Así dándoles seguridad a los ciudadanos en la movilidad de las calles.

Como esta modalidad de transporte es ilegal, los conductores deben buscar la forma de identificarse como mototaxistas, ejemplo: chalecos, carnet, etc. Y también tener la documentación de su vehículo completa, para suscitar una seguridad a los usuarios, ya que ellos depositan toda su confianza al conductor para llegar a sus hogares o lugar de trabajo sano y salvo.

ANEXOS

1. Formato de encuesta a Mototaxistas

CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA ACTIVIDAD DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE GIRARDOT

Fecha: _____ Supervisor: _____

1. Sexo
Masculino: _____ Femenino: _____

2. Edad
Entre 18 y 25 años: _____
Entre 26 y 35 años: _____
Entre 36 y 45 años: _____
Más de 45 años: _____

3. Qué grado de escolaridad tiene?
Universitario: _____
Técnico: _____
Bachillerato: _____
Primaria: _____
Ninguno: _____

4. En qué tipo de vivienda vive?
Propia: _____
Arrendada: _____
Familiar: _____

5. Estado civil
Soltero: _____ Unión libre: _____
Casado: _____ Viudo: _____
Divorciado: _____ Separado: _____

6. Cuantos hijos tiene
Sin hijos _____
De 1 a 2: _____ De 3 a 4: _____
De 5 a 6: _____ Más de 6: _____

7. Su familia y usted están afiliados a una entidad de salud (Sisben, EPS)?
Si: _____
No: _____

8.Cuál era su ocupación antes de ejercer el mototaxismo?
Estudiante: _____ Empleado: _____
Desempleado: _____ Independiente: _____
Ama de casa: _____

9. Cuál fue la razón principal que lo motivó a realizar esta actividad?
Falta de oportunidades laborales (rebusque): _____
Por recomendación de amigo o familiar: _____
Por la facilidad de vincularse a esta actividad: _____
Por la facilidad de tener dinero a diario: _____

10. Desde hace cuánto tiempo (años) ejerce usted esta actividad?
Menos de un año: _____
Entre 1 y 3 años: _____
Entre 3 y 6 años: _____
Más de 6 años: _____

11. La moto en la que ejerce esta actividad es:
Propia: _____
Prestada: _____
Alquilada: _____

12. Cuantos integrantes de la familia sostiene?
Sin hijos: _____ 1 a 2: _____
3 a 4: _____ 5 a 6: _____
Más de 6: _____

13. Cuál es su salario promedio mensual? (El salario mínimo legal vigente es de 717.717)
Menos del mínimo: _____
Entre el mínimo y 800.000: _____
Más de 800.000: _____

14. Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social?
Si: _____
No: _____

15. Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al mototaxismo?
Terminar el mototaxismo: _____
Legalizarlo: _____
No intervenir: _____

Ilustración 40. Formato de encuesta a mototaxistas

2. Formato de encuesta a usuarios del mototaxismo

CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA ACTIVIDAD DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE GIRARDOT

Fecha: _____

Supervisor: _____

1. Sexo

Masculino: _____

Femenino: _____

2. Edad

Menor de 18 años: _____

Entre 18 y 25 años: _____

Entre 26 y 35 años: _____

Entre 36 y 45 años: _____

Más de 45 años: _____

3. Qué grado de escolaridad tiene?

Universitario: _____

Técnico: _____

Bachillerato: _____

Primaria: _____

Ninguno: _____

4. En qué tipo de vivienda vive?

Propia: _____

Arrendada: _____

Familiar: _____

5.Cuál es su ocupación?

Estudiante: _____

Empleado: _____

Desempleado: _____

Independiente: _____

Ama de casa: _____

6. Como califica usted el servicio de transporte en mototaxi?

Deficiente: _____

Regular: _____

Bueno: _____

Excelente: _____

7. Cree usted que este servicio de transporte es seguro?

Si: _____

No: _____

8. Cómo calificaría usted las siguientes características del mototaxismo?

Características	Excelente	Bueno	Regular	Deficiente
Servicio puerta a puerta				
Frecuencia (tiempo de espera)				
Rapidez				
Precio				

9. Ha sufrido algún accidente en una moto?

Si: _____

No: _____

10. Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social?

Si: _____

No: _____

11. Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al fenómeno del mototaxismo?

