
**EL MOTOTAXISMO: UN MEDIO DE TRANSPORTE
URBANO COMO ALTERNATIVA ECONÓMICA
EN SAN JUAN DE PASTO**

**MOTOTAXISMO: A CONVEYANCE URBAN AND ECONOMICAL
ALTERNATIVE OF PASTO CITY**

Sonia Yanira Burgos Ortiz ¹

F. ENTREGA: 09/12/14

F. APROBACION: 26/02/15

RESUMEN

Este artículo reflexiona sobre la modalidad del mototaxismo como un medio de transporte urbano alternativo, presente en algunas ciudades de Colombia y, en particular, en la ciudad de Pasto. Esta actividad informal es una alternativa de innovación social, que causa problemas sociales, económicos, ambientales y políticos dentro de un territorio, pero, así mismo, se convierte en una opción de subsistencia para quienes lo practican. Por consiguiente, el objetivo del artículo es realizar una aproximación sociológica sobre el impacto socioeconómico que generan los mototaxistas que pertenecen al Sindicato Único de Mototrabajadores de Colombia, a través de un acercamiento etnográfico que visibilice la realidad de estos protagonistas.

Palabras clave: impacto, mototaxismo, movilidad, políticas públicas, trabajo informal.

¹ Egresada del Programa de Sociología. Estudiante del Diplomado en Intervención Social.

SUMMARY

This article thinks about the mode of mototaxism as an alternative means of urban transport, present in some cities in Colombian country, and, in particular, in the city of Pasto. This informal activity is a social innovation alternative that brings social, economic, environmental and political problems in territory, but, also, it becomes a livelihood option for those who practice it. Therefore, the objective of the article is to make a sociological approach on the socioeconomic impact generated by mototaxists belonging to the Trade Union of Motoworkers of Colombian Country, through an ethnographic approach that makes visible the reality of these protagonists.

Keywords: impact, informal work, mototaxism, mobility, public policies.

Introducción

El mototaxismo, como medio de transporte urbano alternativo, es un tema que repercute en las ciudades modernas; se lo puede abordar desde la sociología, la economía, la política, entre otras ciencias, debido a su implicación en los modos de vida de las personas y en el desarrollo de la ciudad donde se practica. Tras una revisión de literatura, se encontraron diversos estudios teóricos e investigativos, en los que aportes sociológicos enriquecen y ayudan a explicar el tema planteado. Así, pues, el surgimiento de medios alternativos de transporte urbano no es un tema actual, ya que se remonta a unos años atrás y en el presente es una temática de interés a nivel local y académico.

1. Algo de Historia

Es importante resaltar que este fenómeno social surgió en Tailandia en los años cincuenta (Panorama del mototaxismo, 2010), cuando los habitantes de este país utilizaron la motocicleta como un vehículo alternativo, similar al transporte público, con el fin de satisfacer la economía de los ciudadanos, puesto que era un tipo de transporte rápido y económico. Más tarde, en la década de los setenta, el mototaxismo se difundió en Asia, y en la década de los ochenta y noventa en Brasil, Colombia y Perú.

Desde la perspectiva de las ciudades latinoamericanas, el transporte público entra en crisis debido a la motorización individual, la congestión vehicular y los efectos negativos que producen las nuevas modalidades de gestión del transporte urbano. Por tanto, la accesibilidad y las condiciones de infraestructura hacen que la crisis se agudice cuando el servicio público de transporte no cubre en su totalidad la necesidad de desplazamiento y, allí, la baja cobertura incita “al desarrollo de servicios más precarios de transporte público, informales e ilegales, que ofrecen mayor agilidad y facilidad para atender las demandas de los ciudadanos” (Carrión, 2001, p. 380).

Según Montezuma (2000), el sistema de transporte es un componente esencial en las ciudades, porque se asocia a la calidad de vida de las personas; además, el problema de la movilidad se asocia a las necesidades de los individuos y no a los desplazamientos; con respecto a esto, el problema de movilidad y transporte de la mayoría de urbes latinoamericanas implica un impacto directo sobre los estratos más bajos de la sociedad. Así, pues, la coyuntura económica propia de la globalización se establece como un factor que propicia la creación de nuevas modalidades de transporte urbano en la ciudad.

