

**EL MOTOTAXISMO EN BUCARAMANGA: ANÁLISIS DE SU REALIDAD  
MÁS ALLÁ DE LOS DECRETOS**

**EMIL DE JESUS GUERRA PEREIRA**

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL  
BUCARAMANGA**

**2014**

**EL MOTOTAXISMO EN BUCARAMANGA: ANÁLISIS DE SU REALIDAD  
MÁS ALLÁ DE LOS DECRETOS**

**EMIL DE JESUS GUERRA PEREIRA**

**Trabajo de Grado para optar el título de Trabajador Social**

**Director**

**EDUARDO MANTILLA PINILLA**

**Economista**

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER**

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS**

**ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL**

**BUCARAMANGA**

**2014**

## **DEDICATORIA**

Agradezco en primer lugar a Dios, a mi madre Neris Pereira, quien fue mi principal apoyo, mi padre quien tomo la iniciativa de inscribirme en este claustro educativo, mis primos Jota Mario Miranda, Enoc Miranda, mis abuelos maternos, mi tía Luz Marina Pereira, quien siempre estuvo comprometida con cada uno de los procesos que viví durante este tiempo de mi vida universitaria sin olvidar a mi tía Emilse Pereira mil gracias.

Ahora bien, a la docente y Trabajadora Social Ruth Zarate Rueda, quien fue mi mayor apoyo académico, junto el Director de este proyecto, el Economista y docente Eduardo Mantilla Pinilla.

En conclusión a todas y cada una de esas personas que siempre estuvieron a mi lado a quienes considero mis amigos.

## TABLA DE CONTENIDO

	<b>Pág.</b>
INTRODUCCIÓN	11
1. METODOLOGÍA	13
2. PRINCIPALES RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	16
2.1 CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LA POBLACIÓN	16
2.2 EL MOTOTAXISMO EN BUCARAMANGA: DE LOS DECRETOS A LA REALIDAD SOCIAL.	25
2.3 LAS EXIGENCIAS NO POLICIVAS DEL MOTOTAXISMO.	29
3. CONCLUSIONES.	32
BIBLIOGRAFÍA	34

## LISTA DE GRÁFICAS

	<b>Pág.</b>
Gráfica 1. Rango de edades de la población mototaxista	17
Gráfica 2. Número de hijos a cargo de mototaxistas	19
Gráfica 3. Porcentaje de personas por núcleo familiar	20
Gráfica 4. División de la Ciudad de Bucaramanga por zonas.	22
Gráfica 5. Tiempo de ejercicio del mototaxismo.	23

## LISTA DE TABLAS

	<b>Pág.</b>
Tabla 1. Estado civil de la población mototaxista.	18
Tabla 2. Nivel educativo de mototaxistas	20

## RESUMEN

**TÍTULO:** EL MOTOTAXISMO: ANALISIS DE LOS RESULTADOS MAS ALLÁ DE LOS DECRETOS\*

**AUTOR:** EMIL DE JESUS GUERRA PEREIRA\*\*

**PALABRAS CLAVE:** MOTOTAXISMO, PROHIBICIONISMO, INFORMALIDAD

### DESCRIPCIÓN:

El mototaxismo se ha convertido sin duda en uno de los problemas socioeconómicos más agudos del país en los últimos años, afectando las dinámicas estructurales de los principales centros urbanos de Colombia, entre ellos, la ciudad de Bucaramanga. Por esta razón, el presente artículo aborda por primera vez de manera científica las causas de dicho fenómeno en esta ciudad, el perfil socioeconómico de sus actores, las razones de su extensión, sus obstáculos y sus perspectivas, enfocándose de manera especial en el manejo gubernamental que se le ha dado al mismo, para analizar si el prohibicionismo radical es una solución idónea al problema o si por el contrario su complejidad exige una forma de regulación alternativa que socave los cimientos sociales de esta práctica.

Mediante el presente artículo se busca también suministrar información suficiente para que los entes gubernamentales tengan en cuenta algunas observaciones que van en vía contraria al manejo que se le está dando a este fenómeno y de la misma forma se demostrará que existen otras alternativas que podrían ser más eficaces y por medio de estas, se pueda dar un tratamiento idóneo al fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Bucaramanga, el cual se ha convertido en una problemática difícil de manejar en cuanto a la movilidad de la ciudad, pero principalmente en una problemática social y que es desde ahí donde se debe empezar a tratar el problema.

---

\* Proyecto de Grado

\*\* Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Trabajo Social. Director: Eduardo Mantilla Pinilla. Economista.

## ABSTRACT

**TITLE:** IN THE MOTOTAXISMO BUCARAMANGA: ANALYSIS OF ITS REALITY BEYOND THE DECREE \*

**AUTHOR:** EMIL DE JESUS GUERRA PEREIRA\*\*

**KEY WORDS:** MOTOTAXISMO, PROHIBITION, INFORMALITY

### DESCRIPTION:

"Mototaxismo" has become, undoubtedly, one of the most serious socioeconomic problems in Colombia in the last years. It is affecting to a great extend the urban areas of the of the main cities in Colombia, Bucaramanga. Precisely, this article intends to analyze scientifically, for the first time, the dynamics of this phenomenon in the city of Bucaramanga. Factors such as the socioeconomic profile of the population that makes a living out of it, the reasons of its extension, its obstacles and perspectives. This article focuses particularly, on the governmental actions authorities have taken to deal with this issue in order to analyze whether or not the prohibition of this "alternate public transportation" is the most suitable solution or else, its complexity demands another type of regulation that undermines the social foundations of this practice.

This article als and evidence so that governmental institutions consider some measures that are not in accordance with the purpose of solving his issue of "mototaxismo" . In addition, this paper will suggest some other alternatives that might work more effectively in order to handle better this phenomenon of mototaxismo in the city of Bucaramanga. As it has been mentioned, mototaxismo is a big issue that is affecting the mobility of the city but it is also a social issue and hence, needs to be analyzed and studied from the social perspective.