Terminar el mototaxismo: _____

Legalizarlo: _____

No intervenir: _____

12. Como califica usted el servicio de transporte urbano (buses, microbuses, taxis) en la ciudad de Girardot?

Deficiente: _____

Regular: _____

Bueno: _____

Excelente: _____

Ilustración 41. Formato de encuesta a usuarios del mototaxismo

3. Formato de encuesta a usuarios del transporte urbano

CARACTERIZACION SOCIOECONOMICA DE LA ACTIVIDAD DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE GIRARDOT

Fecha: _____

Supervisor: _____

1. Sexo

Masculino: _____

Femenino: _____

2. Edad

Menor de 18 años: _____
Entre 18 y 25 años: _____
Entre 26 y 35 años: _____
Entre 36 y 45 años: _____
Más de 45 años: _____

3. Qué grado de escolaridad tiene?

Universitario: _____
Técnico: _____
Bachillerato: _____
Primaria: _____
Ninguno: _____

4. En qué tipo de vivienda vive?

Propia: _____
Arrendada: _____
Familiar: _____

5.Cuál es su ocupación?

Estudiante: _____
Empleado: _____
Desempleado: _____
Independiente: _____
Ama de casa: _____

6. Como califica usted el servicio de transporte urbano?

Deficiente: _____
Regular: _____
Bueno: _____
Excelente: _____

7. Cómo calificaría usted las siguientes características del transporte urbano?

+

Características	Excelente	Bueno	Regular	Deficiente
Seguridad				
Comodidad				
Frecuencia (tiempo de espera)				
Rapidez				
Precio				

8. Cree usted que este servicio de transporte es seguro?

Si: _____
No: _____

9. Ha sufrido algún accidente al movilizarse por medio del transporte urbano?

Si: _____
No: _____

10. Usted considera que el mototaxismo en Girardot se convirtió en un problema social?

Si: _____
No: _____

11. Cual considera que debería ser la posición del Gobierno Municipal frente al fenómeno del mototaxismo?

Terminar el mototaxismo: _____
Legalizarlo: _____
No intervenir: _____

Ilustración 42. Formato de encuesta a usuarios del transporte urbano

Las encuestas se realizaron de manera digital.

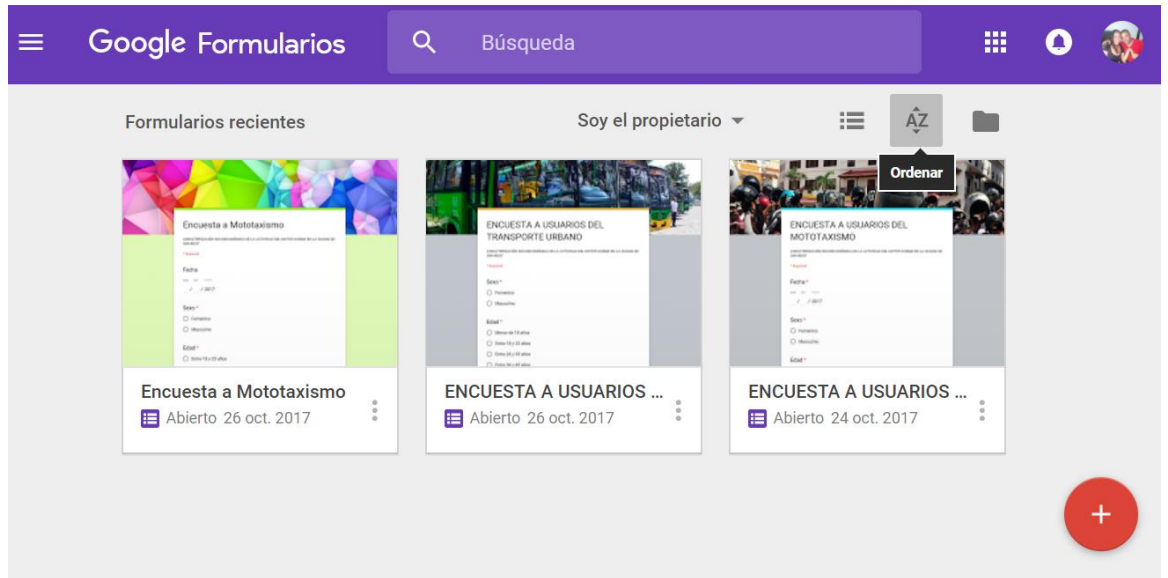


Ilustración 43. Imagen vista de formularios Google Formularios

A screenshot of a digital survey form titled "Encuesta a Mototaxismo". The form is set against a light green background with a colorful geometric pattern at the top. The title "Encuesta a Mototaxismo" is prominently displayed. Below the title, the subtitle reads "CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA ACTIVIDAD DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE GIRARDOT". A red asterisk indicates a mandatory field. The form includes the following sections:

- Fecha**: A date input field with the format "dd/mm/aaaa".
- Sexo ***: Two radio button options: "Femenino" and "Masculino".
- Edad ***: Four radio button options: "Entre 18 y 25 años", "Entre 26 y 35 años", "Entre 36 y 45 años", and "Más de 45 años".

