

7 EL MOTOTAXISMO ¿PROBLEMA INFORMAL O UN MEDIO DE GENERACIÓN DE INGRESOS PARA RESOLVER EN PARTE EL PROBLEMA DEL DESEMPLEO EN MONTERÍA?

Benjamín Castillo Osorio

Recibido: Agosto 20 de 2010

Aceptado: Septiembre 29 de 2010

RESUMEN

El mototaxismo, constituido en una práctica de transporte público que empezó hace más de 10 años en muchos municipios de Córdoba, y que se ha ido extendiendo a 26 de los 32 departamentos del país, se convirtió en una encrucijada social que podría tener repercusiones insospechadas si no se logra darle pronta solución a este grave problema que cada día se incrementa más. Los nuevos trabajadores de este informal oficio son en cierto modo profesionales de todo orden que han perdido su puesto de trabajo y no han logrado emplearse. Entre “agosto de 2008 y abril de 2009, la cifra de mototaxistas en Montería pasó de 3.750 censados a cerca de 8.000 de acuerdo con informes preparados por M. Celis

(2009), representante de este gremio informal”, Montería no ha sido ajena a la crisis mundial y aunque el Gobierno anuncia que acabará con el mototaxismo, no hay forma de darle empleo a tanta gente varada.

Los trabajadores de las motos son muchos profesores de escuelas, e incluso conductores de carro que han perdido su empleo o no han logrado ubicarse en un puesto después de haber tenido su trabajo, o los que nunca han podido contar con la suerte tener un empleo.

PALABRAS CLAVE

Transporte, Empleo, Informalidad, Trabajo, Economía, Individuo.

* Docente Mg. Investigador, Universidad del Sinú.

MOTORCYCLE TAXI DRIVER IS THE PROBLEM OR THROUGH INCOME GENERATION IN PART TO SOLVE THE PROBLEM OF UNEMPLOYMENT IN MONTERIA?

Benjamín Castillo Osorio

ABSTRACT

The motorcycle taxi driver has become a practice of public transportation that began over 10 years in many municipalities of Córdoba, which has spread to 26 of the 32 departments, became a social cross roads that could have unexpected consequence sif you are unable to give prompt solution to this serious problem increases more each day. The new workers in the informal trade are somewhat professionals of all kinds who have lost their jobs and have not been used, among "August 2008 and April 2009, the number of motorcycle taxi drivers in Monteria went to census 3750 about 8,000 according to reports prepared by M. Celis (2009), informal

representative of this guild". Monteria has not been immune to the global crisis and although the Government announced that end with the biketaxismo, there is no way to give employment so many people stranded.

The new workers of the bikes are many teachers in schools, and even truck drivers who have lost their jobs or have not been placed in a job after he had his work or those who have never been able to count on luck to have a job.

KEY WORDS

Transportation, Employment, Informality, Labor, Economy, Individual

El mototaxismo no es un problema, sino un hecho social, del cual nadie previó el crecimiento y la ruta que ha tomado.

INTRODUCCIÓN

El mototaxismo se ha venido desarrollando como una práctica de transporte público que empezó hace más de 10 años en muchos municipios de Córdoba, y que se ha ido extendiendo a 26 de los 32 departamentos del país, y se ha convertido en una encrucijada social que en la actualidad ha conllevado a repercusiones insospechadas, si no se logra dar una pronta solución a esa grave situación que cada día se está incrementando más. Los nuevos usuarios de este modelo de empleo informal son personas que han perdido su trabajo en las pocas empresas existentes en el departamento teniendo en cuenta que algunos son profesionales en diferentes áreas del conocimiento y que no han logrado emplearse nuevamente; si observamos las cifras de número de mototaxistas entre “agosto de 2008 y abril de 2009, estas se han ido aumentado aceleradamente en el municipio de Montería que pasó de 3.750 a 8.000 de acuerdo con el censo en el informe preparado por Miguel Celis Cabeza, representante de este gremio informal”, Montería no ha sido ajena a la crisis mundial y aunque el Gobierno anuncia que acabará con el mototaxismo, no hay forma de darle empleo a tanta gente.

Los nuevos trabajadores de las motos muchos de ellos son profesores de escuelas, e incluso conductores de carro que han perdido su empleo o no han logrado ubicarse en un puesto después de haber tenido su trabajo o los que nunca han podido contar con suerte de tener un empleo.

TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación propuesta es de tipo exploratorio, de ahí la importancia que reviste resaltar que este trabajo es de corte eminentemente científico, ya que se parte de lo general para llegar a lo particular, además es correlacional y descriptivo, con una fase II analítica derivada de la fuente primaria, es decir la información que

arrojan las encuestas, dado que la temática se enmarca dentro de la línea de investigación de la Universidad del Sinú, definida como: “Desarrollo humano regional sostenible” y la sublínea, “Análisis y gestión del desarrollo económico y social de las organizaciones”, cuyo objetivo es el impulso al crecimiento y desarrollo de la región a través de la expansión y creación de nuevas fuentes de desarrollo generadores de ingreso en los tres sectores de la economía, lo cual obedece fundamentalmente a la tipificación del desarrollo económico y social en Córdoba, concordante con las políticas contempladas dentro del plan de investigación de la institución como pilar fundamental para la generación de nuevos conocimientos que deben cumplir papel importante al interior de la sociedad. Por esta razón se considera de vital importancia asumir esta tarea acerca de “La dinámica y/o el crecimiento de la economía con miras a lograr mejor calidad de vida y por ende el desarrollo económico del municipio de Montería”. Para abordar este trabajo se hace necesario tener claro que el sector servicio en el departamento de Córdoba, no ha tenido un proceso de desarrollo acelerado, sino más bien ha sido lento y pausado, sobre todo en el sector de transporte urbano y regional tal como lo muestra la Secretaría de Tránsito Municipal en el informe de Gestión correspondiente al tercer trimestre de 2009, que es el caso de mayor relevancia actual.