---

\* Bachelor Thesis

\*\* Faculty of Human Sciences. Collage of Social Works. Project Director. Eduardo Mantilla Pinilla. Economic

## INTRODUCCIÓN

El fenómeno del mototaxismo en Colombia surgió hace aproximadamente doce años, al parecer en un municipio del departamento de Córdoba, en la costa Caribe, respondiendo a la crítica situación de desempleo que vivía la región y el país en general, y convirtiéndose vertiginosamente en una opción informal de transporte, destacado por su celeridad y practicidad, aunque también por su inseguridad (Castillo Osorio, 2010, p. 91.) Desde entonces, el mototaxismo se ha extendido como práctica laboral por las principales ciudades del país, comprometiendo no solo la estabilidad de las dinámicas económicas de las mismas, sino además la movilidad sostenible, la seguridad ciudadana y el orden público<sup>1</sup>. Por estas razones, este fenómeno ha sido catalogado como ilegal y contraproducente para la planeación urbana, siendo reprimido en la mayoría de los casos por vías policivas y administrativas diseñadas para tal fin.

La ciudad de Bucaramanga no ha sido ajena a este fenómeno social, y durante los últimos cinco años ha venido registrando la aparición y crecimiento del mototaxismo, sin encontrar al parecer medidas eficaces para contrarrestarlo. La creciente accidentalidad en las vías del área metropolitana de Bucaramanga, protagonizada en su mayoría -de acuerdo con la dirección de tránsito de esta ciudad- por motocicletas, así como el aumento de muertes durante el uso o por causa de arrollamiento por motos, ha sido proporcional al crecimiento del parque automotor de motocicletas en la ciudad, y al número ascendente de infracciones de tránsito por servicio de transporte no autorizado de personas, lo cual sugiere

---

<sup>1</sup> De acuerdo a informes policiales y a noticias registradas por los principales medios de comunicación nacionales, el uso masivo de las motocicletas al interior de las ciudades ha estimulado el aumento del sicariato, el raponeo y otras conductas delictivas atentatorias contra la vida, la integridad personal y el patrimonio económico, pero además se han presentado fuertes choques entre la población de los motociclistas y mototaxistas y la fuerza pública de múltiples ciudades del país.

sin duda que el mototaxismo ha venido impactando y modificando la cotidianidad de la ciudad, y que su presencia exige medidas gubernamentales que desestimulen su crecimiento, y en general, su práctica.

Por la creciente importancia de dicho fenómeno en la capital santandereana, el presente artículo se dedica a analizar los resultados de la investigación "El mototaxismo en Bucaramanga: análisis de su realidad más allá de los decretos" realizada en la ciudad de Bucaramanga, bajo los parámetros investigativos exigidos por la escuela de trabajo social de la Universidad Industrial de Santander, UIS, principal universidad pública del oriente colombiano, con el ánimo de realizar aportes desde la academia a la solución de este problema en la región. Así, la investigación se dedicó principalmente a intentar determinar las causas del fenómeno del mototaxismo en Bucaramanga para aportar ideas para el establecimiento de posibles alternativas de solución al mismo.

El presente documento consta de seis secciones, de las cuales esta introducción es la primera. En la segunda sección se explican las formas metodológicas utilizadas para el desarrollo de la investigación, se referencian las fuentes de información de la misma y se describen los instrumentos de medición utilizados, su tipología y los criterios de selección de la muestra que sirvió de base para el establecimiento de los resultados investigativos que se presentan seguidamente en la tercera sección de este artículo. En la cuarta sección se analiza el manejo institucional dado por parte del gobierno y las demás autoridades locales al fenómeno del mototaxismo, reflexionando sobre su eficacia y sus consecuencias prácticas, pasando en la sección quinta al análisis de las necesidades de la población mototaxista de la ciudad y las razones fácticas que sustentan, promueven o estimulan el ejercicio de esta actividad. Finalmente, en la última sección de este documento se establecen un conjunto de conclusiones suscitadas a partir de la investigación, sugiriendo un conjunto de acciones posibles para regular desde una perspectiva social este problema.

## 1. METODOLOGÍA

En primer lugar, es preciso señalar que la investigación referenciada en el presente artículo es de tipo descriptivo, en tanto que describe los datos obtenidos se centra en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables. En este caso este tipo de investigación se centra en describir la existencia y crecimiento del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Bucaramanga, a partir del conocimiento de sus rasgos esenciales como situación social.

Para adelantar de esta manera la investigación, fijamos un método de trabajo aplicable a una población previamente seleccionada como de interés para el estudio, delimitada conceptual y territorialmente, y se estableció con base en cálculos estadísticos una muestra válida de la misma para la aplicación de unos instrumentos de medición y obtención de datos.

Así, el método que se empleó para la recolección de datos, ejecutar el tema de análisis y cumplir con los objetivos planteados, fue la aplicación de un muestreo probabilístico, mediante el cual se recopiló la información necesaria a través de encuestas, lo que permitió un adecuado estudio de la situación. La ventaja principal que proporcionó este método es que pudo medirse el tamaño de error en las predicciones y todos los elementos de la población tienen la misma probabilidad de ser elegidos cuando la población bajo análisis es homogénea como en el presente caso.

Por su parte, la población bajo estudio durante la investigación fue la comprendida por el conjunto de personas que ejercen la actividad del servicio de transporte comercial a personas mediante motocicletas en la ciudad de Bucaramanga, la cual según lo manifestado por un funcionario del Área Metropolitana de Bucaramanga - AMB-, que de acuerdo a las cifras aportadas por la dirección de tránsito de la ciudad de Bucaramanga se estima en ochocientas (800) personas. Dado el tamaño de esta población que excede de 100 sujetos, se aplicó un muestreo aleatorio simple utilizando la fórmula:

$$n = [Z^2 P x Q x N] / [(N-1) e^2 + Z^2 x P x Q]$$

**Dónde:**

*n = Tamaño de la muestra*

*N = Tamaño de la población = 800 Mototaxistas*

*Z = Nivel de Confianza = 1.96 (Corresponde a un coeficiente del 95%)*

*P = Probabilidad de Éxito = 80% = 0.80*

*Q = Probabilidad de Fracaso = 1- P = 20% = 0.20*

*E = Error Muestral = 10% = 0.10*

*El valor de P y de Q, se determinó mediante análisis de una encuesta piloto aplicada a 10 elementos muestrales, por lo que se establece que P = 0.80, con lo cual estamos asumiendo una variabilidad media, y por esta misma razón se da la formula, Q= 0.20.*

*En consecuencia se tiene:*

$$n = 57, 14 \approx (57)$$

Definido el tamaño de la muestra, se aplicó el instrumento de recolección de información y se procedió a complementar los resultados y su análisis, con información obtenida de fuentes secundarias, de aporte importante para esta investigación.