Por otra parte, las condiciones de estructura urbana y los elementos socioeconómicos producidos en el espacio urbano son componentes esenciales que determinan el desarrollo en la urbe. Por tanto, “el transporte además de servir una zona, afecta su desarrollo y esta interrelación sugiere la implementación de propuestas de transporte que puedan ser utilizadas positivamente como determinantes de la zona urbana” (Duarte, 2004, p. 1). Según esto, la visión de transporte urbano debe proyectarse hacia la creación de una política de transporte que incluya objetivos reales y realizables y, además, que opere con el objetivo de la mejora de la calidad de vida de la comunidad. La forma como se implementen las políticas públicas, los planes y programas por parte de los organismos estatales, deben ajustarse a las necesidades de la población y al estilo de vida de la ciudad, donde es necesaria la presencia del sector privado como un medio para lograr objetivos comunes y la integración de la sociedad civil a este proceso. Al ser así:

Cuando se formula una política de transporte, es necesario definir objetivos que sean realistas y realizables, que estén estrechamente relacionados con los objetivos de otras políticas del área, tales como vivienda, industria, servicios públicos, comercio y recreación. Debe tenerse en cuenta que todos los objetivos de política, tienen implicaciones económicas y financieras, por lo tanto es vital asegurar que los sistemas de transporte sean tan sostenibles y eficientes como sea posible dentro de las limitaciones prácticas bajo las que ellos operan. (p. 33)

Sin embargo, “América Latina ha experimentado un fuerte crecimiento poblacional en las últimas décadas, asociado a un proceso de urbanización intenso y descontrolado” (Banco de desarrollo urbano de América Latina, 2011, p. 15). Este proceso trae consigo factores negativos que directamente influyen en la calidad de vida de los habitantes; la oferta en servicios públicos no pueden cubrirla los presupuestos actuales, lo que lleva a visibilizar problemas sociales y económicos en las ciudades. Así, pues, en las últimas décadas, la faz urbana de América Latina sufre una serie de cambios, donde pequeñas ciudades se convierten en urbes, lo que conlleva la saturación poblacional, que causa efectos nocivos en el incremento del nivel de la pobreza y la exclusión social. Por ende, las urbes surgieron como resultado del proceso de modernización, que incluye tanto la revolución en los medios de producción y distribución de los bienes económicos como las transformaciones políticas y de mentalidad que ocurrieron en la revolución industrial, cuyas consecuencias se ven inmersas en el paso de una economía rural a una economía mecanizada y de carácter urbano.

En el caso de Colombia, el transporte es “uno de los aspectos más importantes para el desarrollo del país; a través de este se reducen distancias, se hace más sencilla la movilidad entre sus habitantes y se facilita el comercio dentro y fuera de este” (Espinoza, Rodríguez & Uribe, 2007, p. 21). Sin embargo, las nuevas formas de ocupación en la ciudad y las desigualdades existentes hacen que el transporte urbano se fundamente en parámetros de informalidad. Así pues, en el territorio colombiano se experimenta una nueva modalidad de transporte urbano, del que se despliegan externalidades que simultáneamente conllevan la transformación del territorio: “El transporte público urbano presenta importantes rasgos de informalidad, que se observan en la forma flexible

de la explotación del servicio, el cual detecta y responde rápidamente a las demandas que nacen en diferentes lugares de las ciudades” (Banco de desarrollo urbano de América Latina, 2011, p. 261).

Según esto, en Colombia surge un medio alternativo de transporte, cuyo origen se da en respuesta a la escasa oferta laboral para los desempleados de las zonas marginales del Departamento de Córdoba (Observatorio de Mercado de Sucre, 2007, p. 3). El transporte de pasajeros en motocicletas se convirtió en una seria competencia para el transporte público tradicional, debido a la prestación de un servicio puerta a puerta y a bajo costo. En este orden de ideas, el mototaxismo entra a hacer parte del sector informal y se convierte en una fuente económica para cientos de familias colombianas. Debido a la necesidad de obtener ingresos, los habitantes de una región optan por actividades informales, como el mototaxismo: un oficio beneficioso, que implica accidentes, inseguridad, enfermedades, contaminación, comparendos, inmovilización de las motocicletas, entre otros.

Hoy en día, el mototaxismo se ha convertido en “un problema social” (Ardila, 2006, p. 9); su aumento se asocia a motos de bajo costo, que pueden emplearse fácilmente como herramienta de trabajo. Este tipo de actividad informal refleja la coyuntura de la ciudad, puesto que su incremento no revela la innovación y competitividad, que propendieran por el desarrollo regional.