De otro lado, los mototaxistas se beneficiarán a través de las estrategias resultantes de esta investigación, cuyas propuestas estarán disponibles y permitirán a este sector contar con elementos de juicio para tomar una decisión frente a esta problemática que tanto agobia a todas las esferas de la sociedad cordobesa y monteriana en particular.

Desde el punto de vista administrativo porque le va a permitir al municipio de Montería y al departamento de Córdoba, contar con unas herramientas eminentemente técnicas que puede aplicar con mucha facilidad para la planificación, ejecución, evaluación, control y retroalimenta-

ción en esta actividad económica considerada hasta el momento como ilegal.

METODOLOGÍA EMPLEADA

Partiendo del hecho de que el proyecto se desarrolla en el departamento de Córdoba, en primera instancia se acudió a la dirección de transportes y tránsito municipal, quien apoya este trabajo de investigación en todo lo concerniente con la información de fuente primaria, lo cual es importante para obtener el universo de mototaxistas objeto de estudio. Sin embargo surgieron algunos inconvenientes tales como: el sistema de clasificación de las motos cuando se matriculan las declaran unas de servicio particular para uso familiar y los que vienen de otras regiones matriculadas; en los formularios de renovación y matrícula que diligencian los propietarios, omiten mucha información que es de vital importancia para el gobierno municipal.

Por consiguiente, la investigación se desarrolla teniendo en cuenta dos aspectos fundamentales como son: 1°. La revisión de la literatura en una primera fase, y 2°. La aplicación del instrumento encuesta, cuya muestra es de 223 encuestados, sobre el total de los mototaxistas que tienen moto legalmente registradas en el tránsito tomando como marco de referencia el espacio temporal comprendido entre 2009 y 2010, así mismo aprovechando la información del censo de mototaxistas hecho por un grupo de personas dirigidos por el presidente del mototaxismo en Córdoba, Miguel Celis. De otro lado la aplicación de la encuesta reporta la información de fuente primaria concordante con el período objeto de la investigación y la aplicación de técnicas en el proceso de producción de esta.

INCIDENCIAS DE LAS DECISIONES DEL GOBIERNO MUNICIPAL FRENTE AL PROBLEMA DEL MOTOTAXISMO AL INTERIOR DEL MUNICIPIO DE MONTERÍA

El mototaxismo, es una actividad económica derivada de la necesidad del transporte público que empezó hace más de 10 años en muchos

municipios de Córdoba, y que se ha ido extendiendo a 26 de los 32 departamentos del país, esto lo manifestó el Ministro de Transporte en una alocución del Consejo Comunitario celebrado en Corozal en junio del año 2008, se convirtió en una encrucijada social que podría tener repercusiones insospechadas si no se logra darle pronta solución a este grave problema que cada día se incrementa más.

Los nuevos trabajadores de este informal oficio son profesionales que han perdido su empleo o no han logrado emplearse; entre agosto de 2008 y abril de 2009, la cifra de mototaxistas en Montería pasó de 3.750 censados a cerca de 8.000 según informe del señor Miguel Celis Cabeza, representante de este gremio informal quien manifestó que “Montería no ha sido ajena a la crisis mundial y aunque el Gobierno anuncia que acabará con el mototaxismo, no se vislumbra algún tipo de solución que ayude a mitigar el problema del desempleo que agobia a una gran masa poblacional de esta zona geográfica.”

Los nuevos trabajadores de las motos son profesionales de diversas áreas, profesores, estudiantes e incluso muchos que han perdido su empleo o no han logrado ubicarse en un puesto después de obtener un título.

Defiende la labor del actual Alcalde de esa ciudad, Marcos Daniel Pineda, que ha ofrecido microcréditos a quienes estén interesados en dejar la moto para comenzar su propio negocio, pero sostienen que este hecho es insuficiente ante el descontrol en el crecimiento de la población del mototaxi. Los microcréditos van entre \$300.000 y \$2.000.000, de acuerdo con el tipo de negocio que propone el interesado. Esto no conlleva que la entrega de créditos vaya a desmontar el mototaxismo y esto es apenas lógico pues si se analiza son créditos demasiado pequeños para lo que requiere una microempresa.

Por eso comenta QUE “el problema se ha federalizado, porque cada gobernante local aplica unas medidas distintas que van en contravía de la realidad nacional”. A su turno, el alcalde de los

monterianos, Marcos Daniel Pineda, reconoció el crecimiento, pero dijo que es perseverante en las medidas y los incentivos que está aplicando, “no es solo el tema del microcrédito, también tenemos el programa Montería Emprendedora y un convenio con el Sena, para capacitar a los nuevos microempresarios”, afirmó Pineda y Rodrigo Méndez ingeniero Electricista, que trabajaba desde hace cuatro años como coordinador de área en una forma de consultores energéticos en Montería, en enero de este año (2010), su jefe lo despidió junto a siete de sus compañeros, la razón, según el empleador es la falta de contrataciones para la firma por culpa de la crisis económica mundial; una semana más tarde compró una moto con parte de la liquidación y se dedicó a ‘rapimotear’ en las calles de Montería, esto es uno de los ejemplos clásicos que cada día encontramos no solo en Montería sino en cualquier otro lugar del país. Entre tanto, Nelson Alvarado, quien se graduó con honores como abogado en octubre del año pasado, perdió la cuenta de cuántas hojas de vida ha pasado en oficinas jurídicas y despachos judiciales, dice inicialmente “Me tocó coger la moto porque este es el único empleo honesto donde no piden hoja de vida y siempre hay vacantes”.

Una carrera en mototaxi desde cualquier punto de Montería a otro, cuesta \$1.000 dentro de un sector donde el trayecto no sea muy largo, de lo contrario ya cobran \$1.500, caso vía hacia la Universidad de Córdoba y sus alrededores, en ambas vías sin importar el recorrido, siempre y cuando sea en la zona urbana de la ciudad. Para las partes más alejadas el precio puede variar dependiendo la distancia y las condiciones de la vía.