## 2. PRINCIPALES RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

El principal resultado de la investigación sobre el mototaxismo en la ciudad de Bucaramanga fue la demostración de la hipótesis inicial dirigida a sostener que el mototaxismo es más que una disfunción del sistema de movilidad en esta ciudad. Se trata de un problema estructural incidido por factores como la marginalidad social, la falta de acceso a la educación de un amplio sector social, especialmente a la educación superior, el desempleo y la no generación de nuevos puestos de trabajo, los bajos salarios, errores de planeación del sistema de transporte masivo, el lento flujo vehicular de la ciudad, los bajos niveles de cultura ciudadana y la ausencia de políticas locales de apoyo y asistencia a la clase media baja, en la que más se presenta el fenómeno. Dichas razones fueron confirmadas a partir de la aplicación de los instrumentos de medición los cuales nos arrojaron los datos que a continuación se presentan.

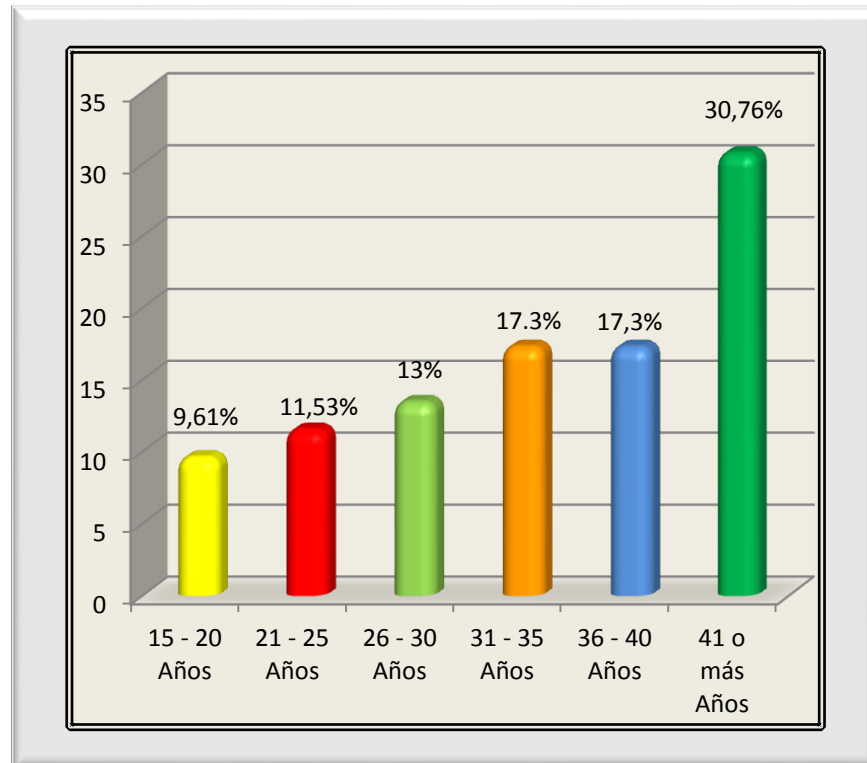
### 2.1 CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LA POBLACIÓN

**Sexo:** El 96,15% de la población mototaxista de la ciudad de Bucaramanga, corresponde a hombres, mientras solo el 3,85% restantes representan a mujeres que ejercen esta actividad.

**Rango de Edad :** El gráfico 1 evidencia los rangos de edades de las personas que ejercen la actividad del mototaxismo, indicando que un 9,61% de los mismos tienen entre 15 a 20 años de edad; un 11,53% son mayores de 20 años y menores de 26; un 13,46% tienen entre 26 y 30 años; un 17,30% tienen entre 31 y 35 años, y con una cifra igual se ubican los que tienen entre 36 y 40 años, siendo el número mayoritario de mototaxistas los que tienen 41 años o más, representando

un 30,76% del total de la población. Esta información evidencia que quienes practican en su mayoría esta actividad son personas de edad madura quienes tienen responsabilidades familiares ya establecidas, y pocas oportunidades educativas y laborales debido a su edad.

**Gráfica 1. Rango de edades de la población mototaxista**



**Fuente:** Encuesta aplicada en la investigación.

**Estado civil:** De la aplicación de la encuesta se estableció también la información relacionada con el estado civil de la población, teniendo que un 19,23% de la población es soltera, de los cuales cada mitad de 9,61% registró tener y no tener hijos respectivamente. Un 26,92% de la población es casada, de los cuales un 25% tiene hijos y tan solo el 1,92% de los casados registra no tener hijos aun. En tercer lugar, tal y como se puede apreciar en la tabla, el 46,15% de la población que ejerce esta actividad vive en unión libre con su pareja, y de ellos el 42,3%

tiene hijos mientras que el 3,84% restante, no tiene. Finalmente, el 7,69% restante son divorciados y entre ellos el 5,76% tienen hijos y un 1,92% no tiene hijos.

