

**ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO LOCAL: ALTERNATIVA AL  
INCREMENTO DEL TRANSPORTE INFORMAL DE VALLEDUPAR<sup>1</sup>**

**JUAN CAMILO CARVAJAL DELGADO**

**MAESTRÍA EN GOBIERNO DEL TERRITORIO Y GESTIÓN PÚBLICA**

**TUTORA**

**JANETH PATRICIA MUÑOZ ERASO, PhD**

**CONTACTO AUTOR: [juan\\_carvajal@javeriana.edu.co](mailto:juan_carvajal@javeriana.edu.co)**

**Mayo de 2022**

---

<sup>1</sup> El presente estudio es el resultado de una investigación aplicada al incremento del transporte informal en Valledupar, Cesar.

## **Resumen**

El mototaxismo en la ciudad de Valledupar, es la respuesta a diferentes causas tales como el desempleo, la falta de oportunidades y la existencia de un Servicio Integrado de Transporte deficiente que no logra satisfacer las necesidades de la comunidad cesareense. Por consiguiente, la estrategia de desarrollo local que se propone, se dirige a un cambio en la gestión pública de la ciudad, donde el gobierno nacional desarrolle medidas colaborativas que generen un aumento en la inversión a un verdadero mejoramiento del Sistema de Transporte. Así mismo, se apunta a mejorar los métodos locales impartidos por la administración departamental, que lleve a proporcionar oportunidades que faciliten el emprendimiento y con ello, generar otra fuente de ingresos ajena al empleo informal.

**Palabras clave:** Mototaxismo, Valledupar, desempleo, inseguridad, Servicio Integrado de Transporte, gestión pública, gobernanza colaborativa e inversión estatal.

## **Abstract**

Motorcycle taxiing in the city of Valledupar is the response to different causes such as unemployment, lack of opportunities and the existence of a deficient Integrated Transportation Service that fails to meet the needs of the Cesarean community. Therefore, this local development strategy is aimed at a change in the public management of the city, where the National Government develops collaborative measures that generate an increase in investment to a true improvement of the Transportation System, likewise, it is aimed. Meanwhile, local methods taught by the departmental administration are perfected to provide opportunities that facilitate the opportunity to undertake and generate another source of income other than informal employment.

**Keywords:** Mototaxism, Valledupar, unemployment, insecurity, Integrated Transport Service, public management, collaborative governance and state investment.

## Introducción

El flagelo del desempleo en países como Colombia, ha tenido una influencia determinante en el nacimiento y consolidación del empleo informal, pues surge como la consecuencia de la necesidad y falta de oportunidades de un gran número de ciudadanos. Esta situación, trajo consigo actividades como el mototaxismo, la cual ha ido creciendo de manera paulatina en ciudades pequeñas y con menor desarrollo tales como Santa Marta, Cartagena, Valledupar, entre otras. Por ende, esta investigación se centra en estudiar el desempleo como causa directa del mototaxismo en Valledupar, Cesar. Partiendo de la base de que su tasa de desempleo registra en un 19.1%, ubicándose como la capital con mayor índice de desempleo en la Costa Caribe, toda vez que, quedó por encima de ciudades como Riohacha que registró el 18,6 %; Santa Marta el 16,1%; Barranquilla 11,2 % y Cartagena con el 11,0 %. (DANE,2021).

A la luz, de esta situación de hecho que se ha proliferado en gran magnitud, merece para este estudio revisar las diferentes clases de capacidades del gobierno departamental, para lograr determinar si en los últimos años se ha implementado correctamente, teniendo en cuenta que la capacidad Institucional, es la habilidad del estado para establecer y hacer efectivo el conjunto de reglas que gobiernan las interacciones políticas y económicas; que al mismo tiempo, podría compaginar con la capacidad técnica y la política, toda vez que, la primera se centra en administrar políticas macroeconómicas y analizar las opciones de política pública y la segunda en conocer las demandas de la sociedad y brindarles tratamiento (Completa Enzo,2017,pg 118).

Dado lo anterior, este documento se presenta como una alternativa, con el único propósito de disminuir principalmente el desempleo y de igual manera los efectos negativos que genera esta modalidad, como la inseguridad y falta de confianza en el servicio de transporte oficial. Para ello, analizaremos desde el eje curricular de la gestión pública las debilidades de los planes de acción, estrategias

y mecanismos impartidos, para proponer una salida a dicha problemática que sea concreta y consistente a las dinámicas territoriales.

### **Planteamiento del problema de investigación**

El mototaxismo en Valledupar, nace a partir de la situación de desempleo y la falta de oportunidades laborales estables, lo que produce, un incremento de los índices de empleo informal, implicando la afectación de la calidad de vida de los habitantes del departamento. El mototaxismo acontece, en un ambiente donde la ilegalidad es la principal fuente de ingresos de muchos habitantes, obstaculizando la competencia formal y organizada del Sistema integrado de Transporte de Valledupar y sector urbano oficial, quien, si está obligado por la Ley a pagar impuestos, se ve afectada por la competencia desleal de quienes recurren al “rebusque” para subsistir.

En consecuencia, es relevante explicar que el mototaxismo consiste en la movilización de un pasajero en un vehículo tipo motocicleta no habilitado por las autoridades, cuyo servicio se ofrece de puerta a puerta que consta de una tarifa menor a la del transporte público, situación que golpea directamente en los costos de operación y le resta oferta al sistema de transporte público oficial, observándose en este asunto la disminución cualitativa y cuantitativa del servicio prestado. (Castro González, 2020, pág. 219) Adicional a lo anterior, un estudio de la Cámara de Comercio de Valledupar del año 2014, estipula que las causas del mototaxismo en la capital son las siguientes:

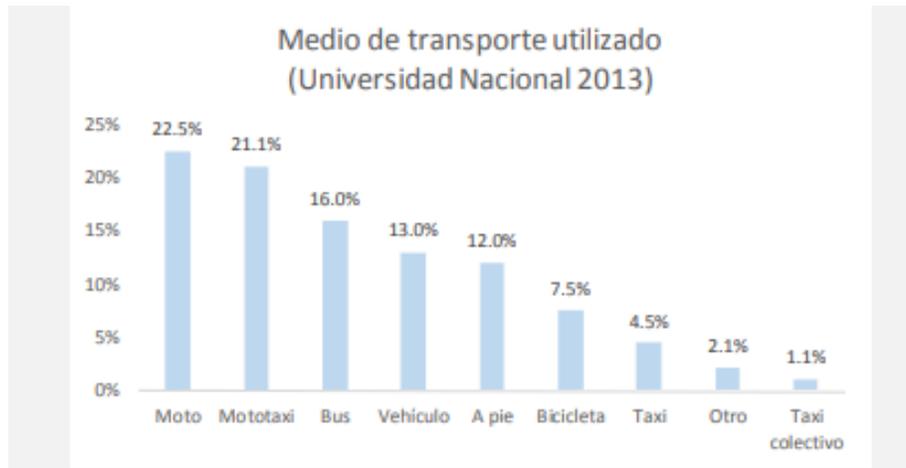
1. El alto grado de informalidad laboral en la ciudad.
2. El panorama de inseguridad y vulnerabilidad de la población.
3. Víctimas del conflicto armado.
4. La deficiente infraestructura vial de la ciudad

Además, esta entidad afirma que la responsabilidad de que este flagelo haya alcanzado tales dimensiones, le corresponde a la administración local, ya que no implementó acciones para fomentar una convivencia sana y un desarrollo socioeconómico en la ciudad, al contrario, produjo altos índices de pobreza e inseguridad, observándose una ausencia de políticas públicas efectivas en el tema de movilidad (Cámara de Comercio de Valledupar, 2015).

En virtud de lo expuesto, tenemos como causa principal de la expansión del mototaxismo, la falta de oferta de empleo formal, que obliga a la ciudadanía a participar de actividades informales y sumamente riesgosas, tal como lo es la conducción de motos con el fin de ofrecer transporte público sin los permisos establecidos por el ordenamiento jurídico, en la Ley 769 de 2002. Teniendo claridad sobre lo anterior, es pertinente hacer referencia a los gobiernos que han intentado persuadir, disminuir o erradicar esta problemática, en la región valduparense, dirigentes como Luis Fabián Fernández, alcalde de Valledupar desde el año 2009 a 2011, encontramos que en su gobierno en el año 2010 se emitió una prohibición mediante decreto el tránsito de parrillero los días miércoles y sábado. (El Pilón, 2015).

Frente a dicha medida, la comunidad expresó que veía afectada su movilidad, en razón, a que el servicio de transporte formal ofrece rutas limitadas al contrario del mototaxismo. (El Pilón, 2015). A pesar de esta normativa, la ilicitud siguió presentándose, no hubo ninguna disminución. Este suceso se soporta en el estudio realizado en el 2013 por la Universidad Nacional, encargado del estudio del entorno al Sistema Integrado de Transporte de la capital del Cesar hoy SIVA, el cual reflejó que el medio de transporte más utilizado por los habitantes de la ciudad a corte de dicho año se concentraba en la moto y el mototaxi tal como se puede expresar en el gráfico 2.