A mediados de junio los mototaxistas agrupados en Ademotcor, pretenden tener el nuevo censo real de los nuevos trabajadores de las motos en la capital cordobesa, donde nació esta forma de transporte público ilegal hace más de una década y que se ha extendido a diversos departamentos del territorio nacional.

Otro de los problemas además de los de nivel

local ha sido el desplazamiento que ha originado este fenómeno a los trabajadores de transporte urbano en la Costa. Cuatro ciudades de los departamentos de Córdoba y Sucre, (Lorica, Cereté, Sahagún y Sincelejo) prácticamente se quedaron sin transporte urbano de pasajeros por el accionar del mototaxismo que ha hecho quebrar empresas transportadoras y tiene amenazadas a otras, como el caso de Montería.

Pero la situación va más allá e incluso los mismos sistemas de transporte masivo que avanzan en Barranquilla y Cartagena también están siendo objeto de cuestionamiento por este fenómeno, el caso más grave se aproxima en Montería donde los transportadores luego de renovar el parque automotor de transporte urbano de pasajeros, con una inversión que superó los \$35.000.000.000, hoy enfrentan una dura competencia de los mototaxistas que diariamente les arrebatan 150 mil pasajeros a los transportadores formalmente constituidos.

Gabriel Jiménez Lugo, gerente de Sotracor, una de las dos empresas que se asociaron en esa ciudad para crear la sociedad Metrosinú, le dijo a los medios de comunicación en Cartagena que las pérdidas del sector ya suman los \$13.000.000, Sotracor y Montería Express adquirieron hace pocos años, apoyados con el sistema financiero, 420 busetas de lujo, con aire acondicionado y hoy solo están en funcionamiento 170. Los cálculos iniciales preveían que las unidades de esta nueva sociedad movilizarían en promedio 500 pasajeros al día y la realidad es que solo logran movilizar un promedio de 320; el valor del pasaje en ese transporte es de \$1.400, las cifras generales señalan que los transportadores urbanos de Montería movilizan al día 75 mil pasajeros y los mototaxistas 150 mil, es decir el doble. Todo ello hace que cada vez más la problemática se vuelva insostenible; “estamos endeudados, amenazados de ser embargados y si no se congela el ingreso de motos, tendemos a desaparecer”, señaló el empresario monteriano.

“En Montería el año pasado habían oficialmente registradas unas 5.000 motos y ya este año se

habla de 7.800. Las motos no están sujetas ni a tiempos ni a recorridos.

El entonces ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego, reconoció la gravedad del fenómeno del mototaxismo en Colombia y en declaraciones a la prensa que cubre la versión 32 de la Convención Nacional de Asotrans, en el Centro de Convenciones del Hotel Las América, precisó que “realmente hemos tenido problemas gravísimos con el mototaxismo, particularmente en Sincelejo, Montería, Barranquilla, Palmira y amenaza a otras estructuras del transporte urbano”. Lo expuesto por este alto mandatario, reconoce el grave problema que representa esta actividad económica que desde un principio ha sido catalogada como ilegal y la ubican dentro del contexto de la economía informal. Sin embargo, el exMinistro, responsabilizó de las soluciones a este problema a los alcaldes. Dice: “Los Alcaldes tienen la obligación de controlar ese fenómeno que es irregular, de impedir la proliferación. Nosotros le hemos dado instrumentos para que controlen el tránsito que es competencia constitucional de ellos, el transporte sí es de nosotros. Algunas acciones se han venido viendo, pero son absolutamente insuficientes”.

En administraciones anteriores, (2004-2008) a este problema se le buscó una solución con el fin de controlar y restringir el mototaxismo pero esto ha ocasionó fuertes disturbios y manifestaciones callejeras en Montería, Córdoba. Cerca de 13.000 mototaxistas se ubicaron en distintas zonas de la ciudad hasta terminar en un fuerte enfrentamiento contra la Fuerza Pública. ¿La razón? Manifestarse en contra de la determinación del alcalde León Fidel Ojeda de ampliar el cerco al centro de la ciudad que incluye la prohibición de ingresar con parrilleros. El alcalde de turno del municipio de Montería impuso esta medida, que se suma al día sin moto y el día sin parrillero con el argumento de que los trabajadores de este medio de transporte continúan ingresando al centro de la ciudad demostrando una clara violación a las normas vigentes.

Para ilustrar la normativa, basta decir que el

nuevo decreto autoriza a los transportistas informales a circular con parrillero solo por fuera de la avenida circunvalar. “Así no hay negocio que funcione”, argumentan estos.

Por eso, su airado rechazo provocó un fuerte choque entre agentes del orden y manifestantes en siete puntos distintos de la ciudad, que desencadenaron en disturbios de gran magnitud presentándose heridos en ambos bandos, pero no es un caso aislado este negocio informal que ha crecido como la espuma se está convirtiendo en un asunto de orden público; por ejemplo, en Barranquilla, el año pasado donde se calcula que hay 10.000 mototaxis, según afirma Germán Puertas del periódico *El Universal* del día 25 de mayo de 2008, se han registrado también masivas protestas encabezadas por estos mensajeros, comerciantes de repuestos y hasta por vendedores de motos. Todos marcharon hacia la Alcaldía en protesta por el decreto restrictivo del alcalde de la época, el cual le prohíbe a las motos circular entre la avenida Murillo y el Paseo Bolívar, los mensajeros y comerciantes, de la mano de los moto taxistas, manifiestan que es imposible desarrollar su trabajo impidiéndoles el ingreso al centro administrativo en donde funcionan notarías, oficinas y a las que tienen que ir diariamente.