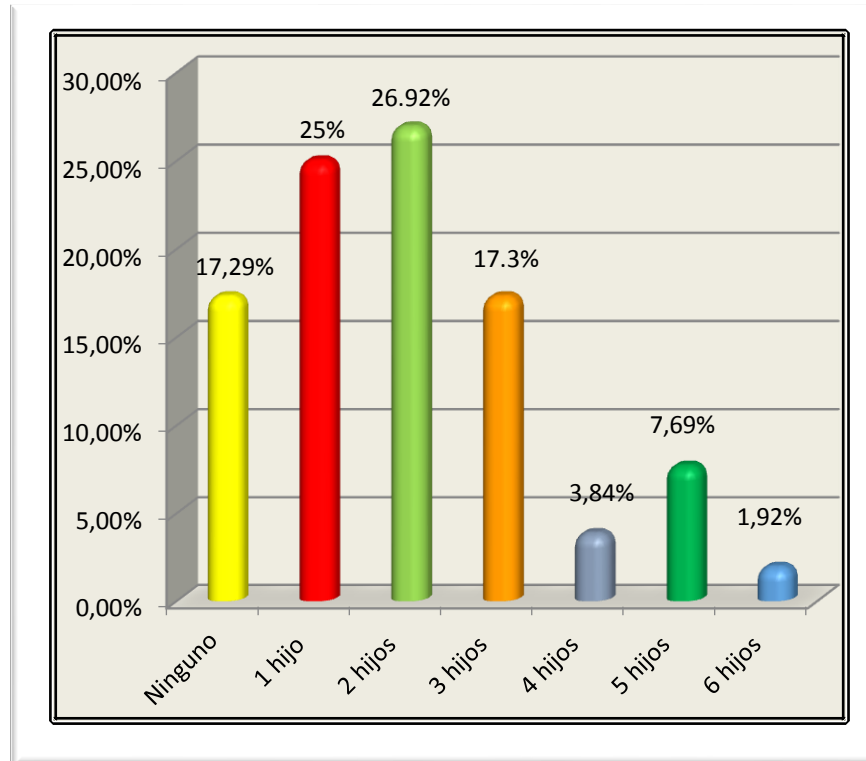
**Tabla 1. Estado civil de la población mototaxista.**

<b>Estado Civil</b>	<b>Totales</b>	<b>Sin hijos</b>	<b>Con hijos</b>
<b>SOLTEROS</b>	19,23%	9,61%	9,61%
<b>CASADOS</b>	26,92%	1,92%	25%
<b>UNION LIBRE</b>	46,15%	3,84%	42,3%
<b>DIVORCIADOS</b>	7,69%	1,92%	5,76%
Total:	100%	17.29%	82.71%

**Fuente:** Encuesta aplicada en la investigación.

**Número de hijos a su cargo:** Respecto del número de hijos que tienen a su cargo, los resultados indicaron que tan solo el 17,29% de la población no tiene hijos, mientras que el 25% tienen un hijo por el cual responden; el 26,92% tienen dos hijos a su cargo, el 17,29% tienen la responsabilidad de tres hijos, el 3,84% tienen cuatro hijos, el 7,69% tienen cinco hijos, y finalmente el 1,92% tienen seis hijos o más.

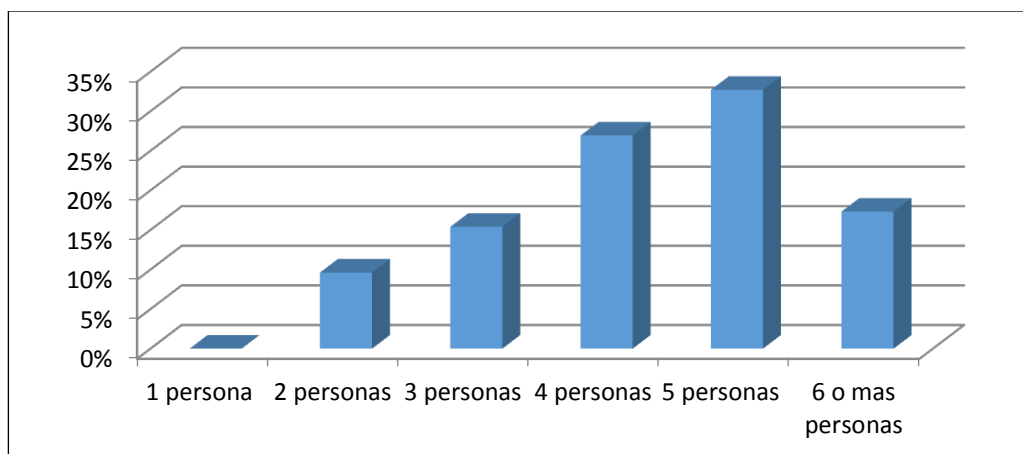
**Gráfica 2. Número de hijos a cargo de mototaxistas**



**Fuente:** Encuesta aplicada en la investigación.

**Personas que componen el núcleo familiar:** Otro dato importante que arrojó la encuesta aplicada, es que pese a que no todos tienen responsabilidades con hijos, muchos sí responden o aportan al sostenimiento de sus núcleos familiares compuestos en la mayoría de los casos por cinco personas, como lo registró el 32,69% de la población, o por cuatro personas, significando el 26,92% de la muestra. Ninguno afirmó vivir solo o responder solo por el mismo, mientras que el 9,61% conforman núcleos familiares de 2 personas, el 15,38% de tres personas y finalmente, el 17,30% dijeron componer núcleos de seis o más personas.

**Gráfica 3. Porcentaje de personas por núcleo familiar**



**Fuente:** Encuesta aplicada en la investigación.

**Nivel de educación:** Uno de los datos más importantes de la investigación sin duda fue el relacionado con los niveles de educación de la población que ejerce el mototaxismo.

**Tabla 2. Nivel educativo de mototaxistas**

Nivel	COMPLETO	INCOMPLETO
PRIMARIA	26,9%	13,4%
SECUDARIA	25%	26,9%
TECNICO	1,9%	1,9%
TECNOLOGICO	3,84%	0
UNIVERSITARIO	0	0
POSTGRADO	0	0

**Fuente:** Encuesta aplicada en la investigación.

De acuerdo con los resultados mostrados en la tabla, el 40,03% de la población mototaxista solo estudio el nivel de básica primaria, y de los mismos tan solo el 26,92% logró completarlo. Por su parte el 51,9% de los mismos alcanzó a estudiar algún grado de básica secundaria y media vocacional, siendo completado dicho

ciclo por el 25% de los mismos. Un 3,84 realizó estudios tecnológicos, y una cifra igual realizó estudios técnicos, de los cuales solo la mitad pudo terminarlos.