En efecto, se ha generado una dependencia importante hacia este tipo de actividad, ya que se ha constituido toda una economía informal, de la cual hacen parte usuarios, conductores, propietarios, talleres, distribuidores y ensambladoras, entre otros actores que devengan un ingreso del mototaxismo (Sánchez, 2011, p. 8).

Así, pues, la situación del transporte urbano se relaciona con la movilidad social del individuo; las nuevas formas indican la segregación en los sistemas de transporte, porque “la nueva oferta, también producto de la diferenciación económica y social, separa marcadamente la población desde el punto de vista espacial y laboral” (Figuroa, 2005, p. 47). Por esto, Colombia enfrenta una problemática de tipo social, político y económico que lleva a sus ciudadanos a recurrir a las vías de la informalidad y, en su defecto, tender hacia los trabajos ilegales, como alternativa de sobrevivencia ante las diferentes situaciones precarias por las que atraviesan.

2. Metodología

Para efectos del estudio, se realizó una revisión bibliográfica y documental, de autores y teorías vinculados al urbanismo social, a la sociología y la economía. Así mismo, se utilizó un marco interpretativo etnográfico, en el que se utilizaron herramientas tales como entrevistas, que se aplicaron a tres mototaxistas pertenecientes al Sindicato único de Mototrabajadores de Colombia, ubicado en la ciudad de San Juan de Pasto. La información se procesó, organizó y sistematizó con el programa Atlas-Ti; en este sentido, se tomó el fenómeno en su ambiente natural, se detallaron puntos de vista de cada uno de los partícipes, se analizaron palabras y se construyó un cuadro integrador que muestra al objeto de estudio como una totalidad organizada, donde existe un sinnúmero de interrelaciones entre los individuos y, a la vez, se constituye como un proceso dinámico de interacción y de significado.

3. Resultados y discusión

En particular, en la ciudad de San Juan de Pasto, la informalidad está presente en varios sectores de la población que, sin garantías de un trabajo estable, encuentran en la ilegalidad una fuente de ingresos para el sustento del hogar. Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE, 2014), Pasto se encuentra dentro de las trece áreas metropolitanas con más altas tasas de informalidad; la capital de Nariño presentó un 61,5% de informalidad laboral, lo que confirma que la ciudad presenta profundas dificultades a la hora de ofrecer oportunidades de trabajo a sus ciudadanos y, por ello, la mayoría de personas desocupadas busca alternativas de trabajo informales como una opción de supervivencia.

En medio de los diferentes contrastes que ofrece la ciudad, la problemática se centra en el mototaxismo, un tipo de transporte alternativo que lleva a formar parte de un gran ciclo de ilegalidad, donde un excesivo número de personas opta por estas alternativas de vida; sin embargo, hay externalidades que influyen en la situación de la ciudad de Pasto y en la crisis vivida actualmente; así:

Los problemas de inseguridad ciudadana, el problema de desplazamiento forzoso, de campesinos que llegan a la ciudad a buscar alternativas de sobrevivencia y la falta de fuentes de empleo están

construyendo una ciudad en permanente crisis, en la cual, los gobiernos locales de turno, no han formulado políticas públicas serias para enfrentar estas demandas de la ciudadanía (Arcos, 2011, p. 87).

En este sentido, el mototaxismo es una actividad con un dinamismo fuerte; es decir, es un fenómeno que crece constantemente; se asocia en forma directa a carencias, dificultades económicas y laborales. Según Cruz (2009), se está ante un servicio de transporte que atrae a personas vulnerables y grupos sociales empobrecidos, que ven en esta actividad una oportunidad laboral en medio de sus necesidades.

De acuerdo a la información suministrada por la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Pasto, se tiene que en la ciudad es mayor el número de motocicletas respecto a los otros tipos de transporte urbano; por ello, se considera que el aumento en la proporción de motos incrementa el número de mototaxistas en la región. La siguiente tabla muestra el parque automotor con la cantidad de vehículos registrados en el año 2014.

Tabla 1. Parque automotor en la ciudad de Pasto, 2014.

Concepto	Total
Taxis	3.077
Particulares	29.054
Buses	652
Motocicletas	93.130
Total vehículos: 125.913	

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Pasto, 2014

En este mismo sentido, la *Revista Publimotos* (2014), con base en información suministrada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, muestra un informe de motos vendidas en Colombia en el primer trimestre de 2014; según las cifras, se vendieron 325.643 motos de las ensambladoras nacionales; se debe aclarar que, en este informe, no se contemplan motos que no se ensamblan en el país, lo que implica que la mayor parte de las motocicletas vendidas probablemente se usan como herramientas de trabajo para incrementar los ingresos, lo que, a su vez, se traduce en un aumento en el mototaxismo, ya que es una de las actividades que más la utiliza para este propósito.