Además de Barranquilla y Montería, foco de la protesta hoy, el mototaxismo está presente en Cartagena, Sincelejo, Soledad, Valledupar y Riohacha. El desempleo y el auge de la economía emergente o rebusque, y la falta de una normatividad rigurosa y oportuna, son razones que explican este fenómeno. Pero no es un problema exclusivo de la Costa. En otras ciudades intermedias de diferentes regiones del país también como es el caso de los municipios del Valle del Cauca.

Lo que ocurre es que desde que el mototaxismo apareció en los barrios y zonas marginales de Córdoba y Sucre en el imaginario colectivo se asocia que es un problema costeño. Este fenómeno apareció al finalizar el año de 1998 y entrado 1999, época en que la de la crisis económica

se acentúa en forma más aguda y no solo surgió como una alternativa de transporte sino de salida al problema del desempleo, que se expandió a la misma velocidad con la que los usuarios llegaban a sus sitios de trabajo.

El problema es que creció tan rápido, que el Gobierno no supo cómo enfrentar este fenómeno. Por si fuera poco, el crecimiento del mototaxismo estuvo íntimamente ligado a la caída de precios de las motos, especialmente de bajo cilindraje, y a las facilidades de financiación.

Análisis del Comportamiento de las ventas de Motos entre 2005 y 2009

En el país pasaron de venderse 189.000 motos en el año 2005 a venderse 448.741 el año 2009, según un estudio del Fondo de Prevención Vial. Un ejemplo de este crecimiento desproporcionado es la propia Bogotá.

A este desaforado auge se sumó la falta de atención por parte del Gobierno. Ahora que el fenómeno es masivo y toca distintas problemas sociales y ambientales como el desempleo y la contaminación, la improvisación es la respuesta del gobierno. Esto es evidente en las señales contradictorias enviadas desde el propio Presidente de la República. Para atender el problema solo ha ideado tardías normas restrictivas como el pico y placa, la prohibición de parrillero, el día sin moto y las zonas de circulación prohibida, todo ello acompañado de amenazas de multa, retención del vehículo o la cancelación de la licencia de conducción.

Las contradicciones del Gobierno respecto al mototaxismo han sido no menos que preocupantes. Desde hace dos años el entonces Ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego, anunció la reglamentación del mototaxismo, pero en vista de la amenaza que este medio de transporte implica para los pasajeros y las empresas de transporte tradicionales, declinó en su iniciativa. Respecto a la problemática de contaminación que agudiza el mototaxismo, de tiempo atrás algunos sectores y expertos denunciaron los peligros de la llegada

de la peste asiática a Colombia, pero el gobierno nacional prefirió hacerse el de la vista gorda. Hace dos meses el expresidente Uribe sorprendió al país al anunciar que había que reglamentarlo. En una clara alusión a que había que ayudar a todas esas personas que viven del negocio. Su mensaje generó optimismo. Sin embargo, el exMinistro del Transporte, Andrés Uriel Gallego, se mostró escéptico y se sintió que había sido cogido fuera de base. Y solo hasta hace pocos meses lo prohibió, algo que debió hacer hace cuatro años, cuando aún el fenómeno era controlable.

La conjugación de todos esos elementos ha hecho que el mototaxismo sea una pandemia que será difícil de extirpar, más aún cuando se está convirtiendo en un problema de orden público y social de enormes proporciones, como lo muestran los disturbios que se han presentado en diferentes municipios del país. Por otra parte, es difícil atacar el problema cuando las condiciones para los motorizados son favorables. En estos momentos las motos solo tienen incentivos, pues pagan bajísimos impuestos y no pagan peajes. Y si a esto se suman otros no muy legales, como andar por el carril que quieran, meterse entre los carros y violar señales de tránsito a diestra y siniestra sin que nada les pase, las convierten en el vehículo ideal para andar en las cada vez más congestionadas vías.

Ante este sombrío panorama hay otro que se cocina peligrosamente. Las autoridades de Policía tienen estudios en donde se señala que en algunas ciudades el ejército de mototaxistas que recorre las calles son empleados directos de los grupos al margen de la ley que de esta manera mantienen vigilancia sobre las mismas.

El fenómeno no baja y se ha convertido en una papa caliente para los alcaldes, que deben enfrentar constantes protestas tanto de los 'mototaxistas' –por las medidas restrictivas– como de los conductores formales, que rechazan la disminución de sus ingresos. Los mismos transportadores informales reconocen el aumento, Raúl Torres, vocero de los 'mototaxistas' de Montería, dice que aunque las restricciones han con-

trolado moderadamente el caos en el tránsito, el fenómeno no ha dejado de crecer. La situación ha llegado al punto de escalar hacia hechos de violencia como los del 2 de abril de 2009, en Sincelejo, en los que un 'mototaxista' murió y otras 18 personas quedaron heridas cuando protestaban por la prohibición del tránsito de motos con 'parrilleros' en algunos barrios.

Los que se dedican a esta actividad suelen estar agremiados en cooperativas. Dicen que se ven arrastrados a la informalidad por el desempleo y rechazan los señalamientos de quienes, como algunos mandatarios locales de la Costa, vinculan al fenómeno con el impacto económico que tuvo la desmovilización de las autodefensas. "La Alcaldía no ha tomado medidas contra el desempleo, solo ha sacado decretos, pero eso no sirve para nada, (...) necesitamos trabajar para poder comer", dijo Eusebio Peña, presidente de la cooperativa Corvida, que agrupa a 450 'mototaxistas' de Barrancabermeja, donde hay más de un millar.

Otro tema que complica el manejo de la situación es que en muchos lugares se ha detectado la existencia de monopolios. En Barranquilla hay personas que son dueñas de 20 motos y las asignan como si fueran taxis, a cambio de una cuota diaria; la preocupación por la seguridad de los pasajeros va mucho más allá de los accidentes de tránsito, pues en algunas ciudades se han denunciado lazos entre las 'mototaxis' y delitos como el robo, el sicariato o la violación a menores.