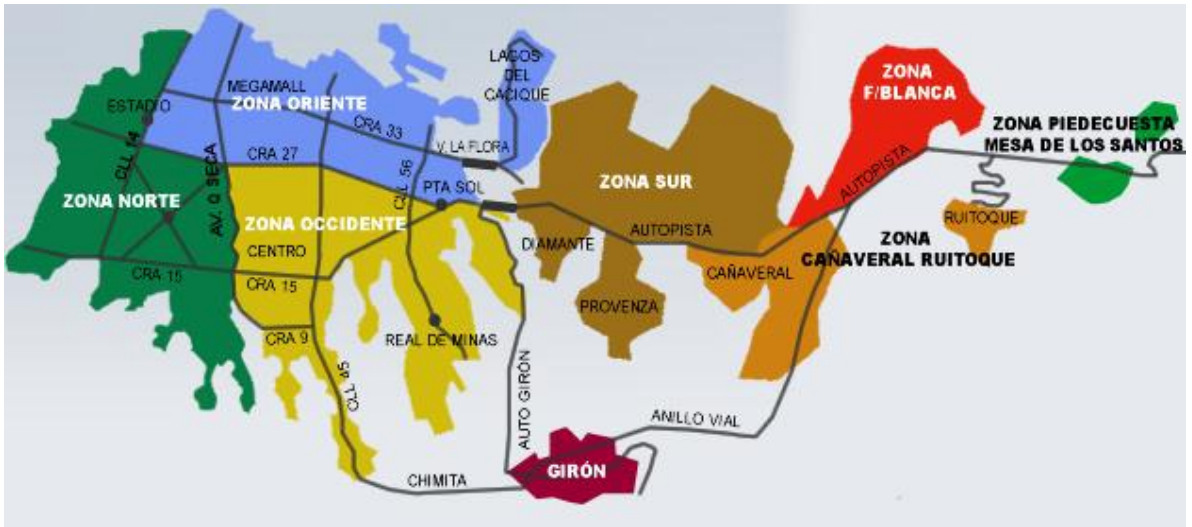
**Rango de ingresos diarios por mototaxismo:** Respecto de los ingresos diarios generados por el ejercicio del mototaxismo encontramos que un 22, 56% obtienen ingresos entre 20.000 y 30.000 pesos libres de gastos de combustible; un 36, 48% logran obtener ingresos entre 30.000 y 40.000 pesos, y el porcentaje restante, el 40,96% de la población, indicó que obtienen de manera regular más de 40.000 pesos diarios como fruto de esta actividad.

Se destaca que ningún mototaxista registró ingresos diarios inferiores a los \$20.000.

**Distribución geográfica de la población:** En cuanto a las zonas de la ciudad donde residen las mayorías de personas dedicadas al mototaxismo, se encontró que no hay homogeneidad, y además, que un 32,4% de la población mototaxista proviene de los municipios aledaños del área metropolitana de Bucaramanga.

Se pudo establecer que un 12,62% de la población encuestada reside en la zona oriental de la ciudad, específicamente en los barrios San Alonso, Álvarez, Miraflores y Morro rico. Otro 36,22% reside en la zona norte de la ciudad, otro 14,66% residen en la zona occidental de la ciudad, especialmente los barrios, Bolívar, La concordia, Antonia Santos, San Luis, Mutis y Estoraques, y el 4,1% restante reside en la zona sur, especialmente en el barrio Provenza.

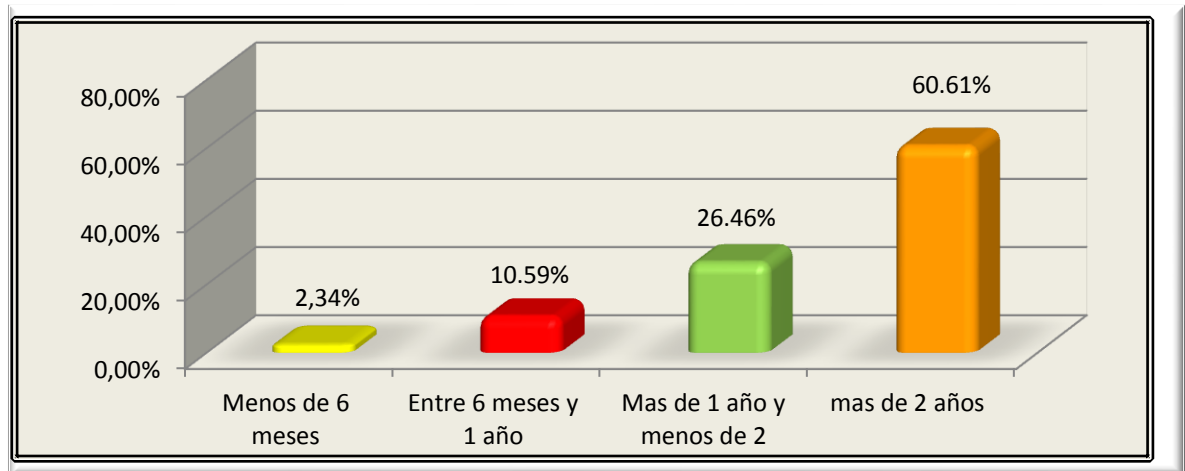
**Gráfica 4. División de la Ciudad de Bucaramanga por zonas.**



Fuente: <http://www.inmored.com.co/>, Consultado el 10 de abril de 2014.

**Tiempo de ejercicio del mototaxismo:** En relación con el tiempo que llevan los encuestados ejerciendo la actividad del mototaxismo se establecieron rangos de tiempo desde menos de seis meses hasta más de dos años, teniendo que tan solo el 2,34% de la población ejerce esta actividad hace menos de seis meses, un 10,59% lo ha hecho entre seis meses y un año, otro 26,46% lo ha hecho por más de un año pero menos de dos, y finalmente el 60,61% de los moto taxistas de la muestra han ejercido esta actividad por más de dos años, encontrando casos de hasta cuatro años de antigüedad.

