

# MOTOTAXISMO EN COLOMBIA Y LA ECONOMÍA DUAL. REGLAMENTACIÓN O CONGESTIÓN EN LA MOVILIDAD URBANA

*María Ángel Rodríguez Peniche<sup>1</sup>*

*Diana Carolina Mestra Sierra<sup>2</sup>*

*Dulce María Rodríguez Herrera<sup>3</sup>*

## Introducción

En este artículo se revisa la condición laboral de Colombia, el efecto que tiene en el transporte y la modalidad de transporte que más retos tiene en la ciudad de Cartagena y Colombia, se revisarán datos de organismos multilaterales y sus ordenanzas afines al tema, al tiempo que se explica el concepto de economía dual; se revisará el medio de transporte específico que es la moto como vehículo y su impacto en el empleo, de igual manera se revisará su reglamentación y su relación con la informalidad y la condición actual y una posible solución a bajar su índice de accidentalidad.

Colombia es un país con alto nivel de informalidad, esa condición se presenta por varios factores entre otros la escasa preparación de la mano de obra, la poca demanda de empresas y el gran costo de la formalización para las microempresas. Las grandes empresas manejan economías de escala, es

decir, grandes inversiones que les permiten perfeccionar las tecnologías e intensivas en sus procesos, grandes niveles de producción y no necesariamente mayor empleabilidad o puestos de trabajo, y minimizan costos.

A nivel mundial la Organización de las Naciones Unidas. ONU ha insistido (ya reiterado para muchos) el discurso del desarrollo sostenible y no ha sido fortuito esa apreciación, ya que cada vez es más inequitativo el mundo y la pobreza sigue creciendo, mientras se concentra la riqueza. Colombia no ha sido la excepción y esa brecha entre riqueza y pobreza es lo que se le conoce como economía dual. Los de mayores ingresos y capital se enfocan hacia la globalización, mientras que los de menos ingresos en satisfacer sus necesidades. Algunos le denominan las del pancoger, pues se orientan a suplir sus necesidades básicas insatisfechas.

Dado lo anterior se plantea el siguiente interrogante, ¿de dónde proviene el concepto de

---

<sup>1</sup> Semillerista de Grupo SILOGI y Sembeher. Correo electrónico: mariaa-rodriguezp@unilibre.edu.co

<sup>2</sup> Abogada con estudios en Derecho Comercial y MBA Asesora en Logística Portuaria y Gestora Empresarial y de Semilleros de Investigación; directora de Mestra Lawyers. Correo electrónico: cmestra@cartagenamaritime.com

<sup>3</sup> Semillerista de Grupo SILOGI y Sembeher. Correo electrónico: dulcem-rodriguez@unilibre.edu.co

economía dual? Lo anterior es denominado como Modelo de Lewis, en honor al Premio Nobel de Economía en el año 1979, William Arthur Lewis quien sostuvo que la economía de países en desarrollo trabaja con dos sectores que son el capitalista y el de subsistencia Lewis, A. (1984).

Esa condición de subsistencia se presenta cuando no se puede invertir en bienes que generen otros bienes, a lo que los economistas llaman bienes de capital, entonces las personas al no poder adquirir dichos bienes optan por ocuparse para sólo subsistir.

En medio de esa realidad, la cultura del colombiano ha sido enfocada en salir adelante y emprender, por esa razón es conocido en muchas partes del mundo. Se destaca en oficios más inverosímiles de creer como vender camello en el Sahara o dar clases de otro idioma en otro país foráneo, como lo dijo en la entrega en Palacio de Nariño García Márquez (1996) en "Por un país al alcance de los niños" relacionado con la Misión de Ciencia, Educación y Desarrollo.

Con el crecimiento demográfico y en especial con el crecimiento de su densidad en las ciudades, ya sea por: desplazamiento, mejora de condiciones de vida, inclemencias naturales, como la escasez de agua, hace que se concentre la población y se incrementa la oferta de empleo y escasea la demanda de ocupación de los empresarios, el mercado laboral.