En la Cámara de Representantes cursa un proyecto de ley que busca "regular el servicio público de transporte de pasajeros en motocarro y tricimóvil". La iniciativa no está exenta de detractores. El ex alcalde de Bogotá y presidente ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo Ferrer, opinó: "La legalización del motocarro y el tricimóvil implica un desestímulo a las modalidades formales y seguras del transporte público, como es el caso del colectivo, lo cual no solo se traduce en reducción del recaudo tributario asociados, sino en desempleo, inseguridad ciudadana

y, en general, una compleja problemática social asociada".

El impacto de este medio informal de transporte sobre el transporte público tradicional en las regiones es visible: En Sucre una empresa de buses quebró; en Cauca (Antioquia) han salido de servicio 150 taxis, buses y colectivos y en Riohacha los pocos buses que quedan han tenido que bajar el costo de pasaje para subsistir.

Para controlar la proliferación de esta práctica, la Alcaldía y una asociación de transportadores informales acordaron pintar las motos que se emplean en este servicio con los colores de la ciudad.

La idea, según Miguel Celis Cabeza, presidente de la Asociación de Mototaxistas de Córdoba (Ademotcor), y representante del gremio ante las autoridades locales, es reducir el número de trabajadores de este oficio, muchos de los cuales no son mototaxistas 'puros', sino trabajadores formales, pensionados, ex policías y funcionarios, que en sus ratos libres usan sus motos para dedicarse al rebusque.

El compromiso también pretende acabar con mototaxistas que llegan a trabajar en esta capital desde otros municipios del departamento, incluso, algunos del departamento de Sucre. Según Celis, el fenómeno de los 'mototaxistas-paracaidistas' es frecuente entre las 4 a.m. y las 8 a.m., y entre las 6 y las 9 p.m., y los fines de semana y festivos, durante todo el día. "No buscamos legalizar este sistema, sino reducir sustancialmente el número de personas que se dedican a este oficio, para que queden quienes realmente no tienen otros ingresos para llevar el sustento diario a sus familias."

Otro aspecto tenido en cuenta en el pacto para pintar las motos con los colores de la bandera monteriana (blanco, azul y rojo), tiene que ver con los señalamientos de autoridades y comunidad sobre la vinculación de algunos mototaxistas con actividades de sicariato y otras manifestaciones delictivas. La mayoría de crímenes y atracos

efectuados en la ciudad son cometidos por delincuentes que se movilizan en moto, según estadísticas policiales.

La Alcaldía acaba de concluir un censo que arrojó un total de 2.700 personas dedicadas de tiempo completo al mototaxismo; los censados recibirán un carné del régimen subsidiado en salud.

Gabriel Jiménez Lugo, gerente de Sotracor, empresa de transporte público legalmente constituida en Córdoba, considera que la identificación de las mototaxis con colores es una forma de legalizar esta actividad que ha venido golpeando las finanzas de los transportadores.

Jiménez sostiene que la solución no es uniformar ni carnetizar a los mototaxis, sino buscar alternativas de empleo distintas a ese fenómeno. Dijo que la firma Metrosinú, que presta el servicio público en Montería con una moderna flotilla de buses, atraviesa uno de sus peores momentos financieros por el embargo de 17 vehículos por la banca privada, debido al incumplimiento de un crédito por 10.000 millones de pesos. Sumado a esto, el año pasado les tocó despedir a 100 empleados.

Según un estudio de las empresas legalmente constituidas, el mototaxismo les ha arrebatado cerca de 150.000 pasajeros que a diario viajan en las motos, mientras que apenas 40.000 lo hacen en los buses, microbuses y otros medios de transporte obsoleto, como son los viejos camperos que aun suelen transitar por las calles de Montería. Aunque reconoce la necesidad de trabajo de miles de monterianos, propuso el desmonte paulatino de este fenómeno para salvar el transporte formal.

Los 40.000 pasajeros diarios que transportan no son suficientes para cubrir las deudas y los gastos que tienen desde que renovamos el parque automotor, por eso están pidiendo que les permitan transportar al menos 30.000 personas más.

Los transportadores mostraron su preocupación por correr la misma suerte de Sincelejo, donde hace tres años tuvieron que devolver 580 buses nuevos que habían llegado para modernizar el transporte por culpa del mototaxismo.

En un consejo comunal en Montería el año pasado, el expresidente Álvaro Uribe propuso que las motos solamente sean conducidas por sus propietarios, pero hasta la fecha no se ha cumplido.

Restricciones como el martes sin moto, el jueves sin parrillero y al porte de armas, aún con salvoconducto, se mantienen en Montería como fórmula para controlar el aumento de mototaxistas y problemas de inseguridad. Con más defensores que detractores pero con muchos usuarios y conductores aumentando un negocio que deja cerca de \$1.200 millones diarios, esta forma de mitigar el desempleo es una realidad nacional imposible de esconder, por lo que se necesita del consenso entre los 400.000 colombianos que sobreviven de este sistema de transporte y las autoridades.

El tema es tan importante para el país que hoy está sobre la mesa de los grandes debates nacionales en calidad de problema social. Y, a la vez, es materia de estudio y análisis por parte del Congreso de la República, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), las universidades y el propio Gobierno, que desde 2002 está tratando de buscarle salidas sin que hasta el momento no las haya encontrado.

La discusión se centra primordialmente en las restricciones que impuso el Ministerio del Transporte a los mototaxistas y la necesidad de que el Ejecutivo lo reglamente o se presente un proyecto de Ley en el Congreso con igual fin. El Gobierno sostiene que el sistema de transporte de dos ruedas no es seguro ni apropiado para el usuario, ya que es un factor que ha influido en el aumento de la accidentalidad. Por eso exigió a los alcaldes restringir la circulación de estos vehículos. Pero muchos de los mandatarios que intentaron aplicar las medidas, especialmente en la

Costa Atlántica, se vieron enfrentados a una ola de protestas en septiembre de 2006 en Montería, Sincelejo, Cartagena y Barranquilla. Eusebio Abad Jaramillo Londoño, presidente de la Asociación de Municipios de Antioquia, cree que el problema es mucho más de fondo y la solución no es como la plantea el Ministerio de Transporte. El Gobierno Nacional ha pretendido que un caso que les tomó ventaja se resuelva trasladándolo a los alcaldes, hecho que podría generar desórdenes públicos.