**Gráfica 5. Tiempo de ejercicio del mototaxismo.**



**Fuente:** Encuesta aplicada en la investigación.

**Propiedad del vehículo:** Otro aspecto importante revisado durante la investigación fue la verificación de los porcentajes de propiedad de las motos en las que se ejerce esta actividad, encontrando que en un 67,31% los vehículos pertenecían a los moto taxistas, aunque no en todos los casos las motos habían sido pagadas por completo. El otro 32,69% de los encuestados utiliza motocicletas arrendadas, sobre las cuales deben presentar un producido diario. En estos casos la preocupación por realizar más servicios diarios es mayor, para evitar bajos ingresos.

Finalmente, preguntados en cuanto a la calidad actual de sus vidas, el 90,46% afirmó que la considera buena; un 6,2% la consideró aceptable, y el 3,34% restante la consideró satisfactoria.

De los resultados obtenidos, es claro que el mototaxismo en Bucaramanga no es un fenómeno accidental, sino una dinámica socio-económica informal que se ha venido consolidando durante los últimos cinco años, y que ha significado un respiro para múltiples familias ante el desempleo o el empleo de baja calidad que en Bucaramanga se presenta.

Factores como el bajo nivel educativo de sus actores, y la falta de oportunidades de emprendimiento de tareas alternativas que generen ingresos estables, indican también que hay un problema estructural de fondo que mientras no se solucione, seguirá generando informalidad económica manifestada en actividades como el mototaxismo u otras.

La ubicación por estratos de esta población revela también que es la clase media baja la mayor implicada en esta actividad, en tanto es la que, con un acceso precario a educación y con pésimas oportunidades de obtener empleos formales, pero teniendo la posibilidad de adquirir -directamente o mediante crédito- una motocicleta para laborar, decide asumir como estilo de vida económico el de la informalidad. Esta población exige entonces mayor atención de programas gubernamentales que ayuden a mermar las necesidades básicas de este margen demográfico.

Si bien, para el AMB y el tránsito de Bucaramanga se estima en 800 las personas que en la ciudad están dedicadas a esta actividad de economía informal, para quienes están vinculados directamente a este grupo, la población supera las 1.500 personas que cubren el AMB (Bucaramanga, Girón, Floridablanca y Piedecuesta), puesto que es difícil, diferenciar que corresponde solo a Bucaramanga y que a los demás municipios, dado el radio de operaciones del transporte es toda el área.

Aunque el fenómeno se analiza solo para Bucaramanga, este se desarrolla en toda el AMB, por lo que los alcaldes de cada municipio, no obstante ser autónomos, acuerdan acciones conjuntas para ejercer el control de la actividad mototaxista. Lo cual ha conllevado a que los mototaxistas en defensa de su actividad se hayan agremiado, no por municipios sino como una sola organización regional.

## **2.2 EL MOTOTAXISMO EN BUCARAMANGA: DE LOS DECRETOS A LA REALIDAD SOCIAL.**

Ante la problemática nacional del mototaxismo, el Congreso de la república de Colombia expidió en el año 2002 la Ley 769, la cual estableció sanciones para el conductor de una motocicleta por prestar un servicios de transporte no autorizado de personas, sanciones que van desde la multa, la inmovilización del vehículo y hasta la suspensión o cancelación de la licencia de conducción.

No obstante dicha norma tuvo una aplicación precaria en la mayoría de ciudades del país, lo cual generó un efecto inocuo mientras el fenómeno se extendía a más urbes nacionales. Ante este panorama, el gobierno nacional decidió expedir el decreto 2961 de septiembre 4 de 2006, por medio del cual recordó que la competencia para el establecimiento de medidas de control a la actividad ilegal del mototaxismo radica en los gobiernos locales y distritales que haya verificado la presencia de la actividad irregular. Pero aún más, ordena a los ejecutivos locales la implementación de medidas de restricción y represión a esta actividad dejando un escaso margen para la aplicación de medidas no prohibitivas frente al fenómeno del mototaxismo. Dicha competencia fue nuevamente reglamentada y aclarada mediante el decreto 4116 de 2008, que restringió el tiempo de implementación de medidas a un periodo inferior o igual a un año.

Aun en estas condiciones, el mototaxismo siguió creciendo de manera sorprendente en las ciudades del país, presentándose con mayor propiedad en las intermedias, en las cuales existía la necesidad de un sistema de transporte eficaz, pero que en su mayoría presentaban fallas en la planeación y/o implementación de los mismos.

Aunado a lo anterior, el mototaxismo se vio favorecido en Colombia por los altos índices de desempleo registrados entre 2005 y 2009, los cuales de acuerdo a

Parra Torrado (2010) fueron de los más altos de Latinoamérica hasta 2010 impulsados por precarias condiciones laborales, bajos porcentajes de mano de obra calificada y creciente auge de otras actividades informales que significaron formas inusuales de prestación de servicios.

En la ciudad de Bucaramanga, esta actividad de "piratería" en el servicio de transporte de personas ya se venía presentando en otras modalidades desde bastante tiempo atrás, pero específicamente el mototaxismo tomó auge hace aproximadamente cinco años tras la combinación de diversos factores socioeconómicos y estructurales de la ciudad como la baja tasa de generación de empleos por fuera del sector de la construcción o del calzado y implementación de un sistema de transporte masivo con serias restricciones de rutas hasta la actualidad.

Desde entonces se ha presenciado un vertiginoso crecimiento de esta actividad considerada como ilegal, y un constante enfrentamiento entre este gremio y las autoridades bumanguesas. Como fruto de dicho enfrentamiento el gobierno de Bucaramanga decidió tomar medidas en contra del transporte más que individual mediante motocicletas, prohibiendo el parrillero en la ciudad en determinados horarios, lo cual disgustó en exceso a los motociclistas, ya que estas medidas objetivas afectan a todos los propietarios de motos y no solo a aquellos que ejercen el mototaxismo<sup>2</sup>, restringiendo a una población de cerca de 180.000 personas, de acuerdo a las cifras de la dirección de tránsito de Bucaramanga sobre el parque automotor de motocicletas matriculadas en la ciudad, y aún más, a una población de aproximadamente 475.000 personas que poseen motos matriculadas en el área metropolitana de Bucaramanga y que transitan por esta ciudad.