Como resultado de esa condición las microempresas son las que más generan empleo, ya que según el Dane más del 90% son las generadoras de ocupación, unido a que cada vez es más complejo por lo costoso que es emplear a una persona económicamente activa y en edad de trabajar, se opta por la informalidad.

Por esa razón, cada vez menos hay formalización laboral, dándose un incremento de informalidad, las ciudades con mayor informalidad en Colombia son: Santa Marta, Sincelejo, Riohacha y Valledupar por arriba del 63% según el Dane, en Cartagena y durante el año 2022 y según dicha entidad más de 75.000 personas tiene como sustento el servicio de mototaxis, aunque los mototaxistas sostienen que alrededor de 120 mil viven y llevan su sustento a casa gracias al mototaxismo.

A medida que el grueso de la población mundial se concentra en grandes ciudades, sus moradores optan por movilizarse en vehículos más prácticos, estos son las motos. Los países entre más población tienen, más solicitudes de ese medio de transporte se solicita. Motos comercializadas en el mundo

**Imagen 1.** Los países con más motos comercializadas



Fuente: LA REPÚBLICA, noviembre (2022) <https://www.larepublica.co/empresas/colombia-superara-a-estados-unidos-en-ventas-de-motocicletas-con-850-000-unidades-3339569>

La discrepancia está asociada con los mototaxistas flotantes, es decir, los que viven en su área metropolitana y regresan a su ciudad dormitorio, como son los mototaxistas de Villanueva, Santa Rosa y Turbaco, entre otros. En el informe de Cartagena como vamos y durante el año 2020, se dieron 100 víctimas, correspondiente al 58% como usuarios de motos Cartagenacomovamos (2020). Ávila et al. (2019) genera una investigación en donde corrobora el imaginario de la población usuaria y no usuaria del mototaxismo como riesgoso, el Dane (2021) también hace un informe sobre la situación de transporte en Colombia e incluye los restos del mototaxismo. Avila et al. (2022b) revisan los traumatismos

que ocasionan los mototaxistas al transitar por Cartagena.

Por otra parte, Maza Ávila et al. (2019) revisan el aspecto ambiental que ocasionan las mototaxis y su efecto en el entorno y especialmente en el Departamento de Bolívar y en especial su contribución económica al departamento, presenta a su vez que si bien es cierto sirve para los comerciantes para canalizar sus mercancías, también es cierto según los autores que afecta al transporte debidamente formalizado o reglamentado.

Por su parte, Báez y Heredia (2023) revisan las condiciones de trabajo de los mototaxistas haciendo un comparativo entre algunos sectores de Bogotá con otros sectores de Bucaramanga y cómo se encuentran en materia de cubrimiento de salud y seguridad social, partiendo de la informalidad que propicia esa ocupación, al cual sugieren una intervención para su formalización y cubrimiento en salud y la seguridad; mientras que Buchely y Castro (2019) revisan la inclusión laboral de la mujer en este oficio de mototaxistas en la ciudad de Barranquilla y sugieren las entrevistadas en enfocarse más bien a los problemas que se dan por ese medio de transporte y no en su género.

En Popayán, Gómez-Sánchez et al. (2021) hacen un estudio para encontrar los determinantes de los accidentes en donde están

involucrado los mototaxistas y encontraron que a menos edad más accidentes, al igual que entre más educados o con escolaridad y mayor responsabilidad en el hogar, también baja el número de accidentados. Esa información está muy coincidente con las demás ciudades de Colombia.

Las leyes que regulan o en cierta medida se asocian al mototaxismo en Colombia son:

Ley 336 de 1996 en el artículo 23 señala que sólo se reconocen como transporte los registrados o matriculados para el servicio.

Ley 105 del 1993 en su artículo 1 dice que se debe tener calidad en la prestación del servicio.