Esta situación, según Abad Jaramillo, coloca a los Alcaldes contra la pared, pues si no aplican las medidas restrictivas, se verán abocados a investigaciones disciplinarias. A lo anterior se suma el hecho de que para cumplir con el mandato del Gobierno central, la mayoría de municipios no cuentan con los recursos suficientes para aplicar las medidas restrictivas. Para el director ejecutivo de la Corporación Nacional de Mototaxismo (Conamotax), Rodolfo Fernández, las medidas del Gobierno son difíciles de aplicar, por cuanto el problema es una “bomba social” que no se puede manejar con restricciones, “más si se tiene en cuenta que en el país existen 156 empresas dedicadas a este trabajo”. En su concepto, en este momento los municipios y muchas ciudades intermedias requieren de este servicio, pues en barrios marginales y zonas rurales, los vehículos de tres y más ruedas no pueden transitar por las condiciones de las vías. En el anterior Congreso durante uno de los debates de la Comisión Sexta del Senado se volvió a agitar este tema tan candente, donde hubo una audiencia pública en la que participaron representantes del Gobierno, directivos del sector afectado y varios congresistas. En el evento se ventilaron las posiciones desde el punto oficial, de algunos alcaldes y de los representantes de Conamotax y se presentó además a los ponentes de un proyecto de ley que busca la reglamentación del mototaxismo. Uno de los ponentes de la iniciativa, el representante a la Cámara por Guainía Pedro Nelson Pardo, sostuvo que el problema debe verse no solo desde el punto de vista de movilidad sino también por el empleo que genera. Pardo recordó que en países como Ecuador y Perú, “el mototaxi ya funciona”, lo que, según él, “muestra su

importancia para las economías locales”.

La encuesta realizada en noviembre de 2006 con 1.400 mototaxistas, de los 20.000 existentes en la capital de Sucre, los investigadores encontraron que para el 95% de ellos es su única actividad, mientras que el 57% recibe entre \$20.000 y \$30.000 diarios, sin descontar los gastos en combustible, la cuota del propietario o la de financiación del vehículo. Otro aspecto que también llama la atención del estudio son los problemas en la salud que genera este trabajo. De acuerdo con los investigadores, lo más preocupante es que las principales enfermedades se manifiestan a mediano y largo plazo: lesiones precancerosas y cáncer de la piel por la exposición a radiaciones del Sol, enfermedades respiratorias, problemas de columna y otras relacionadas con el aparato reproductor masculino. Un estudio que podría tener las mismas características en Cartagena, donde de acuerdo con el experto en el tema Iván García, los habitantes realizan 480.000 viajes diarios, de los cuales en un 10% se utiliza la moto, lo mismo se puede decir de ciudades y municipios como Cúcuta, Valledupar, Quibdó, Montería, Riohacha, Barranquilla, Buenaventura, Popayán, Puerto Inírida (Guainía), Tierralta (Córdoba) o Riosucio (Caldas), donde el mototaxismo es también una fuente básica generadora de empleo.

Por ahora se siguen buscando los puntos de coincidencia para solucionar el problema. El senador del Polo Democrático Alexander López tiene a su cargo la elaboración del proyecto de ley. Mientras tanto, el entorno sigue siendo difícil y el mototaxismo amenaza en convertirse en una bomba de tiempo a punto de estallar y el Gobierno teme que en cualquier momento se pueda repetir lo que sucedió en mayo pasado en Caucasia (Antioquia), cuando los mototaxistas se tomaron la población y quemaron la Secretaría de Tránsito.

Análisis a los hechos más importantes de la realidad de los paradigmas en contra del mototaxismo

El incremento de la morbilidad y mortalidad en

los accidentes donde están involucrados motociclistas.

Cuadro sistematizado por el conservatorio del delito, adscrito al acta de salud y seguridad social, año 2004.

“Demuestran”

Que en el 57% de los accidentes de tránsito de Montería están involucrados motos.

En proporción: 50 mujeres accidentadas/144 hombres. Casi tres veces más hombres que mujeres.

Podemos concluir a partir de estos datos estadísticos que las mujeres son más prudentes y sabias conduciendo motos, y que este es el porcentaje real de accidentalidad en la ciudad de Montería.

Frecuencia del tipo de vehículo de las lesiones en accidentes de tránsito.

Frecuencia del tipo de vehículo de las lesiones en accidentes de tránsito.

Lo que pasa es que por cada motociclista de sexo femenino, hay ocho hombres motociclistas, es decir una proporción de uno a ocho.

Relación Motos por Carro

Datos no oficiales, sino producto de una observación hecha por estudiantes del semillero de investigación de la facultad de Ciencias Económicas de la Universidad del Sinú, determinan que en la ciudad de Montería hay 4 motos por cada 12 carros que circulan en la ciudad.

Este dato es aceptado como cercano a la realidad aunque no es oficial. Ante la ausencia de estudios avalados, lo aceptamos y nos lleva a utilizarlo para sentar la siguiente inquietud:

La probabilidad cuantitativa de accidentes de motos es cuatro veces más que las de un carro, por razones obvias.

Esto significa que realmente es mayor el índice de accidentalidad de otros medios que la moto sola y mucho mayor los muertos por otros medios que los dados por la moto.