Ilustración 44. Vista de encuesta digital del mototaxismo



Ilustración 45. Vista encuesta digital de usuarios del transporte urbano



Ilustración 46. Vista encuesta digital a usuarios del transporte urbano

ENTREVISTA

A. Formato de entrevista a expertos del mototaxismo

1. Como ve usted hoy el transporte de Girardot?
2. Que influencia tiene el mototaxismo en el sector del transporte?
3. Qué opina usted sobre las medidas de regulación del mototaxismo que ha tomado el gobierno de Girardot?
4. Usted cree que el mototaxismo es una salida digna a la crisis social que vive la ciudad de Girardot?
5. Que alternativas o soluciones cree usted pueden ser viables a futuro del transporte en la ciudad?

B. Entrevista al secretario de transito de Girardot, Daniel Fariñas

El Secretario Fariñas, dice a las siguientes preguntas.

1. ¿Cómo ve usted hoy el transporte de Girardot?

“El servicio del mototaxismo, obviamente unas zonas de Girardot no hay ningún tipo de problemas con este servicio, pero hay un problema fundamental; los muchachos de la universidades, del SENA que son estudiantes de horario extendidos, cuando salen de noche, pues no encuentra otro medio de transporte, por eso acude al mototaxismo, y no surge a través del estado, sino por la mala prestación de servicio público.”

2. ¿Qué influencia tiene el mototaxismo en el sector del transporte?

“Como yo venía diciendo con antelación, el problema de acá de Girardot, es que al no prestar un buen servicio municipal de transporte, por todas estas

falencias aleja a la gente por su mal servicio. Esto ha llevado a las personas por su afán a llegar a los puestos de trabajo o llegar a los sitios donde tiene que ir llega a cotizar el transporte ilegal.

Quiero hacer un énfasis que la constitución, la ley no es un transporte formal como ellos lo han querido decir, si no es un transporte ilegal, porque la ley prohíbe; porque usted no puede utilizar un vehículo de carácter particular para prestar un servicio público, eso nunca se puede hacer. Entonces el transporte ilegal surge porque prestan un transporte más rápido, los precios son más cómodos y acá hay algo relevante como hemos hecho desde cuando estamos en esta cartera; hemos visto que el transporte ilegal tiene auge por una simple razón, que ellos van donde las rutas de los buses no van. Entonces la trama es ser genios para nosotros poder determinar el auge del mototaxismo, crea un mal imagen del servicio público. Va encaminada a que la gente para el ahorro de su transporte.

Aunque la secretaria de transito más que sea económico es un transporte ilegal.”

3. ¿Qué opina usted sobre las medidas de regulación del mototaxismo que ha tomado el gobierno de Girardot?

“Nosotros no tomamos las medidas, no por negligencia o que seamos personas egocéntricas; nosotros vamos como va política nacional, no a la ley nacional, porque la ley nacional manifestada claramente que el alcalde si ve transporte ilegal en el mucepo lo debe mítica con los altos administrativos.”

4. ¿Usted cree que el mototaxismo es una salida digna a la crisis social que vive la ciudad de Girardot?

“Acá hay siempre un versus sobre los derechos fundamentales como el trabajo, la locomoción y el problema social. Las personas siempre achacan los problemas a alguien, las personas busca de una manera fácil sin tener complicación que es ejerciendo esta actividad, habiendo donde laborar en diferentes áreas comúnmente de obrero.”

5. ¿Qué alternativas o soluciones cree usted pueden ser viables a futuro del transporte en la ciudad?

“La principal solución es buscar alternativas de trabajo, es necesario que la gente, los estudiantes enfrente las verdades en diferentes ocasiones la administración municipal ha ofrecido el poder hacer empresa, del poder de realiza otro tipo de actividad laboral. Pero se llega a la misma conclusión las personas ya están acostumbradas al transporte ilegal que es llamado mototaxismo.”