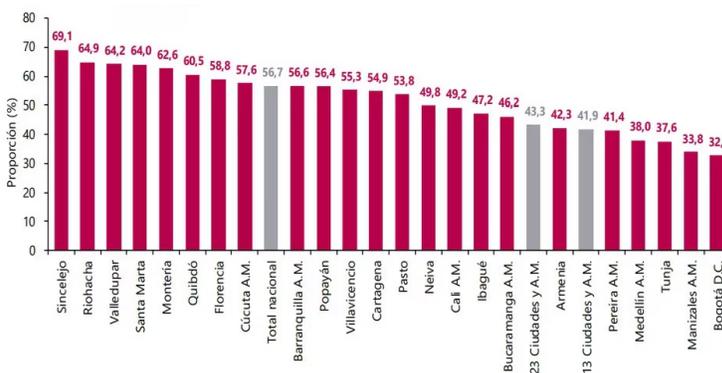
Resolución 3027 de 2010 sostiene que ningún vehículo debe usarse por fuera de lo que establece la licencia de conducir.

Ley 769 del 2020 establece multas a los vehículos que se destinen a otro servicio diferente por el cual se le sacó la licencia.

Cada vez es más específico la regulación del transporte, pero crece la informalidad de cada uno de los medios de transporte terrestre y de esos se incluye los mototaxis, como se ha reiterado.

Por su parte en cuanto al diseño de rutas, Hernández Domínguez (2022) lo hace desde el Chocó, presenta problemas de las vías y el restablecimiento de rutas para el transporte formal, sigue habiendo mototaxismo y mucha inseguridad. En ciudades más grandes y mejor trazadas puede habilitarse vías exclusivas para la circulación de mototaxis, Cartagena de Indias por su morfología natural no es posible, pero si es viable al menos orientar a ciertas vías para descongestionar las arterias principales.

## Imagen 2. La informalidad en Colombia



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).

Recuperado de Infobae (2023). <https://www.infobae.com/colombia/2023/07/12/bajo-indice-de-informalidad-en-colombia-segun-el-dane-576-aun-trabajan-sin-contrato-laboral/>

Nótese que la ciudad con mayor informalidad es Sincelejo con el 69,1%, mientras que Bogotá es la de menor informalidad con 32,8%. Riohacha, Valledupar, Santa Marta y Montería son las ciudades que siguen creciendo en informalidad; le siguen Montería y Quibdó; mientras que las ciudades con el mayor número de mototaxis son: Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla, en gran parte por el crecimiento de su población.

Por qué se convierte en un emprendimiento, se ha concebido desde el imaginario colectivo en las personas de bajos niveles de ingreso, en una gran alternativa para su sustento, es así como Bayona et al. (2021) toman datos empíricos de los mototaxistas y su motivación hacia esa ocupación y encontraron que el gran factor está relacionado con: el no tener un jefe inmediato, el manejo del tiempo o los horarios para prestar el servicio y el ingreso inmediato que no los pone a esperar el pago cuando el patrono lo considere.

De acuerdo a infobae (2022) las ciudades como Bogotá demoran en promedio su movilidad, es decir el tránsito entre el lugar de trabajo y la casa en donde viven en un promedio de 58,8 minutos, le siguen Barranquilla en 47.4 minutos, Cartagena en 42, 4 minutos al igual que Medellín que se demora el ciudadano promedio desde su sitio de trabajo a casa en 42,4 minutos; Cali con 38, 1 minutos, Villavicencio y Bucaramanga en 36,4

minutos y sostienen además que las ciudades que demoran menos en su movilidad son: Riohacha 9,7 y Quibdó en 9,6 minutos.