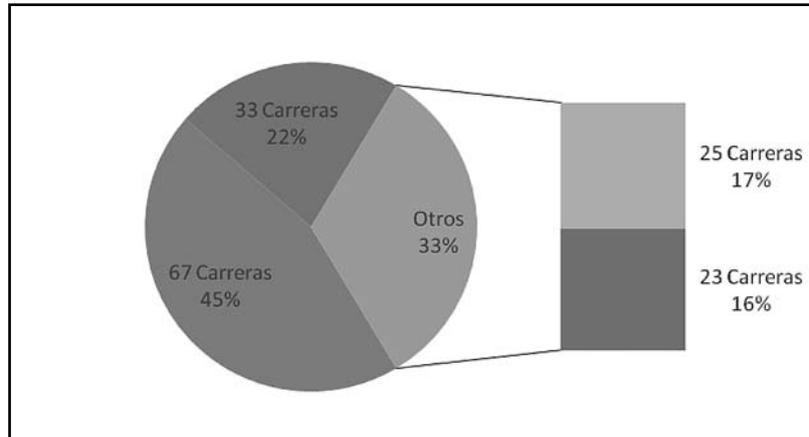
La mayor causa de accidente es la impericia, con el 15,80% y otras que al final se ubican en el mismo sentido, tales como: cruzar sin observar (9,22%); desobedecer señales (7,81%), distraerse (7,67%), sin establecer (12,50%) para un total de 53%.

Es responsabilidad de la autoridad o de la institución que “capacita” como conductor de moto a una persona y la cual al entregar un pase que no corresponde con la preparación que ha recibido por parte de la entidad; la hace a ella responsable de la impericia del conductor. Ahora si se actúa conforme a la aplicación de Ley 769 de 2002 o ley del transporte donde en su Artículo 14 dice: “Capacitación. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados”, cuando esto se hace bien las estadísticas varían automáticamente y de qué forma; en Colombia el número de motos que circulan por las calles de nuestra ciudad, como mototaxistas o como motociclistas es cada vez mayor y sin embargo las estadísticas de las grandes ciudades demuestran cómo bajan los niveles de accidentalidad en donde están comprometidos conductores de motos.

AVANCE DE RESULTADOS

De acuerdo con la información que se deriva del trabajo de campo materializado en la encuesta, se puede afirmar que las personas que realizan mayor número de carreras durante el día presentan el siguiente comportamiento: el 30% del total de los encuestados hace un promedio de 67 carreras diarias, le sigue en su orden los que hacen 33 carreras y representan 14,8%, luego están los que alcanzan hacer un total de 25 carreras diarias y reportan un 11,2%, a renglón seguido están los que respondieron hacer un to-

FIGURA I
¿Cuál es el promedio diario de carreras?



Fuente: Trabajo de Campo cálculos del Investigador Benjamín Castillo Osorio. Noviembre de 2009.

tal de 23 carreras y representan el 10,3%, todo ello indica que en la medida que el trabajador dedica mayor tiempo a esta actividad su rendimiento económico es cada vez mayor, muchos de ellos afirman levantarse a las 3 de la madrugada para empoderarse de su labor es importante resaltar que los que representan los índices superiores de porcentajes son los que tienen su nicho de clientes asegurados, los restantes los buscan durante el día, deambulando por toda la ciudad hasta encontrar clientes o transeúntes necesitados del servicio (ver tabla No 1).

En lo concerniente con la producción o generación de ingresos, el 37,7% responde que le rinde más en el horario comprendido entre 4:00 de la madrugada y las 10:00 de la mañana, hay quienes afirman que esto se da porque no los está molestando el Sol; de otro lado hay menos tráfico vehicular y ya tienen muchas personas que los esperan para ser transportadas a su lugar de trabajo o a la búsqueda de mercancías al mercado. Los que respondieron en horas contrarias están los que derivan más ingresos entre las 3:00 p.m. y las 8:00 p.m., representan el 26,9% del total de los encuestados, no argumentan razones pero afirman que ya en ese momento es donde mejor les va, y en tercer lugar se encuentran los que dicen que de las 10:00 a.m. hasta las 3:00

p.m., producen mucho más que en cualquier otras horas del día, esto reporta un 20,6%, y afirman que se sienten bien trabajando en estas horas, aunque el sol los agobia, puesto que en Córdoba las altas temperaturas oscilan entre los 32 y 39 grados centígrados. Dentro del contexto general son los más representativos estos tres niveles de producción o generación de ingresos diarios. De los antes expuestos se puede colegir que los trabajadores manifiestan diversas reacciones frente a los horarios en que desarrollan sus actividades en la moto, de una u otra forma lo que dejan entrever es la firme intención de buscar la forma de vida y poder llevar el sustento diario a su familia, de cualquier manera que se le presente (ver tabla N° 2).

Observando un poco el panorama, se encuentra que el día de la semana que se le permite trabajar al mototaxista, y que mejor le va se tiene lo siguiente: el sábado un 34,5% y el lunes un 31,4%, en tercer lugar se encuentran los que responden que el día viernes les va bien y representan un 19,3% del total, lo antes expuesto se explica porque los días martes y jueves los mototaxistas no están autorizados para trabajar, pero el jueves pueden andar sus motos sin parrillero solo para hacer diligencias personales o familiares.

TABLA I
¿Cuál es el promedio diario de carreras?

			Porcentaje	Porcentaje
Válidos	8	1	,4	,4
	10	4	1,8	2,2
	15	14	6,3	8,5
	18	1	,4	9,0
	20	23	10,3	19,3
	23	3	1,3	20,6
	25	33	14,8	35,4
	28	4	1,8	37,2
	30	67	30,0	67,3
	32	4	1,8	69,1
	34	1	,4	69,5
	35	25	11,2	80,7
	36	1	,4	81,2
	38	3	1,3	82,5
	40	19	8,5	91,0
	42	2	,9	91,9
	45	7	3,1	95,1
	50	6	2,7	97,8
	53	1	,4	98,2
	55	1	,4	98,7
	65	1	,4	99,1
	70	1	,4	99,6
	75	1	,4	100,0
Total		223	100,0	100,0

Fuente: Trabajo de Campo cálculos del Investigador Benjamín Castillo Osorio Noviembre de 2009.