**Gráfico 2:** Medio de transporte más usado en la ciudad

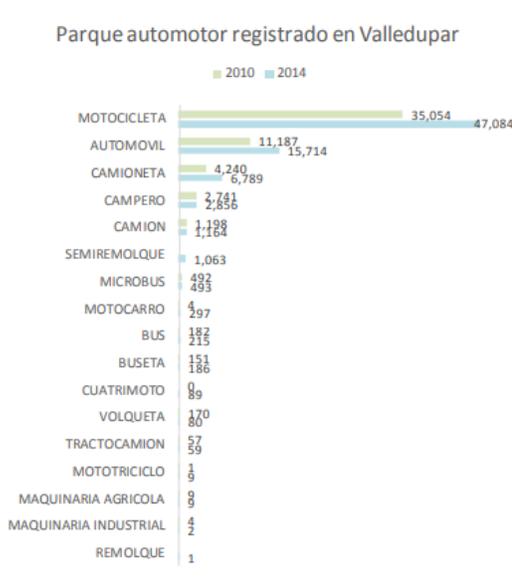


**Fuente:** PDM Valledupar Avanza (2016-2019)

Debido a la continuidad de la actividad, Fredys Socarras alcalde de Valledupar periodo 2012 al 2015, también desarrolló medidas contra el mototaxismo, como la implementada en el año 2014, que se expidió el decreto 000396 del 29 de diciembre de este mismo año, el cual comenzó a regir el 5 de enero de 2015, en esta disposición se ordenó que sólo el propietario de la motocicleta podía conducirla, mientras que los parrilleros debían ser del núcleo familiar y limitó el ingreso de estos vehículos por ciertas zonas del centro de la ciudad. Adicionalmente, se ha establecido el “día sin moto”. (El Pílon, 2015).

De igual manera, según estudios realizados por la secretaria de Tránsito, indicaron que el parque automotor de la ciudad para el periodo 2010-2014 tuvo un incremento exponencial correspondiente a la adquisición de motocicleta sobre los demás medios de transporte utilizados por la población, tal como se expone en el siguiente gráfico:

### Gráfico 3: Parque automotor registrado en la ciudad



Fuente: PDM Valledupar Avanza (2016-2019)

En este periodo de gestión de Augusto Daniel Ramírez Uhía acalde en el periodo (2016-2019), se mantuvo la medida del día sin moto. Según el informe de diagnóstico de 2019 emitido por la Secretaría de Tránsito y Movilidad de la ciudad, indica que aproximadamente los mototaxistas realizaban al día 120.000 viajes frente a 18.000 de los buses de transporte público y en días sin moto, una empresa de transporte urbano podría presentar una variación en el incremento de sus ventas de 8.000 tiquetes a 17.000. (Secretaría de Tránsito y Movilidad de Valledupar,2019).

A su vez, el alcalde Mello Castro en lo que va de su gobierno, el cual inició el primero de enero del 2020, en el transcurso de su gestión se vio obligado a remover el día sin moto en marzo para dar paso al programa denominado “miércoles sin parrillero” ya que, según el gobernante, esta medida genera un impacto negativo en el comercio de la ciudad alrededor del 60% de las ventas que se realizaban ese día en particular. (Secretaría de Tránsito y Movilidad de Valledupar,2019).

De conformidad a un estudio realizado por la Cámara de Comercio de Valledupar en el mismo año, se deslumbró que la prohibición afecta en un 87 % la economía en la ciudad, y el 65 % de la población se desplaza en estos vehículos para hacer sus tareas diarias y llevar a sus hijos al colegio (El Pilón, 2020).

Como se evidencia, las administraciones, han intentado paulatinamente en contrarrestar dicha acción, pero estas políticas no han sido suficiente para combatir o disminuir el transporte informal en la ciudad. Podemos observar en la Tabla 1 que el departamento del Cesar se encuentra dentro de las regiones que empezaron a preocuparse por el mototaxismo y a aplicar medidas, como las expuestas previamente.

**Tabla 1:** Departamentos y ciudades que implementaron políticas para controlar el mototaxi smo

	Antes de 2014	Después de 2014
Sin Política	Bucaramanga, Barranquilla, Cartagena, Cesar, Ibagué, Manizales, Neiva, Sincelejo y Villavicencio	Armenia, Ibagué, Manizales, Medellín y Sincelejo
Con Política	Armenia, Cúcuta, Cali, Medellín, Pasto, Pereira, Popayán y Santa Marta	Bucaramanga, Barranquilla, Cúcuta, Cali, Cartagena, Cesar, Neiva, Pasto, Pereira, Popayán, Santa Marta y Villavicencio

**Fuente:** (Cerquera, Ó., Orjuela ,C. y Ferrari, S. ,2019, pág 43).

La operación del transporte informal se profundiza en la crisis económica de las empresas del transporte urbano legalmente establecido, el cual no solo ofrece un servicio vital para la ciudad si no que provee empleo y cuenta con un parque automotor, que tiene la capacidad de satisfacer la demanda de la población vallenata. La falta de regulación ha colaborado en el asentamiento de este asunto irregular, al no existir un conjunto de normas especializadas, que busque combatir directamente ésta falla. Ello genera, la implementación de medidas improvisadas cuyos resultados no son los propicios para realmente fortalecer el transporte urbano de Valledupar y que, a su vez, genere alternativas que permitan un efectivo control de la seguridad vial en cabeza de la secretaria de tránsito y transporte ciudad.

Ahora bien, en la tabla 2 se encuentra un comparativo acerca del servicio de mototaxi y el transporte urbano de la ciudad.

**Tabla 2:** Comparativo transporte en Valledupar

<b>TRANSPORTE URBANO EN VALLEDUPAR</b>			
<b>ITEM</b>	<b>MOTOTAXI</b>	<b>BUS URBANO</b>	<b>TAXI</b>
<b>TARIFA</b>	Entre \$ 2.000 y \$3.000	\$1.700	Entre \$6.000 y \$7.000
<b>TIEMPO POR RECORRIDO</b>	Entre a 5 a 15 minutos	Entre 15 a 30 minutos	Entre 10 a 20 minutos

**Fuente:** Elaboración propia basada en investigación de campo.

Se deriva de esta información, que las opciones de transporte en esta ciudad, son: el mototaxi, bus urbano y taxi, teniendo el primero y el segundo un precio mucho más económico que el tercero, del mismo modo se logró identificar que el servicio que se presta con mayor rapidez es el mototaxi. Por ende, los ciudadanos recurren a esta modalidad por temas de economía y por el ahorro de tiempo en sus respectivos servicios, lo anterior indica que el problema no solo radica en quienes ejercen dicha actividad, sino en los consumidores, quienes son los que alimentan esta irregularidad.

En conclusión, el vacío que representa no tener una alternativa de facto para contener el mototaxismo en Valledupar y que lleve a fortalecer el sector de transporte público formal de la ciudad, justifica plantear una solución incrementable que incentive a crear oportunidades en la población para que destine su empleo hacia una actividad formal, donde le sean protegidos sus derechos y a su vez, funja como instrumento de ayuda a las empresas establecidas legalmente a que presten

eficientemente el servicio y a disminuir el impacto negativo de sus finanzas a causa del mototaxismo. Lo anterior se puede lograr proponiendo un plan de gestión que permita disminuir el transporte público informal de la ciudad brindando alternativas a las personas que entren al mercado laboral establecido, brindando las alternativas de emprendedores de sus negocios o entrando a laborar en el transporte público formal de la ciudad.

Como complemento, mencionamos 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. Pese a ello, la mayoría elige ingresar o permanecer en dicha ocupación en respuesta a su rentabilidad y a la insuficiencia de ofertas laborales formales.

Como soporte de la anterior afirmación, se tiene que el 88% de los mototaxistas solo tuvieron educación hasta primaria, máximo a la secundaria. Según los datos de Sánchez Jabba (2011) sólo el 5% contaban con un título universitario, de lo que se puede inferir que, a mayor nivel de escolaridad, menor es la probabilidad de dedicarse al mototaxismo y, en consecuencia, se podría buscar una estrategia académica que regule de alguna manera este empleo informal en Valledupar.

### **Justificación**

El presente trabajo de investigación es importante puesto que propone una solución para la reducción del mototaxismo en Valledupar, toda vez que, a lo largo de las diferentes investigaciones, ha quedado claro que contrario al objetivo de las políticas públicas que prohíben esta actividad, cada año se incrementa la cantidad de mototaxistas, evidenciando la ineficacia de dichos programas y políticas.

Por ello, se genera la necesidad de considerar regulaciones o mecanismos que no solo controlen dicha actividad si no a su vez, le den a la población de

mototaxistas una alternativa para desempeñarse en otras áreas menos riesgosas, que le provean rentabilidad y le permita la entrada al mercado laboral. Entonces, el presente trabajo es importante porque pretende proponer un plan de gestión para combatir el mototaxismo en Valledupar y presentar alternativas viables para este sector.

Además de incrementar los puestos de control en la ciudad por medio de la policía nacional y la secretaría de tránsito, se considera importante aplicar un programa estratégico, dirigido en especial a los mototaxistas de la ciudad en el cual se le brinde la opción de escoger entre diferentes áreas de aprendizaje y que de tal forma el mototaxista se instruya y pueda realizar una labor diferente que represente una superación personal y una rentabilidad futura para las familias de quien sea beneficiado con ésta estrategia de desarrollo local.

### **La gestión pública**

La gestión pública es definida como “el conjunto de acciones mediante las cuales las entidades del Estado tienden al logro de sus fines, objetivos y metas, los que están enmarcados por las políticas públicas y los planes gubernamentales establecidos por el poder ejecutivo” (Medina y Gallego, 2008, pág. 27).

En este contexto se establece que los administradores públicos tienen la potestad de generar unos lazos de confianza y verdad con su comunidad para obtener resultados positivos en la implementación de una política pública respecto al tema de interés, ya que “un gobierno que basa su relación con los ciudadanos en la falsedad construye una relación frágil y endeble. Una relación construida sobre la verdad es una relación fuerte” (Bautista O, 2009, pág 68).

Bajo ese entendido, diferentes autores han expuesto la evolución que ha tenido este concepto, pues se evidencia con el transcurrir del tiempo el cambio en los modelos implementados, con la finalidad de obtener mejores resultados frente a

los ciudadanos, en virtud de esta necesidad, se hace pertinente en esta investigación exponer como ha sido este tratamiento y cuales de estos modelos logra encasillarse como la solución más adecuada.