No obstante, al ser un transporte informal y prohibido, conlleva a un gran riesgo de que se le detenga la moto y guarde en patios decomisada, por lo que la multa es muy costosa; por esa razón, es importante que se pongan en prácticas el fomento de políticas públicas para regular el transporte terrestre, especialmente las motos que hacen parte de la vida cotidiana de los usuarios que laboran o se movilizan de un sitio a otro, como lo sostiene Sierra (2023) y Urueta et al. (2021) quienes sostienen que no debe solucionarse el problema del mototaxismo desde cada localidad, sino que, dada su gran dimensión en Colombia, debe intervenir el ministerio del transporte; dada la complejidad y el caos que existe para la movilidad. Boyano, T et al. (2016) revisan la movilidad en Cartagena de Indias y cómo se encuentran las principales vías de Cartagena.

Daniel Caporale, experto en Proyectos (2014) en entrevista cualitativa sostuvo que una de las formas de tratar de solucionar ese complejo del mototaxismo y las motos en general está en direccionar vías únicas para que se puedan movilizar y causar menos accidentes. Fram, T (2018) propone una ciudad inteligente utilizando sensores, para el manejo de la semaforización y ayude a la movilidad.

## Metodología

Se hizo metodológicamente mediante la revisión de la literatura en dicha materia, acudiendo a documentos, investigaciones y seguimiento de los organismos multilaterales y los entes que monitorean la información en Colombia; por lo que es de carácter reflexivo y hermenéutico e inductivo, apoyados en Hernández-Sampieri et al. (2014) en él se describe la realidad y el contexto de la economía, la movilidad y específicamente el mototaxismo.

## Conclusiones

Entre los aspectos que motivan la solicitud del servicio de mototaxis está: la reducción del tiempo en la trayectoria por evitar trancones o bloqueos en la vía de las principales ciudades de Colombia, unido a lo barato que es la prestación del servicio en comparación con el transporte formal y la gran disponibilidad por el incremento de mototaxis, es un recurso adecuado para los ciudadanos de grandes concentraciones.

No hay relación causa-efecto entre el tiempo de demora de los moradores de las principales ciudades en circular de la casa al sitio de trabajo y el incremento de mototaxis, pues Bogotá es la de más trancones, junto a Barranquilla, mientras que las ciudades como Cartagena, Riohacha y otras del Caribe tienen gran incremento de mototaxis.

A pesar de que existe una regulación muy precisa para el transporte en Colombia, los usuarios del transporte informal se las ingeniaban para prestar su servicio, entre ellos el mototaxismo.

## Bibliografía

- Ávila, F. J. M., Galezo, M. P. F., Flórez, L. C. E., Cano, C. F. S., & Dáger, D. L. (2019). Percepciones del riesgo asociado a la práctica del mototaxismo en Cartagena, Colombia. *Economía & Región*, 13(2), 57-81.
- Avila, F. J. M., Galezo, M. P. F., Flórez, L. C. E., Cano, C. F. S., & Dager, D. L. (2022b). Factores de riesgo asociados con traumatismos causados por el tránsito entre mototaxistas de Cartagena de Indias (Colombia). *Business Innova Sciences*, 3(1), 6-23.
- Báez, N. A. S., & Heredia, T. (2023). Estudio sobre las condiciones de trabajo en el oficio del mototaxismo dentro de la economía informal en las ciudades de Bogotá sector Suba y Engativá y Bucaramanga, sector Plaza Guarín, Parque San Pío. *Gestión de la seguridad y la Salud en el Trabajo*, 5(2), 55-59.
- Bayona, B. T. Q., Burgos, B. M. V., & Sánchez, C. A. P. (2021). El mototaxismo