TABLA 2
En qué hora produce más

			Porcentaje	Porcentaje
Válidos	CUALQUIERA	1	,4	,4
	De cuatro a diez AM y de ocho a once PM	2	,9	1,3
	De cuatro a diez AM y de tres a ocho PM	6	2,7	4,0
	De cuatro AM a diez AM	84	37,7	41,7
	De diez AM a Tres PM	46	20,6	62,3
	De diez AM a tres PM y de ocho a once PM	1	,4	62,8
	De ocho a once PM	22	9,9	72,6
	De tres PM a ocho PM	60	26,9	99,6
	De tres PM a once PM	1	,4	100,0
Total		223	100,0	100,0

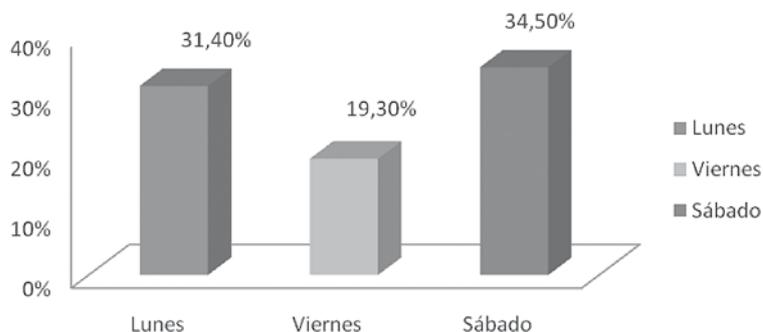
Fuente: Trabajo de Campo cálculos del Investigador Benjamín Castillo Osorio. Noviembre de 2009.

TABLA 3
¿Qué día de la semana que le permiten trabajar le va mejor?

				Porcentaje	Porcentaje
Válidos	Domingo	4	1,8	1,8	1,8
	Lunes	70	31,4	31,4	33,2
	Lunes y Miercoles	1	,4	,4	33,6
	Lunes y Sabado	5	2,2	2,2	35,9
	Lunes y Viernes	2	,9	,9	36,8
	Lunes, Miercoles y Viernes	1	,4	,4	37,2
	Miercoles	13	5,8	5,8	43,0
	Sabado	77	34,5	34,5	77,6
	Sabado y Domingo	5	2,2	2,2	79,8
	Viernes	43	19,3	19,3	99,1
	Viernes y Sabado	2	,9	,9	100,0
	Total	223	100,0	100,0	

Fuente: Trabajo de Campo cálculos del Investigador Noviembre de 2009.

FIGURA 3
¿Qué día de la semana que le permiten trabajar le va mejor?



Fuente: Trabajo de Campo cálculos del Investigador Noviembre de 2009.

ALGUNAS CONCLUSIONES

El mototaxismo es una actividad económica que se fundamenta y proviene del fenómeno derivado de las faltas de oportunidades para un gran grueso de la población del municipio de Montería y del departamento de Córdoba, considerado como una “bomba social” donde los desempleados buscan su sustento para poder satisfacer sus necesidades en parte y llevar a cabo una vida digna ejerciendo esta actividad no muy halagadora para quienes la ejecutan.

De lo antes expuesto se puede concluir parcialmente que ello obedece fundamentalmente a que el gobierno no ha establecido reglas del

juego claras que permitan buscar solución de alternativas de trabajo o fuentes generadoras de ingresos para este sector de población considerado como parte integral de la economía informal. Es importante resaltar que este fenómeno económico proporciona los siguientes hechos:

- Ocasiona grandes disturbios entre la fuerza pública y los mototaxistas
- Preocupación por la falta de seguridad no solo de los accidentes de tránsito sino también porque se han denunciado lazos entre los moto taxis y delitos como el robo, el sicariato y la violación.
- Ha generado impacto de este medio de transporte informal sobre empresas del transpor-

te público formal o legal porque debido a este fenómeno muchas de ellas han llegado a la quiebra.

Por eso, es hora de actuar. Y en ese sentido el gobierno tendrá que gastarse parte de su popularidad y autoridad, pues en juego está el modelo de transporte que el país quiere tener. El fenómeno no baja y se ha convertido en una papa caliente para los alcaldes, que deben enfrentar constantes protestas tanto de los 'moto-taxistas' –por las medidas restrictivas– como de los conductores formales, que rechazan la disminución de sus ingresos.

El tema es tan importante para el país que hoy está sobre la mesa de los grandes debates nacionales bajo la modalidad de problema social. y a la vez, es materia de estudio y análisis por parte del Congreso de la República, el Programa de las

Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), las universidades y el propio Gobierno, que desde 2002 está tratando de buscarle salidas sin que hasta el momento las haya encontrado

PROPUESTA

A nivel de propuesta, considero en primera instancia que el Gobierno nacional, debe tomar el direccionamiento de este flagelo y compartir criterios con los gobiernos Departamentales y Municipales para buscarle una salida viable a este problema que cada día se va acrecentando en todo el territorio nacional, y cuando venga a tomar medidas pertinentes, ya será demasiado tarde. Es importante resaltar también que le proporcionen otras fuentes generadoras de ingreso u otros empleos que les permita a esta gran masa de población obtener su sustento y el de los suyos.

6. BIBLIOGRAFÍA

Noticias El Espectador (página web). Noticias El Tiempo (página web). Derecho constitucional en columnas, Lesmes corredor prins. Congreso de la República (página web) agosto 2009.

Informes de Medician Legal y Ciencias Forenses Seccional Córdoba. 2009-2010.

Informes del departamento de Transportes y Tránsitos del municipio de Montería. 2009.-2010.

Informe de la Clínica de Fracturas de Monteía - departamento de Sistemas. 2009-2010.