Por consiguiente, detrás del fenómeno del mototaxismo, se oculta una multiplicidad de situaciones que traen consigo problemas de movilidad, accidentalidad, inseguridad, enfermedades, contaminación, marginalidad y enfrentamientos con instituciones locales y nacionales. Según la normativa colombiana, se han expedido decretos y leyes que van en contra de las personas que se dedican al mototaxismo; por tanto, al transportar pasajeros sin aprobación de la ley, los mototaxistas están lejos de ejercer una actividad formal que los beneficie a sí mismos y conlleve el desarrollo de la ciudad. La Ley 769 de 2002 y el Decreto 2961 de 2006 son normas expedidas por el Gobierno nacional para contrarrestar el mototaxismo en todo el territorio colombiano; sin embargo, estas normas y decretos no hacen que el problema presente menor gravedad; al contrario, lo acrecientan en las ciudades donde esta actividad se ha convertido en la fuente principal para solventar necesidades básicas del hogar.

No obstante, el mototaxismo conlleva consecuencias negativas para la salud pública; a diario se presentan casos de accidentes en la ciudad; según la *Revista de la Facultad Nacional de Salud Pública* (2011), el uso de la motocicleta como medio de transporte ha aumentado en los últimos años, aparejado con un incremento del número de accidentes entre quienes utilizan estos vehículos, en especial jóvenes de sexo masculino. En la ciudad de Pasto, en el quinquenio 2003-2007, la Secretaría de Tránsito Municipal hizo el siguiente reporte:

3.530 motociclistas accidentadas, de los cuales 920 fueron atendidos en el hospital Universitario Departamental de Nariño, fracción que corresponde a 26.06%, ya que algunos recibieron atención en otros centros hospitalarios o, en su defecto, no ocurrieron lesiones, sino daños materiales (Betancourt, Hernández & Ruales, 2007, p. 110).

Por otra parte, el uso de la motocicleta también contribuye a la contaminación del medio ambiente, ocasiona el deterioro de la atmósfera y aumenta el riesgo de enfermedades respiratorias en todos aquellos que la usan cotidianamente. A pesar de sus implicaciones en el medio ambiente, este vehículo se considera de gran importancia en los estratos 2 y 3 especialmente: “Es importante resaltar que el 21,6% de los usuarios en el país, adquieren su motocicleta para aumentar ingresos; es decir, como una alternativa para generar entradas adicionales a sus familias”

(Octavo estudio sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia, 2013, p. 14).

Respecto a esta problemática, el Gobierno Nacional ha promovido debates con la intención de buscar alternativas de solución; actualmente, no se ha legitimado ni se han expedido decretos que legalicen el mototaxismo en ninguna ciudad de Colombia. Por tanto, esta actividad informal prolifera rápidamente y sin mejoría alguna; a la ciudad la sigue penetrando la inseguridad, la exclusión y la desigualdad social. Aunque el Gobierno ha priorizado a las instituciones locales para que trabajaran conjuntamente con la población afectada y regularan el fenómeno, el problema sigue alarmando a la sociedad puesto que, al aumentar desmesuradamente, sigue la alerta ante la movilidad, la accidentalidad, la contaminación y el desempleo; al ser así:

Cuando la movilidad de los habitantes se dificulta, es la ciudad entera la que ve afectado su funcionamiento; si el transporte urbano funciona mal, la productividad, los intercambios económicos y sociales, al interior de la ciudad, no pueden llevarse a cabo o se realizan con mucha dificultad. (Montezuma, 2000, p. 16)

4. Sindicato Único de Mototrabajadores de Colombia (SUNMCOL): retos y realidades

En vista de que el mototaxismo tiene un ritmo acelerado en la ciudad y no se ha reconocido como un trabajo digno, grupos de personas en todo el país decidieron organizarse y reclamar, ante el Gobierno Nacional, la idea de construir políticas públicas que resuelvan el problema de la informalidad y, así, lograr que las personas dedicadas a este oficio puedan acceder a un trabajo formal y reconocido por el Estado colombiano. Por ello, organizaciones como el Sindicato Único de Mototrabajadores de Colombia (SUNMCOL), de la ciudad de Pasto, liderado por su presidente Nelson Eduardo Córdoba, trabaja arduamente por la construcción de una mejor ciudad y un mejor trabajo. Ante este hecho, las voces de los protagonistas no se hacen esperar: relatan deseos incumplidos y una señal de esperanza al final de tanta desesperanza.