En primer lugar, se tiene el modelo burocrático defendido por Max Weber como máximo exponente, es este quien cimienta los pilares para una organización eficaz y eficiente por parte del Estado, donde tiene como objetivo ser eficiente en el logro de sus objetivos, ello se lograba a través de la división de tareas por parte de los funcionarios públicos, manteniendo la jerarquía dentro del sistema administrativo. Entonces, se colige que este se caracteriza por la prestación de las funciones estatales por parte del mismo, efectuados por sus representantes siguiendo con las ordenes y la división de obligaciones, cuestión que posteriormente dificultó el cumplimiento de las tareas en cabeza de la administración, dado que esta no estaba completamente capacitada para regular y asumir en debida forma los problemas sociales del territorio (Peters, 1999).

Como consecuencia, de esos tropiezos surge el modelo de la Nueva Gestión Pública centrado en la posición del ciudadano, dirigiéndola más a la de un cliente, caracterizándose por enmarcar preceptos gerenciales pertenecientes del sector privado, entendido desde una óptica empresarial, donde se mezclan ambos sectores, teniendo como objetivo satisfacer las necesidades de los administrados que bajo este régimen se entienden como usuarios o clientes. Lo anterior, se ve reflejado en la privatización en las empresas prestadoras de los servicios públicos mejorando de esta manera la efectividad en las obligaciones del Estado (Muñoz, 2020).

Así las cosas, la evolución continua con el modelo de gobernanza, como respuesta a la deficiencia del Estado en solucionar las problemáticas sociales constantes, incluyendo al sector privado como herramienta para solucionar tales cuestiones. En ese orden de ideas, pretende a partir de acuerdos horizontales cumplir con la función estatal protegiendo el interés social, empero este camino

presenta diferentes aristas; bajo la primera se indica que, el ejercicio de la autoridad gubernamental no puede considerarse solamente sobre el establecimiento de relaciones de autoridad en modo de mando y obediencia, piramidales y verticales, en las que los ciudadanos son un mero objeto de las decisiones tomadas desde arriba para controlar la vida social y pública (Aguilar,2006).

Desde otra perspectiva, se observa en este modelo una ausencia en la problematización de las cuestiones fácticas, como también da por hecho la existencia de ciudadanos activos, fuerzas sociales organizadas, representantes o gobernantes activos, mediadores, la eficacia institucional. Adicionalmente, no otorga una seguridad frente al destino de los recursos, su transparencia en la correcta inversión y ejecución de las funciones administrativas, como tampoco regula los conflictos de intereses que con ocasión de dicha colaboración se tengan, lo cual podría llegar a afectar directamente la solución a las políticas sociales (Solís, 2010).

Por ello, pretendemos formular una solución que permita disminuir el transporte informal de Valledupar a través de programas de desarrollo local que sean incentivados por la alcaldía municipal. De manera análoga, plantearemos la inclusión de una nueva gerencia pública con la participación del sector privado, para desplegar acciones conjuntas y obtener resultados visibles y satisfactorios.

En las iniciativas de desarrollo local se plantean una serie de herramientas que permiten gestionar el territorio de acuerdo a contextos específicos, tal como lo propone Albuquerque (2007); lo cual se puede visibilizar en el grafico 4.

## Gráfico 4: iniciativas de desarrollo local



**Fuente:** (Albuquerque F., 2007, pág 52).

El anterior gráfico orienta iniciativas que involucra a todos los sectores de la sociedad, por ejemplo, esquemas asociativos u otros, que sean convenientes para plantear una solución a la problemática específica como el mototaxismo. Sin embargo, depende de múltiples variables que deben ser analizados individualmente para construir un conjunto de ideas que propicien la creación de políticas o mecanismos que mejoren la calidad de vida del ciudadano.

Vale mencionar que el desarrollo local “es un enfoque territorial y de “abajo-arriba”, pero debe buscar también intervenciones de los restantes niveles decisionales del Estado que faciliten el logro de los objetivos de la estrategia de desarrollo local” (Albuquerque F., 2003, pág12).

En ese sentido, se considera que de las alternativas estudiadas por Albuquerque para este plan de gestión debemos enfocarnos en la necesaria actitud proactiva del gobierno local y la cooperación público-privada. Por lo tanto, se atañe que en esta iniciativa de desarrollo local es indispensable un cambio en la actitud del gobierno local, en en este escenario sería la Alcaldía municipal y la Secretaría

de Tránsito, las cuales deben enfocarse en nuevas funciones destinadas a la rigurosidad o regulación del mototaxismo en la práctica, como puede ser a través de la presencia de más policías de tránsito, mientras de la mano de las asociaciones público-privadas se repartan las tareas, es decir que el gobierno local planteé rutas de transporte más específicas y concretas para que el privado realice una inversión en el mejoramiento de buses como también contribuya en la adquisición de nuevos recursos. Lo anterior, teniendo en cuenta el modelo de gestión pública de gobernanza resaltando estas dos alternativas de desarrollo local como precisas para desarrollar esta teoría estableciendo claro está algunos límites como lo sería una entidad del Estado como ente supervisor de los recursos, regulador de las relaciones y enfocándose en el correcto cumplimiento a partir de la coresponsabilidad.

Así mismo, para poder diseñar una estrategia idónea que sirva de herramienta para edificar bienestar general por medio del desarrollo local entendido en términos sociales, económicos y de gobernanza como forma de regulación a este conflicto social, el mismo autor plantea diseñar estrategias que fomenten el crecimiento sostenible y lo anterior, se puede lograr como las siguientes:

- La introducción de innovaciones en los sistemas productivos locales.
- El diseño de los adecuados programas de formación de recursos humanos según las necesidades de cada contexto local.
- La referencia concreta a las características y limitaciones existentes en el medioambiente local, esto es, la incorporación obligada de la sustentabilidad ambiental (Alburquerque F., 2007, pág. 49).

En esta perspectiva es pertinente recalcar que la administración municipal debe procurar la creación de una conciencia político-administrativa orientada a visibilizar las particularidades territoriales donde los actores sociales deben ser protagonistas de su propio desarrollo. Por ello, la nueva gestión pública no plantea una sola línea discursiva, ésta posee diversos enfoques que se transforman e

interrelacionan entre sí, bajo una mirada contemporánea en la cual se debe propender por la creación de valor público, que consiste en “todos aquellos valores que los individuos y los grupos voluntarios de estos, vinculan al Estado y a la sociedad, con el fin de buscar más allá de su propio bienestar material, poner en ejecución a través de acciones individuales o colectivas, cívicas o políticas” (Moore , 2006, pág 19).

Por lo tanto, surge la necesidad de crear un plan de gestión territorial que aterrice toda la teoría en la realidad, con un enfoque con acciones precisas, oportunas, y prácticas en favor de conseguir resultados positivos para la comunidad intervenida que lleve a la generación de valor público.

Como lo expone Muñoz (2020) las políticas y la gestión públicas, son dos caras de una misma moneda que llevan a la decisión para la resolución de los problemas públicos, y en ese sentido es importante operativizar de la mejor forma los planes, programas y/o proyectos que llevan a alcanzar los propósitos establecidos para la solución de las problemáticas socialmente relevantes, bajo una perspectiva acorde a las particularidades territoriales.

El reto más importante de la gestión pública moderna es materializar los proyectos, con el fin de solucionar problemas mientras se crea valor público bajo un enfoque territorial que tenga en cuenta las especificidades y particularidades territoriales (Muñoz,2021). En ese sentido, se debe tener en cuenta a todos los actores involucrados con fin de tener claro que papel desempeña cada uno, para así generar pautas que permitan mostrar una nueva forma de gobernar más cercana a la sociedad. De tal modo, que el plan de gestión que se efectué sea el adecuado e idóneo a la población que vive del mototaxismo en Valledupar.

### **Metodología**

El tipo de investigación aplicada se fundamenta en “prácticas basadas en diagnóstico”, porque una vez detallado el problema del mototaxismo, es necesario establecer la estrategia que permita analizar las medidas tomadas para reducir el

transporte informal en Valledupar. Por lo tanto, con el propósito de realizar el proceso para detallar el problema, es importante vivir de primera mano la dificultad manifiesta por el tema de investigación, de tal forma se pueda realizar un mapeo sobre los antecedentes, las posibles causas de la problemática y las afectaciones que estos comportamientos generan en la ciudadanía y el sistema de transporte urbano de la ciudad. En ese orden de ideas, es importante presenciar personalmente la situación problema para proveer un diagnóstico más acertado sobre lo que sucede y una alternativa teórica o práctica para mitigar el impacto producido por la situación coyuntural.

En ese sentido, para realizar un diagnóstico es pertinente recoger y analizar datos que permitan comprender concretamente el tema en cuestión a través de fuentes primarias y secundarias de información obtenidas en la ciudad por medio de entidades como el Concejo Municipal, la Secretaría de Tránsito y Transporte de la ciudad, y líderes del gremio de mototaxismo en la ciudad. Las estadísticas económicas sobre el impacto del tema de investigación en Valledupar, las estadísticas ofrecidas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, la Ley nacional y lo concerniente a estudios, revistas científicas y otros elementos que permitan proponer un plan de gestión o solución clara desde el punto de vista académico con miras a buscar una implementación del producto de investigación dentro del marco municipal.

No obstante, las entrevistas como fuente primaria nutrieron la investigación de información veraz sobre el surgimiento, consolidación del mototaxismo en la ciudad de Valledupar, así mismo, introdujeron aspectos relevantes sobre que herramientas pueden disminuir esta actividad de empleo informal. Sumado a ello, se analizaron algunas gestiones llevadas a cabo por algunos exmandatarios, a su vez, las directivas anteriormente aplicadas en diferentes periodos de tiempo para contrarrestar este fenómeno.