---

<sup>2</sup> De acuerdo a las cifras oficiales de la secretaria del interior y gobierno de la ciudad de Bucaramanga y de la dirección de tránsito, los motociclistas dedicados al transporte ilegal de personas son 800 aproximadamente, aunque algunos medios de comunicación establecen cifras superiores a los 1600 mototaxistas.

Por esa razón estas medidas no demoraron vigentes por mucho tiempo, y sin embargo debían adoptarse otras que no afectaran directamente a los usuarios de motocicletas. Cabe advertir además, que con el crecimiento del parque automotor de motos en Bucaramanga, también aumentaron los delitos cometidos mediante el uso de las mismas, y el factor inseguridad se sumó a la problemática. El choque del gremio de mototaxistas además, no solo fue con las autoridades de tránsito, sino también con los taxistas y usuarios de vehículos particulares a quienes les afecta e incómoda esta práctica que impacta de manera negativa en la economía de la movilidad local, y genera mayores índices de accidentalidad en la ciudad.

Ante esta situación, el 4 de julio del año 2012, la alcaldía de Bucaramanga expidió el decreto 0131 *"por medio del cual se efectúa una restricción al tránsito de motocicletas, motocarros, mototriciclos y cuatrimotos en la ciudad de Bucaramanga"* mediante el cual se restringió la movilidad de los mencionados vehículos durante las horas de la noche, entre las 23:00 y las 4:00 horas, exceptuando a un conjunto de motociclistas que prestan servicios de salud, apoyo ante catástrofes, de seguridad privada, de servicios públicos y de domicilios privados, siempre que no porten parrillero estos últimos. Estas medidas, de acuerdo con las cifras oficiales, han servido para mejorar las condiciones de seguridad generales de la ciudad en las horas de la noche, y para controlar este servicio ilegal durante estos horarios, pero no han puesto frenos reales a dicha práctica durante el día, y mucho menos han servido para mitigar sus causas sociales.

El 30 de abril de 2013 se emitió un fallo administrativo por parte del juzgado cuarto de esa jurisdicción del municipio de Bucaramanga, en el que ante la interposición de una acción popular por parte de un ciudadano taxista de la ciudad, se le ordenó al alcalde tomar en el plazo de un mes, las medidas necesarias para controlar el fenómeno del mototaxismo en su jurisdicción para evitar, con una eventual omisión estatal, la generación de perjuicios a particulares, por cuanto como diría la

Corte Constitucional es "*obligación del Estado proteger los intereses de la comunidad, de los posibles perjuicios que la ejecución indiscriminada e incontrolada de la actividad de los particulares pudiera generarle, entre otros aspectos legales.*"(Corte C., Sent. C-043 de 1998).

Dicha decisión judicial fue acatada por el alcalde, y producto de ello se ratificaron medidas anteriores mediante la expedición de la resolución 287 de 2013 de la dirección de tránsito de la ciudad, "*por la cual se toman medidas para la circulación de motocicletas, cuatrimotos, mototriciclos, motocicletos, ciclomotores y motocarros en la ciudad de Bucaramanga*" y de común acuerdo con el ministerio de transporte y la policía nacional se establecieron convenios interadministrativos de apoyo (No. 041) suscritos entre el Municipio de Bucaramanga, la Policía Nacional y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, firmado el 02 de mayo 2013, y fueron asignadas las funciones mediante Resolución No 211 del 17 de mayo de 2013, cuyos objetivos eran fortalecer acciones para combatir el transporte informal en la ciudad de Bucaramanga.

En agosto del año 2013, se expidió el acuerdo metropolitano N° 016, mediante el cual se adoptaron también medidas restrictivas a la circulación de motos y vehículos afines, se establecieron horarios prohibidos para su tránsito y se insistió en el fortalecimiento de los operativos policíacos para contrarrestar esta conducta catalogada como infracción de tránsito.

Esos actos administrativos, vigentes en la actualidad o renovados en su mayoría para las nuevas vigencias, no han generado ningún efecto positivo en la reducción de esta actividad, más allá de una persecución novelesca entre motorizados, unos trabajando y cumpliendo su deber de evitar que otros trabajen de una forma que la ley determina como ilegal, y estos últimos tratando trabajar en medio de un ambiente autoritario y hostil.

### 2.3 LAS EXIGENCIAS NO POLICIVAS DEL MOTOTAXISMO.

Ante la situación de choque, en la que probado está que tras la represión policiva de dicha conducta no habrá una terminación de esta práctica, surgen dos preguntas claves para intentar solucionar este fenómeno social en la capital santandereana. La primera de ellas es, ¿las medidas implementadas están atacando las causas que generaron el mototaxismo en Bucaramanga?, y la segunda, ¿están siendo eficaces estas medidas para desestimular la práctica permanente de esta actividad ilegal e impedir su crecimiento? Y son estas las preguntas fundamentales porque nos arrojan al estudio de las causas que dieron origen a esta actividad de manera detallada, y a las razones de supervivencia de la práctica informal, y superan el panorama simplista de la represión policiva.

De esa manera resulta preciso responder en primer lugar de manera categórica, que las medidas hasta ahora implementadas en Bucaramanga para enfrentar el fenómeno del mototaxismo, así como en la mayoría de ciudades del país, son solo de carácter policivas, restrictivas y represivas, pero no atacan el núcleo social de este fenómeno, en tanto que olvidan tres aspectos estructurales que incidieron e inciden en la generación de mototaxismo en Bucaramanga, a saber:

- 1. El desempleo: El factor incidente más importante en el estudio del mototaxismo en Bucaramanga es sin duda el del desempleo. Y pese a que la ciudad ha registrado niveles de desempleo bajos comparados con la mayoría de ciudades del país, dichas cifras resultan engañosas al valorar por separado a los trabajadores informales de los que no ejercen ninguna actividad laboral. Mientras no se generen nuevos empleos en la ciudad, empleos variados que trasciendan el sector de la construcción, se seguirá acudiendo al ejercicio de actividades informales para la suplencia de las necesidades básicas de la población*

**2. La mano de obra no calificada y el limitado acceso a la educación pública superior:** Pero dicha política de generación de empleo no tendría ningún sentido si no se califica a la mano de obra. Resulta preciso educar para el trabajo a la población que hoy por hoy ejerce actividades informales, para que pueda insertarse exitosamente en el mercado laboral y pueda abandonar las actividades criticadas. Este segundo factor, evidenciado en los bajos niveles educativos de esta población, exige del gobierno local mayores esfuerzos para que dicha población pueda acceder a la educación superior, técnica, tecnológica o profesional y pueda no solo desempeñarse como empleado, sino que emprenda proyectos propios formales de generación de empresas. Es innegable que el municipio de Bucaramanga ha intentado aumentar el acceso de la población regional a este tipo de educación, pero se requieren redoblar dichos esfuerzos y focalizar la vinculación educativa a partir de las necesidades sociales más apremiantes.