Al ser así, el 10 de octubre de 2011, se fundó en la ciudad el primer sindicato de mototaxistas, que actualmente cuenta con 360 inscritos, con personería jurídica 017 del Ministerio del Trabajo. Su objetivo es

contribuir a la construcción de una política pública integral que les dé la oportunidad de trabajar dignamente, dentro de parámetros de legalidad y buen trato, por lo que sienten la necesidad de visibilizarse ante las instituciones locales y, así, obtener garantías y reconocimiento del Gobierno Nacional.

Para los integrantes de SUNMCO, el mototaxismo, como fuente de recursos económicos, es una actividad que ofrece facilidad en su acceso, bajo costo y desplazamientos a aquellos lugares donde los taxis y los buses urbanos y no ofrecen su servicio. No obstante, son fuertes las críticas hechas a las personas que se dedican a esta actividad ilegal, y ese mismo concepto de “ilegalidad” hace que la mayoría de los problemas causados en una ciudad se relacionasen directamente con el mototaxismo. En estos últimos años, su trayectoria no ha sido fácil; grandes obstáculos han marcado su camino, como: las leyes, las autoridades locales, los accidentes, las enfermedades y el rechazo por parte de otros medios de transporte. Desde la percepción del presidente del sindicato:

Los mecanismos implementados por las instituciones locales no son los más adecuados, son perjudiciales porque afectan no sólo a los mototrabajadores, sino a los motociclistas en general y la solución está en sentarnos a dialogar entre todos, no imponer. (Testimonio, Nelson Eduardo Córdoba, 2014).

En esta medida, el sindicato considera que las políticas públicas que se ejerzan alrededor del mototaxismo no pueden hacerse desde una perspectiva aislada ni tampoco limitada: “El reto consiste en la construcción de formas de inclusión, en oposición a la imposición de formas de exclusión” (Torres, 2004, p. 4). Así, pues, ante las medidas establecidas por el Gobierno para controlar el problema, el Sindicato sigue en busca de respuestas positivas que propendan por el bienestar de todos sus miembros.

Pese a las dificultades y decretos municipales impuestos en contra del uso de la motocicleta, esta población, víctima del desempleo, no se deja agobiar. La apropiación de la realidad conlleva que nuevos líderes se proyecten en un nuevo sindicalismo en cada esquina del barrio y corrillo de las ciudades, y ellos convierten la calle en su carrera de vida profesional. Sin duda alguna, para los integrantes de SUNMCO, el mototaxismo no es resultado de la incapacidad de las personas de propender por un trabajo

formal; más bien, es el resultado de “unos dramas sociales profundos y de unas estrategias que parten de la represión y no de la comprensión del fenómeno, que se enfocan en prohibir y no en ofrecer opciones” (Movilidad sin fronteras, 2013). De esta manera, el mototaxismo llega a ser una alternativa de innovación social, porque es un proceso que genera empoderamiento ciudadano y, a través de la prestación de un servicio, mejora la calidad de vida y brinda bienestar a los ciudadanos; de ello, se tiende a innovar cuando una necesidad es el punto de partida para la búsqueda de estrategias que resuelvan las insuficiencias materiales y morales.

Es evidente que San Juan de Pasto no ofrece posibilidades de oferta laboral para todos los habitantes; allí el mototaxismo entra en auge; la falta de empleo y la necesidad de obtener ingresos estimula a las personas a utilizar la motocicleta como un medio de transporte alternativo en la ciudad, lo que les genera diariamente aportes económicos y la satisfacción de las necesidades básicas en el hogar. Aproximadamente, un mototaxista, en promedio, reúne \$25.000 y \$30.000 al día, lo que implica un salario mínimo o más al mes.