## **Marco analítico**

Para conseguir una estrategia que reduzca el transporte informal en Valledupar, se resaltarán los mandatos y normas vigentes en materia de transporte público y en especial lo relacionado con el mototaxismo. Siguiendo el razonamiento planteado, la presente investigación resalta la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito y se dictan otras disposiciones, donde se establece la reglamentación de los actores viales y la diferente utilización y prestación de servicios de transporte tanto privado como público, código que se reformó por la Ley 1383 de 2010.

Por su parte El Decreto 2961 de 2006 intentó ser una herramienta válida para tratar de controlar el fenómeno por primera vez, el decreto crea medidas para controlar el servicio público de transporte en motocicletas, así misma faculta a las autoridades municipales o distritales, para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales. Actualmente sigue siendo una herramienta que se valen los administradores locales para limitar e intentar establecer orden a tal actividad en sus jurisdicciones.

El 23 de julio de 2007 el entonces jefe de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte, responde a la petición efectuada a través del oficio radicado con el MT-47718 del 16 de julio de 2007 y remitido a dicha dependencia tres días después, en la que se solicita información acerca de la normatividad vigente en materia de tránsito de motocicletas, en el documento, el funcionario manifiesta que en lo relacionado con el mototaxismo:

1.- Las disposiciones legales en Colombia nunca han permitido la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en vehículos particulares, siempre se ha exigido que el transporte público se preste únicamente por empresas legalmente habilitadas y constituidas.

2.- El vehículo denominado motocicleta de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito y Transporte anterior (Decreto - Ley 1344 de 1970) y

el nuevo Ley 769 de 2002, no se encuentran homologado para prestar el servicio público de pasajeros, por razones de seguridad y comodidad no es apto para este servicio.

3.- El régimen de sanciones de tránsito y transporte a lo largo de todas las legislaciones de la historia siempre han prohibido la prestación del servicio público con los vehículos tipo motocicleta (servicio particular).

Tiempo después para el año 2019, se eleva consulta ante la misma oficina y en respuesta al oficio con numero de radicado 20193030018452 del 14 de febrero de 2019, la jefa de la oficina expresa en lo relacionado con el sustento legal que determina al mototaxismo como una actividad contraria a la ley:

*“El ordenamiento legal ha determinado que el transporte público en Colombia es un servicio público que se encuentra bajo la regulación del Estado y será ese quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”.*

En adición, se resalta que existen diferentes medidas tomadas entorno al mototaxismo en las diferentes regiones del país y, por lo tanto, puede servir de guía la normatividad implementada por los diferentes mandatarios de los municipios o departamentos de Colombia.

Los niveles de implementación de las leyes vigentes en el Estado colombiano comprenden todo el territorio nacional. No obstante, las dificultades de acceso del Estado a diversas regiones del país hacen que la eficiente implementación de las leyes se vea obstaculizada a causa del rezago existente en lo que corresponde al alcance de las políticas públicas. Sin embargo, el desconocimiento de la ley no es un eximente de responsabilidad y, por lo tanto, es obligación de los dirigentes municipales velar por la idónea implementación de las disposiciones con fuerza de ley y a su vez, complementarlas con el trabajo que se realiza en pro de la comunidad, siendo el individuo el actor principal de la nueva

gestión pública en el que las decisiones van encaminadas a fortalecer la convivencia en comunidad y la vida e integridad.

Para efectos, de realizar un análisis detallado es menester partir del concepto de informalidad laboral adoptado por la OIT como la ocupación que genera ingresos insuficientes para la sobrevivencia, situación en que se encuentran los trabajadores pobres que se desempeñan en actividades caracterizadas por su baja productividad el cual se ha entendido como un fenómeno, oponiéndose a las prácticas formales, pues el problema del empleo se manifiesta de esta forma en países en desarrollo más no en desempleo (Tokman, 2011 pg. 18). Adicionalmente, frente a esta definición encontramos dos teorías principales: i) la estructuralista que plantea la existencia de un sector moderno y de uno tradicional. En el moderno se concentran las grandes unidades productivas en la producción intensiva en capital, que presentan altos niveles de productividad, ofreciendo empleos de alta calidad, bajo el capitalismo (Jiménez, Diana, 2011).

ii) La institucionalista, hace referencia a la concentración de las unidades productivas pequeñas, cuyo limitado tamaño puede relacionarse con operar a partir de la necesidad de subsistencia que solo permite ofrecer empleos de baja calidad. En ese orden de ideas, advierte que la informalidad laboral surge de la supervivencia (Tokman y Délano, 2001); es la alternativa para superar la dificultad de conseguir buenos empleos ante el racionamiento de puestos de trabajo de buena calidad, en un sector moderno reducido en el que tienen cabida los más aptos, dados sus niveles de cualificación. Es decir, son actividades legales porque ofrecen productos o servicios que traen beneficios y no perjuicios, pero que evaden las políticas tributarias. Por ende, se hace referencia al institucionalismo pensando en que las decisiones tomadas desde las instituciones del Estado generan incentivos que inciden en las elecciones racionales de los agentes cuando escogen entre las ocupaciones formales y las informales. Dado la anterior concepción, puede afirmarse que ello es el resultado de un análisis costo-beneficio entre la elección de ser formal o no ante la eventualidad de ceñirse a la ley. Así, desde la corriente

institucional, quienes están en el sector informal lo hacen por decisión y no porque les toca hacerlo (Jiménez, Diana, 2011).

Por otro lado, es imperativo mencionar que la Organización Internacional del trabajo ha dejado claro que el problema del desempleo es de orden nacional (Oficina Internacional del Trabajo, 2002). Empero algunos estudios resultan pertinentes para comprender de qué manera los gobiernos locales pueden enfrentar el problema del desempleo. En ese sentido, se debe destacar que el Gobierno Nacional con el ánimo de ayudar a las autoridades locales para erradicar la informalidad en la prestación del servicio público en motocicleta, expidió el Decreto 2961 de 2006, en el que faculta a los municipios o distritos para restringir la circulación de las motocicletas con acompañante o parrillero donde se presenta la prestación ilegal del servicio público de pasajeros.

Por consiguiente, se pretende demostrar que como estamos en un país en desarrollo, en la práctica, no ha sido fácil ejecutar políticas públicas desde el orden nacional, pues identificamos que se requiere de un tipo de gobernanza multinivel o colaborativa que facilite la implementación de estos programas. Sumado a ello, consideramos relevante destacar como una posible solución la regulación de este servicio de transporte, no como un servicio público formal, pero si incrementar la normativa local que restrinja ciertas actividades y ello se logra a través de políticas públicas locales y de inversión del Estado en autoridades de tránsito que vigilen el cumplimiento de estas medidas.

## Capítulo I

### Descripción del tema de investigación aplicada

Para comprender la complejidad del fenómeno del mototaxismo, es menester explicar su origen. De conformidad, al manual estadístico sobre el sector informal y el empleo irregular emitido por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 2013, esta actividad surge como un derivado de múltiples factores, dentro de los cuales se destaca el alto índice de desempleo, la prestación optima de servicio del transporte público y la necesidad de generar ingresos (OIT, 2013).

Algunos autores coinciden en que el primer rastro del mototaxismo en el territorio nacional aconteció en el corregimiento de Mata de Caña en el departamento de Córdoba en la década de los 80 (Arboleda, D y Cobo J, 2016), debido a la falta de oportunidades laborales estables o regulares y la necesidad que tenían los individuos de dirigirse desde lugares lejanos de una manera más rápida, entonces, recurrieron a este sistema. (Cerquera, Ó., Orjuela,C. y Ferrari, S. , 2019, pg 35). Esta actividad se fue consolidando a través del tiempo, hasta lograr expandirse en 26 departamentos del país (El Espectador, 2007), entre ellos, el Departamento del Cesar, adquiriendo alta relevancia en el año 2004 en su capital, Valledupar. (RCN radio, 2015).

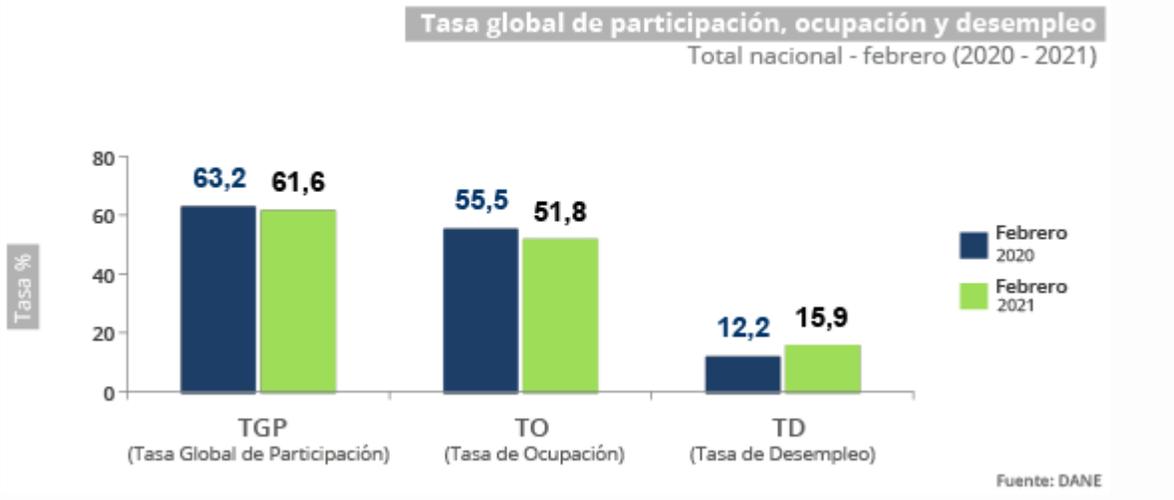
Como consecuencia del desempleo se consolida el mototaxismo, convirtiéndose en una forma de contrarrestar este flagelo, con el fin de obtener una oportunidad de trabajo, por ello, la ciudadanía de estratos 1 y 2, solo tienen como alternativa buscar el sustento dentro del sector informal (Informe de gestión Gobernación del Cesar, 2020). Esta circunstancia, se demuestra en el informe de medición de empleo informal y seguridad social del Departamento Administrativo Nacional de Estadística reciente, en el cual se indica que “la proporción de ocupados informales en las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 46,7% para el trimestre móvil diciembre 2019 - febrero 2020. Obteniendo un porcentaje de 47,9% de 23

ciudades y áreas metropolitanas como epicentro del empleo informal (DANE, 2020, pág. 3).

