

**IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE
VALLEDUPAR Y ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN**



Universidad
Popular del Cesar

ESTUDIANTES:

LEYNER JOSÉ RANGEL PÉREZ

DERLIS LLINETH RIVERA ARDILA

UNIVERSIDAD POPULAR DEL CESAR CIENCIAS

ADMINISTRATIVAS CONTABLES Y ECONÓMICAS

PROGRAMA DE ECONOMÍA

VALLEDUPAR

2025

**IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD DE
VALLEDUPAR**

ESTUDIANTES:

**LEYNER JOSÉ RANGEL PÉREZ
DERLIS LLINETH RIVERA ARDILA**

TUTOR TEMÁTICO

MAG. MARTHA ELENA LINERO

TUTOR METODOLÓGICO

MAG. ALBERTO LUIS CUELLO MENDOZA

UNIVERSIDAD POPULAR DEL CESAR

CIENCIAS ADMINISTRATIVAS CONTABLES Y ECONÓMICAS

PROGRAMA DE ECONOMÍA

VALLEDUPAR

2025

INDICE GENERAL

DEDICATORIA	V
AGRADECIMIENTOS	VI
ÍNDICE DE TABLAS	XI
LISTA DE GRÁFICOS	XIII
RESUMEN	XIV
ABSTRACT	XV
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	3
1. EL PROBLEMA	3
1.1. Planteamiento del Problema	5
1.2. Formulación del Problema	7
1.3. Formulación de los Objetivos del Estudio	7
1.4. Justificación del Problema	7
1.5. Delimitación de la Investigación	9
CAPITULO II	14
2. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	14
2.1. Antecedentes de la investigación	16
2.3. Marco Operacional	24

-	HIPOTESIS	26
CAPÍTULO III		27
3.	MARCO METODOLÓGICO	27
3.1.	Enfoque, tipo y diseño de la Investigación	27
3.2.	Población	30
3.3.	Fuente, técnicas e instrumentos	33
3.4.	Procedimientos	36
3.5.	Consideraciones Éticas	43
CAPÍTULO IV		44
4.	RESULTADOS	44
4.1	Caracterización del perfil socioeconómico de los mototaxistas, así como sus motivaciones para recurrir a este medio de transporte.	44
4.1.1	Perfil sociodemográfico	44
4.1.2	Situación Económica	50
4.1.3	Situación laboral	55
4.2.	Análisis de las estrategias implementadas por la Alcaldía y la Secretaría de Tránsito para la mitigación del impacto socioeconómico del mototaxismo en Valledupar	70
4.3.	Propuestas para Minimizar el Impacto Socioeconómico del Mototaxismo	71
CONCLUSIÓN		76

RECOMENDACIONES	78
BIBLIOGRAFÍA	81
Anexo 1 – Formato de Encuesta	86
Anexo 2 – Matriz de consistencia de la investigación	87
Anexo 3 - Fotografía Mototaxismo	88
5.1. Anexo 4 – validación de datos por expertos	90
5.2. Anexo 5 - Glosario	91

Rangel Leyner; Rivera Derlis. Impacto Socioeconómico del mototaxismo en la ciudad de Valledupar.

RESUMEN

Esta investigación analiza el impacto socioeconómico del mototaxismo en la ciudad de Valledupar, motivada por el incremento de esta actividad informal como respuesta al desempleo y la falta de oportunidades laborales. Se aplicó un diseño de investigación analítica con enfoque metodológico, basada en encuestas estructuradas a 341 mototaxistas, dentro de una población estimada de 3.000, apoyándose en fuentes del Observatorio Socioeconómico de la Cámara de Comercio y la Alcaldía de Valledupar. Los resultados muestran que el 98% de los mototaxistas son hombres, en su mayoría padres de familia, que ven en esta actividad su único sustento. Entre 2020 y 2022, la práctica aumentó significativamente por deficiencias del transporte público, cobertura limitada de rutas, baja escolaridad y un entorno económico adverso. Se evidencian efectos como el deterioro de la economía formal, evasión de impuestos, inseguridad vial y social, y saturación del espacio público. La discusión retoma aportes de autores como De Soto (2000), Carrión (2001) y Espinoza et al. (2007), quienes relacionan la informalidad laboral con la exclusión estructural, la falta de políticas públicas efectivas y la informalidad como medio de subsistencia. Se concluye que el mototaxismo es reflejo de una crisis estructural en Valledupar, por lo que se requiere una intervención del gobierno local enfocada en educación, inversión social y fortalecimiento del transporte público formal, con el fin de reducir la dependencia de este tipo de empleo y mitigar sus efectos negativos sobre el desarrollo de la ciudad.