Yo trabajo de 6:00 am a 6:00 pm; al medio día me tomo dos horas para ir a la casa y almorzar; aproximadamente, en el día me saco de veinticinco mil a treinta mil, eso dejando lo de la gasolina por aparte. Eso sí, toca trabajar duro; a veces, casi no hay gente que quiera que uno lo lleve, uno se preocupa, pero cuando hay estudiantes y personas que se van a trabajar, la jornada laboral es más relajada. (Testimonio de Nelson Córdoba, 2014)

En concordancia, los integrantes de SUNMCOOL día a día se movilizan por la ciudad llevando pasajeros; en ocasiones, se presentan riñas con los conductores de taxis y buses urbanos, situación que acaba con la posibilidad de re-pensar una ciudad entre todos los actores sociales. Así, manifiesta un integrante del sindicato: “los taxistas y conductores de buses piensan que uno tiene la culpa de todo; recibimos insultos y tampoco nos podemos dejar. Si uno también tiene derecho a trabajar, pero eso es lo que no entienden” (Testimonio, 2014).

Es pertinente aclarar que la mayoría de integrantes de SUNMCOOL solamente ha terminado la primaria; sin embargo, la experiencia del presidente del sindicato contradice la idea de que sólo los de escolaridad baja acceden a este trabajo; el señor Nelson Córdoba es profesional de la Universidad de Nariño, recibió el título de Economista y, al encontrarse

sin oportunidades en la ciudad, decidió optar por un trabajo informal que resolviera problemas de educación de sus hijos, pago de servicios públicos, alimentación, salud, vivienda, entre otros, lo que soporta la idea de que el mototaxismo no es capricho de la gente; más bien es el resultado de una coyuntura social que provoca acciones inmediatas, quizá las menos apropiadas y factibles para la sociedad.

Así, pues, la mayoría de integrantes de SUMNCOL buscan la base del sustento familiar; a cada hogar lo conforman tres o cuatro miembros, que dependen directamente del jefe a cargo, lo que implica una serie de gastos económicos, sumados a que la mayoría no posee vivienda propia, es decir, viven en arrendamiento, lo que incrementa los gastos para esta población.

Por esto, es claro que existe una crisis en la ciudad; según Ulloa (citado en Arcos, 2011) la ciudad se concibe como una empresa para gerenciarse con los parámetros de competitividad, productividad y rentabilidad; por ello, Pasto se diversifica con unas medidas de planeación urbana que deja a un lado las perspectivas socioculturales a la hora de pensarse y construirse. En consecuencia, la crisis día a día se hace más evidente, la ciudad se envuelve en un proceso lento de transformación y, mientras tanto, las personas se discriminan, se empobrecen, se convierten en el blanco de quienes gozan de privilegios en la sociedad.

Por tanto, existen acciones que cambian la perspectiva de ciudad; el ideal de crear conciencia y trabajar conjuntamente por una región integrada se convirtió en el reto principal de SUNMCOL; la participación, el empoderamiento, la solidaridad, la equidad y la gestión estructuran un modelo que, visto desde la innovación social, se plantea como una alternativa válida para los procesos de desarrollo. Por eso, desde la mirada de los protagonistas, el mototaxismo es la oportunidad para crear procesos sociales que traen consigo grandes logros y beneficios para la comunidad; además de ser un medio de transporte urbano eficaz, también forma una conciencia colectiva que atrae masas e impulsa a las personas a movilizarse socialmente.

Como ejemplo de innovación social, la Subdirectiva de SUNMCOL, en pro de construir un barrio mejor, lideró una serie de actividades en beneficio de las mujeres, jóvenes, niños y ancianos del barrio Quintas de San Pedro; producto de esta iniciativa, cada mototaxista donó una silla

para la casa comunal, cuyo establecimiento es espacio de encuentro y participación. Según Coraggio (2001), la clave para promover ideas y perpetuar el cambio es mantener a la gente resolviendo problemas, necesidades, el trabajo conjunto y la participación en las estructuras municipales; estas formas de participación son formas de activar, mantener y ampliar todas esas capacidades.

Sin embargo, todas las problemáticas sociales que surgen alrededor de la ciudad no son un asunto que les interese a todos los habitantes; el tema del mototaxismo pasa desapercibido y, aunque existen alertas ante este fenómeno, es limitado el número de personas que intervienen en el proceso de cambio y transformación del territorio. Los testimonios de los protagonistas plasman una realidad que se debe visibilizar; este es un ejemplo de ello:

No somos gente incapaz de desarrollar un trabajo formal; somos gente que nos hemos quedado sin oportunidades en la vida, pero que tenemos familias esperando comer, hijos esperando ir a la escuela, al colegio, a la universidad. Somos gente que no elegimos ser pobres, gente que se cansó de ir a las oficinas con las hojas de vida y ser rechazados porque no íbamos recomendados por un político reconocido. Somos gente que decidimos trabajar ilegalmente para salir adelante y no dejar que nuestras familias se mueran de hambre (Testimonio, Nelson Córdoba, 2014).