FOTOS



Ilustración 47. Foto de entrevista secretario de tránsito

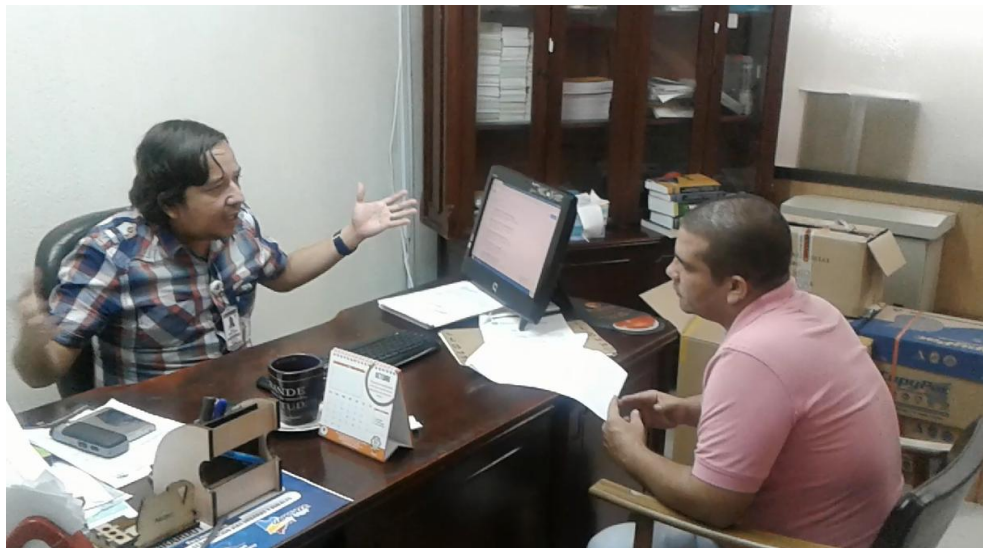


Ilustración 48. Foto de entrevista secretario de tránsito

BIBLIOGRAFÍA

- UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA. Guía Opciones de Grado. Fusagasugá, 2012. P.5, P.32.
- UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA. Acuerdo 009.2010.
- <http://udcistasprograsando.blogspot.com.co/2013/10/metodologia.html>
- NATALIA GOMEZ CARVAJAL (6 de junio de 2014). Motos, las segundas que aportan más polución
«<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14085997>»
- JUAN DAVID CETINA PARRA (Julio 14, 2017). Prohíben la circulación de parrillero hombre y mujer en Girardot.
«<https://www.las2orillas.co/prohiben-la-circulacion-parrillero-hombre-mujer-girardot/>»
- WIKIPEDIA (23 Agosto de 2017). Mototaxi
«<https://es.wikipedia.org/wiki/Mototaxi>»
- WIKIPEDIA (11 de sep 2017). Autorickshaw.
«<https://es.wikipedia.org/wiki/Autorickshaw>»
- MADRID COMPENSA
«<https://sede.madrid.es/portal/site/tramites/menuitem.1f3361415fda829be152e15284f1a5a0/?vgnextoid=6226b7bd0634b210VgnVCM20000>»

00c205a0aRCRD&vgnnextchannel=5ecaa38813180210VgnVCM10000
0c90da8c0RCRD»

- PUBLIMETRO COLOMBIA (15 de agosto 2017). Aplicación para pedir servicio de mototaxi estaría funcionando en Bogotá,
«<https://www.publimetro.co/co/bogota/2017/08/15/aplicacion-pedir-servicio-mototaxi-estaria-funcionando-bogota.html>»
- JAN MARGOT EN EL BLOG DE JAN,(12 de enero de 2016) Conoce todo sobre los tuk-tuks, un peculiar medio de transporte.
«<http://www.viajeatailandia.com/2016/01/conoce-tuk-tuks-peculiar-transporte/>»
- MUNDO (24 de febrero de 2016). Uber presenta en tailandia un servicio con motos asia y oceanía.
«<https://mundo.sputniknews.com/asia/201602241057066011-uber-tailandia-taxi-motos/>»
- EL UNIVERSAL (16 de septiembre del 2016). Detrás del mototaxismo.
«<http://www.eluniversal.com.co/blogs/vida-diaria/detras-del-mototaxismo>»
- EL ESPECTADOR (31 de octubre del 2008). Reglamentan mototaxismo en el país Nacional.
«<https://www.elespectador.com/noticias/nacional/articulo87157-reglamentan-mototaxismo-el-pais>»
- EL UNIVERSAL (Pagina). Mototaxismo en Colombia
«<http://www.eluniversal.com.co/temas/mototaxismo-en-colombia>»

- SEMANA (2 de mayo del 2011). El drama del mototaxismo
«<http://www.semana.com/nacion/articulo/el-drama-del-mototaxismo/235171-3>»
- EL PAIS, El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico
«<http://www.elpais.com.co/elpais/archivos/estudio-mototaxismo.pdf>»
- EL COLOMBIANO (12 de mayo 2015) En Colombia no se legalizara el mototaxismo: Mintransporte
«<http://www.elcolombiano.com/colombia/en-colombia-no-se-legalizara-el-mototaxismo-mintransporte-IJ1902659>»
- REDACCION EL TIEMPO (27 de enero del 2017) Mototaxistas bloquean vías en Bucaramanga por pico y placa
«<http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/bloqueos-en-bucaramanga-por-nuevo-pico-y-placa-41365>»
- NACION (6 de febrero de 2015) EL TIEMPO El mototaxismo tiene en jaque al transporte legal 9 ciudades.
«<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15205200>»