PALABRAS CLAVE: Impacto, social, económico, educación, empleo.

Rangel Leyner; Rivera Derlis. Socioeconomic Impact of motorcycle taxis in the city of Valledupar.

ABSTRACT

This research analyzes the socioeconomic impact of motorcycle taxi services (mototaxismo) in the city of Valledupar, driven by the growth of this informal activity as a response to unemployment and lack of job opportunities. An analytical research design was applied with a methodological approach, using structured surveys with 341 motorcycle taxi drivers from an estimated population of 3,000, based on data from the Socioeconomic Observatory of the Chamber of Commerce and the Mayor's Office of Valledupar. The results show that 98% of motorcycle taxi drivers are men, mostly heads of households who rely on this work as their only source of income. Between 2020 and 2022, the practice increased significantly due to deficiencies in public transportation, limited route coverage, low educational levels, and adverse economic conditions. The findings reveal consequences such as the deterioration of the formal economy, tax evasion, road and social insecurity, and saturation of public spaces. The discussion draws on authors such as De Soto (2000), Carrión (2001), and Espinoza et al. (2007), who link labor informality to structural exclusion, lack of effective public policy, and informality as a means of survival. The study concludes that mototaxismo reflects a structural crisis in Valledupar, and urges local government intervention focused on education, social investment, and strengthening of formal public transport, to reduce dependency on this type of informal work and mitigate its negative effects on the city's development.

KEYWORDS: Impact, social, economic, education, job.

INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana no se limita solo al simple desplazamiento de personas; también implica la construcción de vínculos sociales, el acceso a oportunidades, la posibilidad de disfrutar del espacio público y el ejercicio de la autonomía en el territorio. En este contexto, la movilidad se convierte en un reflejo de las desigualdades sociales y territoriales existentes. En este sentido se ha descrito que las transformaciones en la sociedad no solo responden a exigencias económicas, sino también a criterios de justicia social (Herce V, 2009). Además, también se ha advertido que la relación entre motorización y expansión urbana conlleva altos costos sociales y energéticos, afectando especialmente a quienes dependen del transporte público (Dupuy, 2009).

La elección del modo de transporte está influida por factores como el ingreso, el género, la edad, la ocupación y el nivel educativo, elementos que también determinan la manera en que las personas se insertan (o quedan excluidas) del sistema urbano. Hoy en día, los espacios públicos son cada vez más fragmentados y complejos, lo que plantea nuevos retos para la planificación territorial y exige una intervención decidida de la política pública para garantizar conectividad, inclusión y desarrollo sostenible. En muchas ciudades colombianas, como Valledupar, las poblaciones rurales o periféricas, cuentan con bajos ingresos y dificultades de acceso a transporte formal, lo que resulta en una exclusión estructural en su movilidad urbana y subsistencia. Esta situación ha favorecido la aparición del transporte informal como respuesta a una necesidad insatisfecha.

El mototaxismo es un fenómeno social y económico que se ha consolidado como alternativa de movilidad en la ciudad, especialmente entre los sectores más vulnerables, generando múltiples controversias y desafíos para la administración pública. Este fenómeno ha crecido de forma acelerada ante la falta de soluciones integrales por parte del gobierno local pues representa un medio de subsistencia para muchas personas, y es una alternativa a las falencias del sistema de transporte

público. Según datos de la Corporación del Fondo Vial (2013), a nivel nacional el mototaxismo ha surgido como un servicio que cubre una demanda insatisfecha por otros medios de transporte. A pesar de su carácter informal, ocupa el segundo lugar en satisfacción entre los usuarios, después de caminar o montar en bicicleta. El mototaxismo continúa siendo altamente valorado por los usuarios debido a su accesibilidad, flexibilidad y bajo costo.