Lo anterior, refleja unas condiciones particularmente difíciles para los colombianos, que casi la mitad de la población que está en capacidad de trabajar y que está buscando trabajo no lo encuentra y por ende acude a la economía del rebusque, como es el caso de la ciudad de Valledupar.

A su vez, el contexto actual de la emergencia sanitaria ha profundizado los niveles de desempleo en el país, esto se evidencia en el reporte de septiembre del 2020, en el cual la tasa general de desempleo fue de 15.8 %. A continuación, observaremos en el gráfico 1, la situación de desempleo entre febrero del 2020 y febrero del presente año, elaborada por el DANE:

**Gráfico 1:** Tabla global de participación, ocupación y desempleo febrero 2020-2021.



**Fuente:** DANE, 30 de abril 2021

De la anterior información, se prueba que la pandemia si ha afectado la tasa de desempleo, toda vez, que en el mes de febrero fue de 15,9%, lo que significó un aumento de 3,7 puntos porcentuales frente al mismo mes del año anterior (12,2%). Por ello, se colige que hubo un retroceso en los avances de los gobiernos

nacionales por reducir la tasa de desempleo, un aumento considerable en los desempleados que contaba el país antes de la emergencia sanitaria.

De manera análoga, la Gobernación del Cesar en el Informe de gestión del año 2020, se refiere al desempleo, como la causa protagonista de este periodo de tiempo, incrementado por la pandemia, la cual se encuentra por encima de la media nacional, al igual que el nivel de pobreza (Informe de gestión de la Gobernación del Cesar, 2020).

Podemos afirmar, que el mototaxismo ha generado un conflicto social luego de haberse convertido en una alternativa económica rentable para quienes la ejercen, dado que con ese dinero los conductores de las motos se escudan en que este se destina en el mantenimiento de la familia. Sin embargo, bajo estudio de la Cámara de Comercio local, existen otros motivos, la principal es la ausencia de oportunidades laborales, la falla que hay en el servicio de transporte formal al no brindar diversas rutas; el deterioro de los buses y la poca educación que tienen estos ciudadanos (Cámara de Comercio de Valledupar, 2015).

Así mismo, establecemos que el mototaxismo no ofrece una relación laboral legal, a pesar de que genera un ingreso, este no es clasificado como salario, puesto que excluye un elemento esencial del contrato laboral. Además, se tiene como una actividad informal que ha traído consigo afectaciones como la comisión de actos delictivos, a la deserción escolar y al uso del sistema de transporte que si es avalado y seguro por el gobierno.

Por ende, se establece que la existencia del mototaxismo parte del desempleo y de fallas en las administraciones locales que no actuaron a tiempo para combatir dicho flagelo. Simultáneamente, vemos que no solo es un tema sin regulación, sino que impacta en diferentes aspectos como la movilidad de las ciudades pequeñas, como es el caso de Valledupar, también facilita la ilegalidad, como el hurto y la competencia en el mercado de transporte.

## **Pregunta de investigación aplicada**

¿Qué estrategias de intervención deben aplicarse para reducir el transporte informal que ofrece el mototaxismo en Valledupar?

En ese sentido, para realizar un diagnóstico es pertinente recoger y analizar datos que permitan comprender concretamente el tema en cuestión a través de fuentes primarias y secundarias. Las fuentes primarias se componen de dos entrevistas, la primera es al exalcalde Augusto Uhía, quien tuvo la gestión de la capital cesareense desde el 2016 al 2019, esta entrevista es relevante para la investigación, toda vez que el exmandatario a partir de los conocimientos adquiridos a lo largo de su carrera política (concejal y alcalde), nutre este análisis de información sobre las estrategias que realmente pueden funcionar en la disminución del mototaxismo debido a que conoce las falencias y errores cometidos en las políticas públicas anteriormente impartidas.

Y, la segunda a Juan Alberto Lara Rojas actual director de tránsito de Valledupar, quien nos va ayudar a determinar el grado de coordinación existente entre el Gobierno Nacional y la Alcaldía Municipal, así mismo nos ilustrará sobre los aspectos principales para tratar y a la creación de una solución sólida para esta modalidad de empleo informal. Por otro lado, en las fuentes secundarias tenemos la revisión de informes de gestión del Concejo Municipal, Alcaldía Municipal y de la Secretaría de Tránsito y Transporte de la ciudad junto con estadísticas ofrecidas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, para acompañar de elementos cuantitativos la propuesta de solución.

Análisis documental que se logra complementar con los resultados obtenidos en las mencionadas entrevistas ya que, tanto la información obtenida como las cifras reportadas por el DANE, soportan lo explicado por los entrevistados, dado que, en principio los mototaxistas indican que las causas de seste modalidad de empleo se enfrasan en los siguientes factores,

*“No ... Por qué las cosas siguen difíciles y me conocí con una muchacha y tengo dos hijos con ella y ... y las cosas no están fáciles ya... a veces yo quiero retomar el estudio o sea a mí me faltan dos años para terminar el colegio ya... pero... ¡si estudio, no como ya! Sencillamente las cosas están así, no me da el presupuesto, porque aja también me toca ver por los hermanos míos que están, son menores todavía no pueden valerse por sí mismos”. (Entrevista Personal).*

De igual manera, se comprobó por medio de esta entrevista que si bien el desempleo y la falta de capacidad de estas personas para ejercer otro empleo, estas atraviesan por duros momentos, ya que explicaron las ventajas y desventajas del mototaxismo,

*“No, a veces no, por el peligro que hay en las calles con las motos, que aquí son muy atravesados, ¿ya me entiendes?..y no ... se le atraviesan a uno en cualquier momento , uno va en la vía de uno y le pueden salir de repente y todos los días, o sea si a mí me saliera otro trabajo yo lo cogiera porque a veces yo salgo y no sé si voy a llegar con plata a la casa o que ¿ya me entiendes? Si algún atravesao´, algún imprudente se me atraviesa, me daña la forma de caminar”.*

*“La ventaja es que uno mismo se hace su sueldo y no tiene horario de trabajo o sea puede llegar a la casa a la hora que sea y la desventaja es eso que el sol lo va jodiendo a uno de los riñones, la próstata, las cuestiones así, el peligro en la calle también con los imprudentes, esas son las desventajas. **Si pudiera ejercería otro trabajo, dejaría quieto un rato el mototaxismo, por el cual el peligro y también que le hace daño al cuerpo de uno**”*  
(Entrevista Personal).

Es decir que, si bien a su juicio se considera una fuente de ingresos, se demuestra una vez más que no es una modalidad de empleo segura, no solo porque este fomento o facilite la comisión de actos delictivos, sino que tampoco ofrece calidad de vida para los ciudadanos que practican este empleo informal que por la necesidad de tener recursos lo hacen.

## Capítulo II

### Marco normativo

Las políticas públicas atienden problemáticas específicas, tal como lo establece Laswett, *“es una ciencia orientada entorno a los problemas, caracterizándose por ser contextual, multidisciplinaria en su enfoque y explícitamente normativa en su perspectiva”*. En ese orden de ideas, la problemática objeto de estudio no es la excepción.

En este contexto, se pretende proponer un plan de gestión encaminado a reducir el transporte público informal ofrecido por el mototaxismo en Valledupar. Para ello, es necesario examinar las leyes y decretos más relevantes que han intentado regular esta actividad, las cuales se discriminan en la siguiente tabla.

Denominación	Descripción
Constitución Política Artículos 1,2 y 365	Dispone que los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado es quien mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.
Ley 105 de 1993	Señala que la operación y actividad del transporte público estará bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Ley 366 de 1996	Dispone que el carácter de servicio público esencial está relacionado con la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.
Ley 769 de 2002	Por la cual se crea el Código Nacional de Tránsito, en él se regula el servicio de transporte, sus calidades y especificaciones. De igual manera, señala que los alcaldes son las autoridades competentes para regular esta actividad, mediante la expedición de normas y medidas necesarias para mejorar el tránsito.
Decreto 000059 del 24 de febrero de 2010	“Por el cual se prohíbe el tránsito de parrillero los días miércoles y sábados”
Decreto 000396 del 29 de diciembre de 2015	“Ordena que sólo el propietario de la motocicleta podía conducirla, mientras que los parrilleros debían ser del núcleo familiar y limitó el ingreso de estos vehículos por ciertas zonas del centro de la ciudad”.
Decreto 0038 y 0039 de 2016	“Por el cual se permite que hasta cinco personas del núcleo familiar del propietario de la moto podrán moverse en dicho vehículo. Igualmente, se podrá registrar un acompañante habitual con el cual no necesariamente debe existir algún grado de familiaridad. Adicionalmente, impuso la restricción de motos en diferentes vías y horarios.  Así mismo, reconoce que la consecuencia del incumplimiento de estas directrices son sanciones pecuniarias”.
Decreto 000090 del 29 de enero de 2020	“Elimina el día sin moto y crea el programa de miércoles sin moto desde las 8:00 de la mañana hasta las 6:00 de la tarde”

Ello, facilita la construcción de un plan de gestión más eficiente, pues a partir de todas estas leyes podemos extraer aspectos y medidas que, si han contribuido a controlar la actividad del mototaxismo, como también prescindir de elementos que no han aportado a la mitigación del empleo informal. En ese sentido, se sustraen la imposición de sanciones pecuniarias en caso de incumplir la restricción de las motos

en algunas vías y horarios específicos, la prohibición de parrilleros unos días de la semana. Y, por el contrario, propuestas tales como que, el parrillero sea solamente un miembro del núcleo familiar desecharlas.