Según esto, es indispensable que la ciudadanía y los entes gubernamentales trabajen conjuntamente en la búsqueda de soluciones para este problema; según Duarte (2004), se debe implementar una política gubernamental que avance hacia una concepción integral de la ciudad, donde las estrategias, programas y proyectos, se diseñen y ejecuten en coordinación con acciones complementarias que contribuyan a concretar su proyecto colectivo.

5. Conclusiones

Como se planteó en el desarrollo de este artículo, el mototaxismo es uno de los tantos problemas que aqueja a la ciudad de Pasto; debido a la fuerte crisis económica que atraviesa, las personas se ven obligadas a optar por vías de informalidad y es notable la presencia de cientos de personas que recorren las calles en motocicleta para movilizar pasajeros. Este fe-

nómeno causa gran impacto social y económico en la región; evidencia una ciudad con personas sin oportunidades, una realidad que aqueja y que discrimina, un laberinto sin salida y sin mejoría.

Por consiguiente, el sistema de transporte que existe en cada ciudad se liga a las condiciones de vida de la población, no sólo en Colombia, sino también en diferentes ciudades de América Latina, donde existen, hoy en día, malas condiciones de transporte público, vías en mal estado, recortes de presupuesto, segregación social y económica del individuo en cuanto a sus condiciones de vida.

El mototaxismo, como una actividad informal, se convierte en un tipo de transporte urbano alternativo en la ciudad y un salvavidas para un gran número de familias pastusas; esta actividad, como fuente de recursos económicos, les permite solventar necesidades básicas y otorgar bienestar a los miembros que conforman el hogar.

Visto desde la ilegalidad, el mototaxismo es una actividad que trae consigo accidentes, contaminación ambiental, inseguridad, enfrentamientos con las autoridades locales y demás medios de transporte urbano, y enfermedades para los conductores; esto conlleva que la ciudad sea escenario de múltiples externalidades negativas que alejan la posibilidad de la igualdad social; sin embargo, este oficio es una alternativa de fácil acceso, pues las personas no necesitan de un nivel de escolaridad alta y el precio de las motos es asequible para su compra.

La saturación de mototaxistas con la que hoy cuenta la ciudad de Pasto es prueba de que el fenómeno prolifera rápidamente; ante esto, se deben tomar las medidas necesarias para contrarrestar el problema; más aún, esta actividad, como forma de trabajo, es la salida más viable a corto plazo que tienen las personas, ante la falta de otras oportunidades laborales.

Por otra parte, la organización y la lucha por la defensa de los derechos humanos incita a plasmar ideas en busca de alternativas de solución frente a la problemática que se vive; por ello, el Sindicato Único de Mototrabajadores de Colombia es un claro ejemplo de movilización social; la creación de este sindicato ha sido un punto de partida para llegar a acuerdos comunes entre la ciudadanía y los entes locales; ha sido la representación de hombres y mujeres que se desplazan día a día por la ciudad para movilizar pasajeros.

Ante el impacto tan grande que el mototaxismo ha causado en el Municipio, el reto para San Juan de Pasto es que debe proyectarse hacia una visión multidisciplinaria y pluridimensional que se dirigiera en pro de la constitución de una mejor ciudad. Para ello, es indispensable la participación de todos los actores durante todo el proceso de movilidad, desde su inicio en la planeación hasta su verificación y control, lo que sólo se puede lograr si existe una continuidad de los planes, programas y proyectos; además, la creación y el establecimiento de esta política pública deben ser novedosos, donde instituciones locales, departamentales y nacionales trabajen conjuntamente para la transformación de la ciudad y su movilidad.

Fuentes

Primarias:

Córdoba, N. (2014). Entrevista de Y. Burgos. [Audio]. Proyecto Sindicato Único de Mototrabajadores de Colombia, Pasto.

Referencias

Arcos Guerrero, J. A. (2011). *Espacio Público, ciudad y ciudadanía en la ciudad de Pasto*. [Quito: Flacso, 2011]. (Tesis de maestría). Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10469/5452>

Ardila, A. (2006) El Mototaxismo: Causas y posibles consecuencias. *Red Voltaire*. Recuperado de: www.voltairenet.org/article143679.html

Banco de Desarrollo para América Latina. (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Recuperado de: http://omu.caf.com/media/30839/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf

Betancourt, J., Hernández, I., & Ruales, A. (2012). Trauma craneoencefálico por accidente en motocicleta, Pasto 2003-2007. *Revista Medicina*. 34 (2), 91-103. Recuperado de: <http://revistamedicina.net/ojsanm/index.php/Revistamedicina/article/view/97-2>.