**3. Las fallas estructurales de la implementación del sistema de Transporte masivo:** En tercer lugar, para reducir el uso y la demanda de esta práctica en la ciudad, resulta imperioso mejorar el sistema de transporte masivo, cubriendo las rutas en las que hoy no transita y que representan vacíos de movilidad, especialmente hacia el norte de Bucaramanga y la zona occidental. Mientras no se cubran dichas rutas de manera eficiente existirá la demanda de un sistema de transporte, y así sea informal, se utilizara y pervivirá dicha práctica. De la misma forma, debe incentivarse el uso de dicho sistema, subsidiando capas sociales de acuerdo a la necesidad.

Esas tres variables, no pretenden ocultar otras que sin duda han incidido en la práctica del mototaxismo en Bucaramanga, como lo son la intención egoísta de promover el uso de motos mediante contratos de arrendamiento de estos vehículos, o la recepción de trabajadores informales de parte de otros municipios

del país, y del área metropolitana de Bucaramanga, pero que tan solo representan factores circunstanciales ante dicho fenómeno y no son el meollo del mismo.

### **3. CONCLUSIONES.**

Así pues, al revisar el núcleo de la investigación, sus objetivos, resultados y análisis, se puede concluir que las medidas actuales adoptadas por el gobierno local no son eficaces para solucionar el problema bajo estudio, que existe un vacío gubernamental para el trato socio estructural del problema del mototaxismo en Bucaramanga, y que las vías represivas y violentas solo acendran y afirman las expresiones laborales informales y legitiman su práctica.

Se puede concluir también que la vía del prohibicionismo radical, mediante el cual se ha pretendido hacer frente al fenómeno del mototaxismo, no han constituido una respuesta idónea al mismo y ha generado un desgaste institucional y social que no contiene perspectivas de cambio.

Por el contrario, se logró corroborar la hipótesis inicial de la investigación, en cuanto a que el núcleo del asunto es más estructural que coyuntural, es decir, que el mototaxismo no es el resultado de caprichos y tendencias por enriquecerse a partir de fallas de movilidad, sino que va más allá, refugiándose en problemas sociales graves como el desempleo, la falta de apoyo gubernamental a ciertas poblaciones, la marginalidad social y las escasas posibilidades de acceso a la educación por parte de sectores sociales reprimidos.

En ese sentido, se evidenció que la población dedicada al mototaxismo es una que tiene pocas posibilidades de acceso a la educación superior especialmente y que además no cuenta con insumos suficientes como para dedicarse a otras actividades laborales formales emprendidas por ellos, por lo cual requieren apoyo institucional.

Los planteamientos anteriores sugieren por antítesis soluciones al problema del mototaxismo relacionadas con la implementación de políticas públicas de carácter social enfocadas a la población que se desempeña en esta actividad, sin renunciar por ello a las medidas de policía, que sin las primeras resultan infructuosas. Se propone entonces la adopción de medidas como la capacitación cualificada a los mototaxistas para el ejercicio de una actividad laboral que les permita acceder al mercado de trabajo y responda a sus preferencias, actitudes y experiencia, y complementariamente, estimule en ellos la disposición y la capacidad para seguir aprendiendo.

De igual forma se propone el fomento a la creación de Empresas Asociativas y Cooperativas de trabajo para la prestación de servicios, y la estipulación de subsidios a proyectos productivos y acceso al crédito para el desarrollo de propuestas que involucre a la población mototaxista; de forma especial a aquellos que permitan generar mayor valor agregado.

La destinación de recursos de los fondos municipales de tránsito para la financiación de programas sociales de apoyo a las familias de mototaxistas en la ciudad, al tiempo que la concertación de normas entre el gremio de moto taxistas y el gobierno local, en torno a la normatividad de control temporal al ejercicio de dicha actividad. Estas y otras medidas de carácter social son las que resultaran en la terminación de este fenómeno, o al menos su reducción máxima en la ciudad de Bucaramanga.

## BIBLIOGRAFÍA

Castillo Osorio, B. *El Mototaxismo ¿Problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver el problema del desempleo en Montería?*. Universidad del Sinú. Económicas CUC/Volumen 31, Número 31/Enero - Diciembre de 2010/Barranquilla – Colombia 2010, ISSN 0120 3932.

Corte Constitucional de Colombia. Sala plena. Sentencia C-043 de febrero 25 de 1998, M.P. Dr. Vladimiro Naranjo Mesa.

Folgueiras Bertomeu, P. (2009). *Métodos y técnicas de recogida y análisis de información cualitativa*. Universidad de Barcelona, Buenos Aires.

Parra Torrado, M. *Análisis y perspectiva del desempleo en los últimos 12 años*. Fedesarrollo, Bogotá. 2010

Sánchez, A. *La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo*. Documentos de trabajo sobre economía regional, N° 140, 2011. Banco de la República. Centro de estudios económicos regionales, ISSN 1692- 3715. 2011

Sánchez, F.& Álvarez, O. *Empleo informal y regulación laboral en Colombia y Chile. ¿Sendas divergentes y políticas divergentes?*. Universidad de Los Andes. Centro de estudios sobre desarrollo económico. Bogotá. 2010

Venegas, B. *Dinámica del empleo informal en Colombia: Una aproximación desde cadenas de Markov y funciones de riesgo*. Primer trimestre de 2010. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 2010