Así mismo, adquiere gran relevancia para conocer que se ha venido aplicando y evidentemente no proponer las mismas estrategias. Adicionalmente, nos sirve para revisar si en efecto puede afirmarse que las propuestas no han sido adecuadas o si se han tenido problemas en su implementación por parte de los agentes departamentales encargados.

De manera análoga, se debe advertir que a partir de la entrevista realizada al exsecretario de tránsito Roberto Daza, cuyo periodo de gestión abarcó el duro momento de la pandemia añade a esta investigación programas y normas que se han implementado a lo largo del tiempo con el fin de contrarrestar esta situación:

*“Bueno, programas y estrategias yo creo que se pueden dividir en dos, en dos aspectos número uno; a nivel nacional, que han sido beneficiados los habitantes de Valledupar en estos programas, que son los Conpes de la industria del transporte, los Conpes de transporte público. Ahí tenemos los Conpes 2012 y 2013, 3167 si no estoy mal, no recuerdo ya conpes que tienen casi 20 años, pero estas terminaron basando todas las políticas que tenemos nosotros a nivel nacional, de promoción del transporte público colectivo en los Conpes, que le dieron vida a los sistemas de tráfico de transporte público.*

*No podemos negar que a partir de esos Conpes Valledupar tuvo un ingreso acerca de 300 mil millones de pesos para mejoramiento de vías, para mejoramiento de alcantarillado y acueducto, que está impactando de manera positiva el bienestar de los ciudadanos. Eso, por un lado, de manera local., yo encuentro que ha habido algunos aciertos, aciertos en los cuales fuimos pioneros. **Yo recuerdo algún secretario de Tránsito, tal vez Gustavo Cavas, que fue el que trajo el día sin parrillero creo,***

**si no estoy mal que fue la ciudad pionera a nivel nacional que implementó esa medida** (Entrevista Personal).

*Creo que de allí y de la experiencia que se vivió en Valledupar en ese entonces, era aproximadamente alrededor del año 2008. Hace ya casi 12 años, 13 años se logró, pues en todas las ciudades de la costa se disminuyera en gran medida el mototaxismo. Pero como bueno el mismo Estado colombiano le determinó a esas normas locales, la vigencia no superior al año. Entonces no había continuidad, todos vemos que esas medidas se toman por un tiempo, luego se retiran y esa falta de continuidad es lo que tal vez le permite al mototaxismo la vigencia que ha venido teniendo durante tanto tiempo (Entrevista Personal).*

Se extrae de lo anterior, que como hemos venido afirmando durante el análisis que las medidas impartidas, podría decirse que dentro de estos últimos diez años han sido por mucho eficaces durante un pequeño periodo de tiempo, no permanecen en el tiempo, lo que se traduce en ineficacia y en la consolidación del mototaxismo como actividad informal de empleo o medio de transporte. Además, se reitera que verdaderamente debe implementarse un modelo de gobernanza colaborativa con el Gobierno Nacional, en virtud de lo expuesto por el exsecretario:

*“Pienso que hay que hacer varios abordajes desde el primer lugar desde el **punto de vista del gobierno nacional, pues este debería de dejar de achacarle todo ese tema de manera exclusiva a los gobiernos locales.** ¿Por qué? Porque en los municipios, por lo menos en un municipio mediano o pequeño, con todo tipo, de tercera categoría hacia abajo, tercera, cuarta o quinta... etc. **Muy poco encuentras personas capacitadas en temas de normas de tránsito, en temas de ingeniería de tránsito y de transporte.** Por lo que la toma de medidas necesarias para realizar ese control de ese*

*fenómeno tan complejo, es un fenómeno no solamente de transporte, sino es un fenómeno social, un fenómeno económico (Entrevista Personal).*

*En consecuencia, **es muy difícil que te encuentres a personas capacitadas para manejar ese fenómeno.** Yo creo que **una de las medidas primordiales es que el Gobierno asuma gran parte de la responsabilidad, gran parte de la gestión, gran parte del análisis para medir este problema. El Gobierno no puede quedarse con el simple hecho de sentarse a dictar normas y dejar que los municipios se defiendan como puedan** (Entrevista Personal).*

En ese orden de ideas, se colige que el mototaxismo afecta en gran medida tanto la seguridad vial, como la relación social entre ciudadanos y entre estos y el Estado. Adicionalmente, el exsecretario expuso que el Gobierno Nacional debe ser más diligente y cuidadoso en el momento de imponer las decisiones, que responden a esta práctica, para ello, se extrae lo siguiente:

*Existen medidas, impuestas por el Gobierno Nacional que no resultan para nada pertinentes ni eficaces, como por ejemplo la interpuesta por el presidente Iván Duque al inicio de su mandato el primer año del 2019 y diciembre el 2019, están decisión adoptada por Presidente en retirar de los municipios, la participación de la policía de tránsito de DITRA, una decisión nefasta, porque lo poco que se podía tener para para hacerle frente a todas las dificultades de movilidad, de transporte, transporte que tiene un municipio que requiere del acompañamiento de DITRA, la cual se iba a retirar en su totalidad, cuestión que no sucedió, sin embargo, se la han retirado gradualmente (Entrevista Personal).*

Bajo este supuesto, el exsecretario indicó “que el primer paso es que el Gobierno Nacional asuma mucha más responsabilidad, de una manera más activa. Ayude con capacitación, con acompañamiento permanente, que las oficinas del Ministerio de Transporte en cada uno de los territorios se conviertan en un direccionador o en un coordinador o en un ente que ensamble a las

*distintas autoridades de tránsito y transporte y de movilidad en los diferentes territorios.*

*A partir de mi experiencia, considero que después de la buena educación y el empleo en los territorios, se ubica la movilidad y si se tiene una movilidad que no se controla, allí comienza la indisciplina ciudadana. Si usted tiene una movilidad, de la que usted no le da la importancia. Por allí, comienza el desastre y el desorden de los ciudadanos. Y cuando usted comienza a ordenar la movilidad de un municipio, se comienza a ordenar de ahí para adelante todo porque la gente se siente, se siente segura, se siente organizada, se siente bajo los parámetros sociales definidos y ya se comienza a respetar, comenzando a no arrojar basura, comienza a respetarse con el vecino, ahí es donde todo el mundo, se enfoca en lo que debe y deja de haber empezado a ver esa (Entrevista Personal).*

Sumado a ello, el exalcalde Augusto Uhía aclaró desde varias aristas la manera de enfrentar este empleo informal, así:

*En primer lugar, está el control como la medida más efectiva, ¿por qué control? Porque usted no va a tener como alcalde de una ciudad 6.000 empleos para ofrecérselos a los mototaxis, para acabar todo el mototaxismo, además porque hay mototaxis que se le brindaron oportunidades de empleo y ellos mismos admitieron que no les gustaba cumplir horarios, que prefieren la moto, dado que, pueden manejar su propio tiempo, horario e ingresos. Entonces, lo que resulta más efectivo en el tema de disminuir la proliferación del mototaxismo son los controles, programas como el DNP con el DPS se desarrollaron diferentes programas en el gobierno anterior conozco, que a los mototaxistas se les daba una bonificación de \$400.000 y tenían que prestar un servicio social, por lo tanto, limpiaban algunas partes, y posteriormente, salían de ahí a ejercer el mototaxismo” (Entrevista personal).*

Ahora bien, con base a lo anteriormente relacionado, es menester realizar un contraste con algunos conceptos aplicables y pertinentes para la materia, entre estas, en primer lugar, se advierte que las redes políticas y públicas adquieren alta relevancia, en razón a que, incluyen la participación de diversos actores involucrados en algún problema público o solución que pretende resolver. Redes políticas son los procesos de interacción de actores públicos privados que participen en el diseño e implementación de políticas públicas. Además, que se compone de la afiliación y la integración, donde la primera analiza a los participantes y sus intereses y la segunda, se encarga de la frecuencia entre los pertenecientes a la red respecto a los asuntos públicos (Díaz López Guillermo, 2017 pág 220).

En segundo lugar, se requiere de la concreción de las habilidades del Estado previstas por Enzo Completa, tales como, i) la capacidad institucional, entendida como la habilidad del Estado para desarrollar las normativas emitidas; ii) la técnica, que se enfoca en la administración de políticas macroeconómicas y obtener los mejores resultados en la sociedad; iii) la administrativa proveer los bienes y servicios; y iv) la política que permite conocer las demandas de la sociedad (2017, pág 118).

En tercer lugar, la gestión de redes colaborativas, concepto que facilita examinar las diversas estructuras relacionales y su potencial contribución a la cooperación entre organizaciones públicas y privadas (Ramírez-De la Cruz Edgar E. & Castillo-Salas Manilo, 2017), esta se complementa con el ejercicio de la gobernanza colaborativa, la cual debe ejercerse a través de actividades, como la activación, que permite identificar los actores y recursos; el encuadramiento, que se perfecciona mediante el acuerdo de los actores respecto de la metodología y reglas de la red; movilización, fase que conlleva la definición y delegación de las tareas reales por ejercer; y finalmente la síntesis, donde se centra robustecer la confianza entre los actores (McGuire Michael, 2002).