Borja, J. (2014) Ciudad, urbanismo y clases sociales en perspectiva. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, (126), 111-127.

Carrión Mena, F. (2001). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: Flacso, Sede Ecuador. Páez N, 19-26.

Centro de transporte sustentable de México. (2010). Panorama del mototaxismo. (Archivo PDF).

Coraggio, J. (2001). La promoción del desarrollo económico en las ciudades: el rol de los gobiernos municipales. *Ponencia presentada en la Reunión Anual de Trabajo Red No. 5*.

Comité de ensambladoras de motos japonesas. (2013). *VIII estudio sociodemográfico del usuario de la moto en Colombia*. Recuperado de: <http://www.comitedemotosjaponesas.com/upload/noti/Octavo%20Estudio%20Sociodemografico%20-%202013.pdf>

Cruz, F. (marz., 2009). Mis reportajes. El mototaxismo en Pasto. [Mensaje en un blog]. Recuperado de: <http://otroreportaje.blogspot.com/2009/03/el-mototaxismo-en-pasto.html>.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2014). Medición del empleo informal y seguridad social. (Boletín de prensa). Recuperado de http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_informalidad/bol_ech_informalidad_ene_mar2014.pdf

Duarte, E. (2009). *Una visión de transporte urbano sostenible en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Espinosa Gutiérrez, C. M.; Rodríguez Higuera, C. P. & Uribe Fernández, M. C. (2008). *El impacto socioeconómico del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Montería*. [Chía: Universidad de La Sabana].(Tesis para especialización). Recuperado de: <http://www.sertaobras.org.br/tuk-tuk/wp-content/uploads/sites/2/2010/07/tesetuk.pdf>

Figuerola, O. (2005). Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. *Eure* (Santiago de Chile), 31(94), 41-53.

García, G. (2009) Evolución de la informalidad laboral en Colombia: determinantes macro y efectos locales. Grupo de investigación en Economía Laboral del Departamento de Economía de la Universidad del Valle.

Herazo, Y.; Domínguez, R.; Olarte, S. & Quitian, L. (2011). Discapacidad y mototaxismo. *Revista Facultad Nacional de salud pública*, 29(4), 469-477.
Ministerio de Transporte (2002, ag., 06). Ley 769. *Código Nacional de Tránsito Terrestre y otras disposiciones*. Diario Oficial, N° 44.893. Bogotá.

Ministerio de Transporte (2006, sept., 04). Decreto 2961. *Control de la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal D del Artículo 131 de la Ley 769 de 2002*. Bogotá.

Movilidad sin fronteras. (2013, dic., 27). Integración de mototrabajadores. [Mensaje en blog]. Recuperado de: <http://movilidadesinfronteras.blogspot.com/2013/12/integracion-de-mototrabajadores.html>.

Montezuma, R. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogotá: CEJA.

Núñez, A. & Gómez, C. (2008). Controversia y debate actual sobre el sector informal. *Análisis Económico*, Núm. 54, vol. XXIII. (Archivo PDF).

Observatorio de Mercado de Sucre (2007). El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico. (Archivo PDF).

Redacción Nacional (2007, dic., 03). El mototaxismo, a punto de estallar [Edición especial]. *El Espectador*.

Ruiz, C. (2013, nov., 23). Los de la moto. *El Heraldo*. Recuperado de: <http://www.elheraldo.co/columnas-de-opinion/los-de-la-moto-133334>

Sánchez, A. (2011). *La Economía del mototaxismo, el caso de Sincelejo* (No. 008200). Banco de la República-Economía Regional.

Torres, C. (2004). Reflexiones sobre el contexto del urbanismo en Colombia. *Urbanismo, maestría en urbanismo*, 122-137.

Rubio, A. (2014, oct.). Las más vendidas Enero [Mensaje en un blog]. Recuperado de http://www.publimotos.com/portal_web/home/noticias-nacional/1974-las-mas-vendidas-enero-junio-2014segun-informe-del-ministerio-de-comercio-industria-y-turismo-direccion-de-comercio-exterior.

[Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de Pasto. \(2014\). \(Archivo PDF\).](#)