- como medio de transporte y alternativa económica. *Mundo FESC*, 11(S5), 215-225.
- Boyano, T. O., Romero, S., & Ramos, N. (2016). La movilidad como factor sostenible de la ciudad Cartagena de indias, caso Avenida Pedro de Heredia. *Revista Cultural Unilivre*, (2), 34-40.
  - Buchely, L., & Castro, M. V. (2019). "Yo me defiendo": entendiendo la informalidad laboral a partir del trabajo de las mujeres mototaxistas en Barranquilla, Colombia. *CS, (SPE)*, 23-47.
  - Cartagenacomovamos (2020). Movilidad en Cartagena. Tomado de <https://cartagenacomovamos.org/movilidad-en-cartagena-2/>
  - Dane (2021). Censo Económico de Colombia. Documento Temático Sector Transporte <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/censo-economico/info-metodologica/CE-documento-metodologico-sector-transporte.pdf>
  - Daniel Caporale (2014). El mototaxismo y las motos como medio de transporte. Entrevista cualitativa en Cartagena.
  - Estrada, J. W. M. (2022). Muertes invisibles. Conductas suicidas en el Caribe colombiano: Córdoba, Sucre, Bolívar (2015). UNAULA: Revista de la Universidad Autónoma Latinoamericana (ISSN: 1692-830X-eISSN: 2711-3884), (42), 95-124.
  - Fram, T. O. B. (2018). Puntos Críticos de las Principales Vías Terrestres de Cartagena y su Incidencia en la Movilidad Para la Búsqueda de una Ciudad Inteligente. *Revista Cultural Unilivre*, (1), 65-84.
  - Gabriel García Márquez (1996). Por un país al alcance de los niños. Palabras expresadas en Palacio de Nariño, en ceremonia de entrega de el Informe de la Misión de Ciencia, Educación y Desarrollo.
  - Gómez-Sánchez, A. M., Fajardo-Hoyos, C. L., & Sarmiento-Castillo, J. I. (2021). Mototaxismo y accidentalidad: un análisis estocástico para Popayán, Colombia. *Revista de Investigación, Desarrollo e Innovación*, 11(3), 591-600.
  - Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C., & Baptista-Lucio, P. (2014). Selección de la muestra. *Metodología de la Investigación*, 6(1), 170-191.
  - Hernández Domínguez, L. (2022). Análisis y diseño de rutas en el sistema de transporte público colectivo urbano de la ciudad de Quibdó (Doctoral dissertation,

Universidad Nacional de Colombia). <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/83887/35893011.2023.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

- Infobae (2023). Bajó índice de informalidad en Colombia, según el DANE. <https://www.infobae.com/colombia/2023/07/12/bajo-indice-de-informalidad-en-colombia-segun-el-dane-576-aun-trabajan-sin-contrato-laboral/>
- Infobae (2022). Estas son las ciudades de Colombia con más trancones y aquellas donde es más fácil moverse. <https://www.infobae.com/america/colombia/2022/09/28/estas-son-las-ciudades-de-colombia-con-mas-trancones-y-aquellas-donde-es-mas-facil-moverse/>
- LR. LA REPÚBLICA noviembre (2022) <https://www.larepublica.co/empresas/colombia-superara-a-estados-unidos-en-ventas-de-motocicletas-con-850-000-unidades-3339569>
- Lewis, A. (1984). El estado de la teoría del desarrollo. *Comercio Exterior*, 34(4), 307-313.
- Maza Ávila, F. J., Blanco Bello, R., & María Paula, F. G. (2019). Percepciones sobre los efectos económicos, sociales y ambientales del mototaxismo en municipios del departamento de Bolívar (Colombia). *Panorama Económico*, 27(2), 349-269.
- Sánchez, F. B., Maldonado, J. M. A., & Santiago, M. Z. G. (2020). Análisis socioeconómico del mototaxismo en Ocaña, Norte de Santander, Colombia. *Cultura, Educación y Sociedad*, 11(2), 161-176.
- Sierra, D. C. M. (2023). Políticas públicas para el fomento de la sostenibilidad en transporte terrestre en américa. *Saber, Ciencia y Libertad en Germinación*, 16.
- Urueta, I. O., Mendoza, D. S., & Gonzales, L. I. (2021). El Mototaxismo y su urgente regulación por parte del ministerio de transporte, no por los mandatarios locales. *Saber, Ciencia y Libertad en Germinación*, 14, 52-58.