## **Conclusiones**

El mototaxismo es el resultado de la falta de oportunidades laborales y de la ausencia de un sistema de transporte formal adecuado que satisfaga las necesidades esenciales de los ciudadanos, es por ello, que esta actividad informal se encuentra sólida en el territorio valduparense. Con base a todos los elementos, aplicados a esta problemática, se extrae que debe implementarse una estrategia de gestión pública directa e incluyente, es decir, donde las autoridades de tránsito junto a la Alcaldía Municipal desarrollen nuevas rutas de transporte, mayores buses y de mejor calidad, puesto que, si se satisface la necesidad prioritaria de los usuarios, contrarresta el mototaxismo.

De análoga manera, a partir de las entrevistas realizadas al exalcalde Augusto Uhía y al secretario de tránsito actual se puede afirmar que como la situación objeto de análisis es de tan alta envergadura que se requiere de una gobernanza colaborativa con el Gobierno Nacional, no solo para erradicar o no siendo tan ambiciosos de disminuir la proliferación de este empleo informal, dado que, los recursos departamentales no logran ser suficientes para contrarrestar el mototaxismo. Bajo esta premisa, se requiere de una inversión estatal mayormente significativa, para así obtener cambios trascendentales en su disminución.

Por otro lado, se distingue de lo anterior la necesidad imperiosa de la colaboración y cooperación ya que esta modalidad de empleo informal supera las estrategias simplemente locales. Adicionalmente, se sustrae que esta problemática ha aumentado a causa de la indisciplina social, pues esta, ha generado un desenfoco tan grande en los ciudadanos repercutiendo en las responsabilidades de la sociedad. Por consiguiente, debe ejercerse medidas controlantes, es sabido que, a través de otros programas, no logra mantenerse en el tiempo.

Finalmente, se considera que se debe apostar por un modelo de gobernanza colaborativa, donde se abran espacios de participación en los cuáles tal como lo indican Muñoz y Fontaine (2019, pag.102) se pueda “establecer instrumentos afines

a estas especificidades y propiciar espacios acertados de participación ciudadana”. En el caso examinado, queda claro que el gobierno local no tiene las suficientes herramientas para mantener en el tiempo directrices imperativas que produzcan como resultado la disminución del mototaxismo. Por ello, es necesario una comunicación fluida entre el gobierno nacional y el departamental. No sólo se requiere de recursos nacionales sino de disposiciones e instrumentos reales, que faciliten por ejemplo, la capacitación de autoridades de tránsito, para que tengan el conocimiento necesario y se pueda mejorar la movilidad en la ciudad. Esto solo es posible mediante una gobernanza colaborativa, sumado al control y el compromiso del gobierno nacional.

### **Bibliografía**

Aguilar, Luis (2006). Gobernanza y gestión pública. Ed. FCE.

Albuquerque, F. (2003). Teoría y práctica del enfoque del desarrollo local. Madrid: Instituto de Economía y Geografía Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Albuquerque, F. (2007). Teoría y práctica del enfoque del desarrollo local. Málaga: Grupo Eumed.

Amor Olaya, M. P. (3 de Enero de 2017). LA HISTORIA TRIPLE DEL MOTOTAXISMO: ¿PLAGA, CONTRAPODER O NEGOCIO? Obtenido de Universidad Tecnológica de Cartagena de Indias: <https://biblioteca.utb.edu.co/notas/tesis/0070589.pdf>

Bautista, O. (2009). Ética pública y buen gobierno. Toluca, Mexico.: Instituto de administración pública del Estado de México.

Bozeman. (1998). La Gestion Publica.su situacion actual. MEXICO: Fondo cultura economica.

CÁMARA DE COMERCIO DE VALLEDUPAR. (10 de Junio de 2015). Causas del Mototaxismo en Valledupar. Obtenido de Cámara de Comercio de Valledupar: <https://ccvalledupar.org.co/causas-del-mototaxismo-en-valledupar/>

CÁMARA DE COMERCIO DE VALLEDUPAR. (18 de septiembre de 2020). EFECTOS DE LA PANDEMIA POR COVID 19 EN EL TEJIDO EMPRESARIAL DE VALLEDUPAR. Obtenido de Cámara de Comercio de Valledupar: <https://ccvalledupar.org.co/wp-content/uploads/2020/09/RESULTADOS-ENCUESTA-EFECTO-DEL-COVID-19-EN-VALLEDUPAR-RES%C3%9AMEN.pdf>

Castro González, M. (2020). Acuerdo N° 006 del 25 de abril del 2020 plan de desarrollo 2020-2023. Obtenido de "Valledupar en orden 2020-2023" Plan de desarrollo municipio de Valledupar: <http://www.valledupar-cesar.gov.co/MiMunicipio/ProgramadeGobierno/PLAN%20DE%20DESARROLLO%20VALLEDUPAR%20EN%20ORDEN%202020%20-%202023.pdf>

Cerquera Losada, O. H., Orjuela Yacue, C. F., & Esteban Ferrari, S. (22 de Mayo de 2019). Mototaxismo y hurto a personas: evaluación de impacto a partir del modelo de diferencias en diferencias. Obtenido de Revista facultad de ciencias económicas: <https://revistas.unimilitar.edu.co/index.php/rfce/article/view/3788/3362>

Oficina Internacional del Trabajo Ginebra. (2002). Informe VI El trabajo decente y la economía informal. Conferencia Internacional del Trabajo 90.a reunión 2002. Obtenido de: <https://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/rep-vi.pdf>

Chica Velez, S. (2011). Una mirada a los nuevos enfoques de gestión pública. Bogotá : Escuela Superior de Administración Pública.

Chica Vélez, S. (2011). Una mirada a los nuevos enfoques de gestión pública. Bogotá: Escuela Superior de Administración Pública.

El Espectador. (3 de diciembre de 2007). "El Mototaxismo a punto de estallar". Redacción Nacional. Obtenido de: <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/20518/u336486.pdf?sequence=1>

El Pilón. (11 de diciembre de 2015). Los decretos que no se cumplen a cabalidad en Valledupar. Obtenido de El Pilón: <https://elpilon.com.co/los-decretos-que-no-se-cumplen-a-cabalidad-en-valledupar/>

El Pilón. (30 de enero de 2020). Adiós al 'Día sin moto' "que hacía un hueco en la economía de Valledupar". Obtenido de el Pilón: <https://elpilon.com.co/adios-al-dia-sin-moto-que-hacia-un-hueco-en-la-economia-de-valledupar/>

El Pilón. (12 de enero de 2021). Parrillero hombre y otras prohibiciones que seguirían vigentes en Valledupar. Obtenido de: <https://elpilon.com.co/parrillero-hombre-y-otras-prohibiciones-que-seguirian-vigentes-en-valledupar/#:~:text=Sin%20duda%2C%20una%20de%20las,La%20restricci%C3%B3n%20ileg%C3%B3%20para%20quedarse.&text=Dicho%20decreto%20pierde%20vigencia%20el,se%20extender%C3%A1%20otros%20seis%20meses.>

Completa, Enzo. (2017). Capacidad estatal: ¿Qué tipo de capacidades y para qué tipo de Estado? Revista POSTData: Revista de Reflexión y Análisis Político, vol. 22, núm. 1, abril-septiembre, 2017, pp. 111-140. Grupo Interuniversitario Postdata. Buenos Aires, Argentina.

DANE. (29 de Mayo de 2020). Gran encuesta integrada de hogares (GEIH) Mercado laboral. Obtenido de DANE: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol\\_empleo\\_abr\\_20.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol_empleo_abr_20.pdf)

DANE. (13 de Abril de 2020). Medición de empleo informal y seguridad social: Trimestre móvil diciembre 2019 - febrero 2020. Obtenido de DANE: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech\\_informalidad/bol\\_ech\\_informalidad\\_dic19\\_feb20.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_informalidad/bol_ech_informalidad_dic19_feb20.pdf)

DANE (30 de abril 2021). GEICH, Mercado Laboral: Informe Trimestre móvil diciembre- febrero 2021. Obtenido de DANE: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

Díaz López Guillermo. (2017). Redes políticas y procesos de descentralización: el caso de cuatro regiones en Chile. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*. G&DR v. 14, n. 1, p. 218-240, jan-abr/2018, Taubaté, SP, Brasil.

Gallego y Medina. (2008). *La gestión social integral en el contexto de la gestión pública participativa*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Gallicchio, E. (2004). *El desarrollo local: ¿cómo combinar gobernabilidad, desarrollo económico y capital social en el territorio?* Montevideo: Centro latinoamericano de economía uruguaya.

Gallicchio, E. (2004). *El desarrollo local: ¿cómo combinar gobernabilidad, desarrollo económico y capital social en el territorio?* Montevideo: Centro latinoamericano de economía humana.

Gobernación del Cesar. (2020). Informe de gestión 2020. Gobernador Luis Alberto Monsalve. Obtenido de: <https://cesar.gov.co/d/index.php/es/rendicion-de-cuentas/informes-de-gestion>

Harmon, M., & Mayer, R. (1999). *Teoría de la organización para la administración pública*. México: FONDO DE CULTURA ECONÓMICA.

Jímenez Restrepo, Diana Marcela. (2011). *La informalidad laboral en América Latina: ¿explicación estructuralista o institucionalista?*. Obtenido de: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ceconomia/article/view/37973/40282#:~:text=El%20enfoco%20estructuralista&text=El%20sector%20tradicional%20o%20informal,ofrecer%20empleos%20de%20baja%20calidad>.

Martínez, J. (2011). Metodologías de la investigación cualitativa. *Silogismo más que conceptos*, 8 (1), 27-38.

McGuire, Michael (2002). "Managing networks: propositions on what managers do and why they do it", *Public Administration Review*, 62 (5), American Society of Public Administration, Washington, pp. 599-609.

Moore, M. H. (2006). *Creando Valor público a través de asociaciones público-privadas*, *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, N° 34, pp. 1-22.

Mora Rodríguez, Jhon James. (2017). La informalidad laboral colombiana en los últimos años: Análisis y perspectivas de política pública. Departamento de Economía Universidad Icesi. Obtenido de: <https://www.redalyc.org/pdf/2331/233154079015.pdf>

Morales, Miguel. (3 de diciembre de 2020). El desempleo: una pandemia que azota a Colombia. Universidad EAN. <https://universidadean.edu.co/blog/el-desempleo-una-pandemia-que-azota-colombia#:~:text=Mientras%20en%20Colombia%20se%20reportan,con%203.79%20millones%20de%20personas.>

Muñoz, J.P y Fontaine, G. (2019). La participación ciudadana en la política de lucha contra la pobreza rural en Colombia. Cuadernos del Cendes, 36 (100), 81-106.

Muñoz, P. (2020). La Gestión Pública: de los modelos al territorio. En: Sánchez y Liendo (Ed.), Manual de Ciencia Política y Relaciones Internacionales. Capítulo IV (95-124). Bogotá: Universidad Sergio Arboleda. Obtenido de: <https://repository.usergioarboleda.edu.co/bitstream/handle/11232/1457/La%20gestio%cc%81n%20pu%cc%81blica.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Muñoz, J.P. (2021). El modelo integral de gestión territorial: una apuesta para la gestión pública. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, G&DR. 17 (3), 45-60.

Organización Internacional del Trabajo (OIT). (2013). La medición de la informalidad: manual estadístico sobre el sector y el empleo informales. Turín, Italia: Centro Internacional de Formación de la OIT. Obtenido de: <http://www.scielo.org.co/pdf/rfce/v27n2/0121-6805-rfce-27-02-33.pdf>

Ramírez Uhía, A. (2016). "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL 2016 2019 VALLEDUPAR AVANZA". Valledupar: Concejo Municipal de Valledupar.

Ramírez-De la Cruz Edgar E.& Castillo-Salas Manilo. (2017). El caso de la línea 4 del metrobús y la gestión de redes colaborativas urbanas. Economía, Sociedad y Territorio, vol. XVII, núm.53. Páginas 145-169.

Revista Semana. Monsalve, José. (13 de septiembre de 2006). “Que hacer con el mototaxismo”. Obtenido de: <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/20518/u336486.pdf?sequence=1>

Red Nacional de Agencias de Desarrollo Local de Colombia. (Junio de 2013). Manual desarrollo económico local en Colombia. Obtenido de Red Nacional de Agencias de Desarrollo Local de Colombia: Bogotá

Sánchez Jabba, A. (Marzo de 2011). La economía del mototaxismo: El caso de Sincelejo . Obtenido de Documentos de trabajo sobre ECONOMIA REGIONAL: <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-140.pdf>

Secretaria de Transito y Transporte, V. (2019). Programa: Movilidad eficiente y segura. Valledupar: Secretaria de Transito y Transporte.

Solís Gadea, Hector Raúl. (2010). Elementos para una crítica a la teoría de la gobernanza: el caso de Guadalajara, México. Estudios/Working Papers. <https://ortegaygasset.edu/descargas/contenidos/WP-2010-06.pdf>

Subirats, J. (2010). Si la respuesta es gobernanza, ¿cuál es la pregunta? Factores de cambio en la política y en las políticas. Obtenido de ECONBIZ: <https://www.econbiz.de/Record/si-la-respuesta-es-gobernanza-cu%C3%A1l-es-la-pregunta-factores-de-cambio-en-la-pol%C3%ADtica-y-en-las-pol%C3%ADticas-subirats-joan/10008871237>

Suarez José Carlos. (2019). Responsabilidad del estado por la proliferación del fenómeno del mototaxismo en el municipio de Montería. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. Obtenido de:

<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/47752/Trabajo%20de%20grado%20JOSE%20CARLOS%20SUAREZ.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

RCN radio. (3 de febrero de 2015). Mototaxismo en Valledupar: entre la necesidad y el vandalismo. Obtenido de: <https://www.rcnradio.com/colombia/mototaxismo-en-valledupar-entre-la-necesidad-y-el-vandalismo-190281>

Red Nacional de Agencias de Desarrollo Local de Colombia. (Junio de 2013). Manual desarrollo económico local en Colombia. Obtenido de Red Nacional de Agencias de Desarrollo Local de Colombia: Bogotá.

Zurbriggen, Cristina y González Lago Mariana. (2014). Innovación y co-creación: Nuevos desafíos para las políticas públicas. Universidad de la República Uruguay.

### **Entrevistas**

**Augusto Uhía:** Abogado y político. Exconcejal de Valledupar desde 2008 al 2011. Exacalde desde el año 2016 al 2019.

**Roberto Daza:** Exsecretario de Tránsito de Valledupar desde el año 2020 a octubre de 2021.

**Manuel Palacios:** secretario de Tránsito de Valledupar a partir de octubre de 2021

**Abel Antonio:** Ciudadano de Valledupar practicante de la modalidad de empleo informal, el mototaxismo.

Pontificia Universidad Javeriana  
Guía de entrevista

### **Estrategia para el desarrollo local: alternativa al incremento del transporte informal de Valledupar**

**Objetivo General de la investigación:** Proponer un plan de gestión para reducir el transporte público informal ofrecido por el mototaxismo en Valledupar.

Información personal del Entrevistado:

1.1 Fecha:

1.2. Nombre del Entrevistado: **Augusto Uhía**

1.3. Perfil: \_\_\_\_\_

1.4. Entidad: \_\_\_\_\_ 1.5. cargo: \_\_\_\_\_

1.6. Tiempo en la Entidad

1.7. Sector Público

**Tema**

Aspectos relacionados al desempleo como causa generadora del mototaxismo.

1. ¿Por qué cree que se ha dado una proliferación del mototaxismo en Valledupar?

---

---

---

---

---

---

---

---

2. ¿Conoce de programas específicos para enfrentar el mototaxismo? ¿Qué tipo de programas? ¿Qué objetivos deben seguir?

---

---

---

---

---

---

---

---

3. Teniendo en cuenta que el desempleo influye en el mototaxismo ¿Qué programas o estrategias se implementaron en su gestión para disminuir la tasa de desempleo?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

4. ¿Qué alternativas considera se deben abordar para tratar el mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

5. En su periodo de gestión, se siguió implementando el día sin moto ¿Esta medida tuvo efectos negativos?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

6. ¿Fueron eficaces estas estrategias? En caso de que la respuesta sea negativa ¿Por qué no funcionaron?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

7. Ahora bien, teniendo en cuenta la falta de oportunidades laborales, su experiencia y conocimientos, ¿Cuál considera usted es el paso a seguir para hacerle frente al mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

8. En su opinión, ¿Cree usted que el Gobierno Nacional debe tener una mayor participación en las estrategias para contrarrestar el desempleo? y bajo su concepto ¿Qué estrategia sería la más idónea para hacerlo?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

9. ¿El emprendimiento podría ser una herramienta sólida para disminuir el desempleo? ¿De que forma puede implementarse en la sociedad cesarense?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

10. Conociendo a la comunidad cesarense ¿Qué otras soluciones son viables para la disminución del desempleo?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

11. ¿Qué recomendaciones usted puede presentar para enfrentar el mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

---

Información personal del Entrevistado:

- 1. Fecha:
- 2. Nombre del Entrevistado: **Secretario de Tránsito**
- 3. Perfil: \_\_\_\_\_
- 4. Entidad: \_\_\_\_\_
- 5. Cargo: \_\_\_\_\_
- 6. Tiempo en la Entidad
- 7. Sector Público

**Tema 2**

Aspectos relacionados a la ineficiencia del servicio de transporte formal de Valledupar.

1. ¿Considera usted que el servicio de transporte formal puede mejorar? ¿En qué aspectos? ¿Cree usted que ese déficit ha influido en la consolidación del mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

2. ¿Qué programas o estrategias han contribuido al mejoramiento del servicio de transporte formal?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

3. ¿Cuáles aspectos considera deben mejorarse en el servicio de transporte formal?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

4. En su periodo de gestión, ¿Qué mecanismos se implementaron para disminuir el mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

---

5. En ese sentido, ¿Han sido eficaces estas estrategias? En caso de que la respuesta sea negativa ¿En qué cree que fallaron?

---

---

---

---

---

---

---

---

6. Ahora bien, teniendo en cuenta todas las causas, como la falta de oportunidades laborales, su experiencia y conocimientos, ¿Cuál considera usted es el paso a seguir para hacerle frente al mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

---

7. En su opinión, ¿Cree usted que el Gobierno Nacional debe tener una mayor participación en estas actividades?

---

---

---

---

---

---

---

---

8. ¿Cómo ha sido la coordinación de la Secretaría de Tránsito y la Alcaldía Municipal en el diseño de estrategias encaminadas a tratar el mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

9. ¿Qué elementos considera hacen falta en los planes que se han ejecutado?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

10. ¿Qué recomendaciones puede presentar usted para enfrentar el mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

Información personal del Entrevistado:

1.1 Fecha:

1.2. Nombre del Entrevistado:

1.3. Perfil: Mototaxista

1. ¿A qué se dedica? ¿hace cuánto tiempo ejerce el mototaxismo?

---

---

---

---

2. ¿Qué razones lo llevaron a practicar el mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

3. ¿Cuáles son los motivos por los que sigue ejerciendo el mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

4. ¿Se siente seguro ejerciendo esta actividad?

---

---

---

---

---

---

---

5. ¿Si tuviera otra fuente de trabajo ejercería el mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

6. ¿Cuáles son las ventajas y desventajas de ejercer el mototaxismo?

---

---

---

---

---

---

---

---

7. ¿Dejaría de practicar el mototaxismo si tuviera otra fuente de trabajo?

---

---

---

---

---

---

---

---

8. ¿Dejaría de ejercer el mototaxismo por emprender su propio negocio?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---