En esta investigación se analiza el caso del mototaxismo en Valledupar con el objetivo de comprender su impacto socioeconómico y explorar posibles estrategias para mitigar sus efectos negativos. Se reconoce que no se busca ofrecer soluciones inmediatas, sino aportar una lectura crítica de la realidad, basada en las experiencias de 341 mototaxistas frecuentes encuestados, complementadas con entrevistas. En este sentido, el estudio se propone responder a la pregunta: ¿Cuáles son las causas y consecuencias socioeconómicas del mototaxismo en la ciudad de Valledupar, y qué estrategias podrían contribuir a mitigar su impacto? Asimismo, busca contribuir a la formulación de políticas públicas más inclusivas, que reconozcan las realidades locales y promuevan alternativas sostenibles para mejorar la movilidad y reducir el empleo informal.

CAPÍTULO IV

4. RESULTADOS

4.1 Caracterización del perfil socioeconómico de los mototaxistas, así como sus motivaciones para recurrir a este medio de transporte.

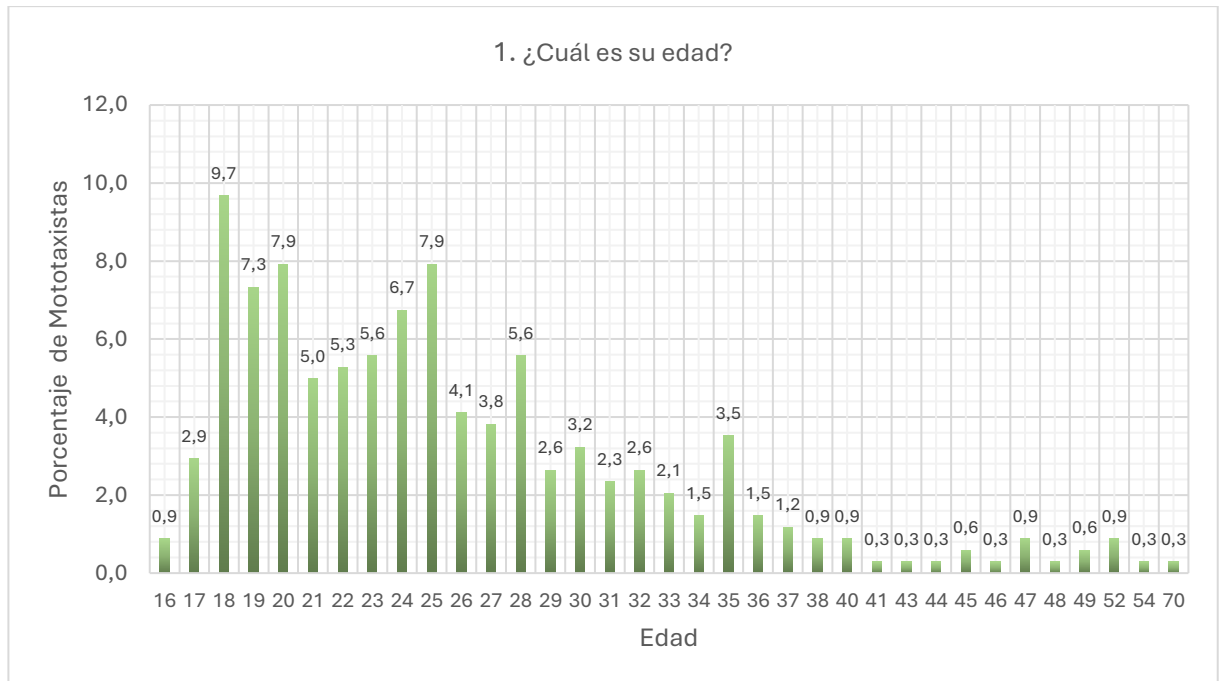
4.1.1 Perfil sociodemográfico

Tabla 5. ¿Cuál es su edad?

Edad	Número de Mototaxistas	Porcentaje de Mototaxistas
16	3	0,9
17	10	2,9
18	33	9,7
19	25	7,3
20	27	7,9
21	17	5,0
22	18	5,3
23	19	5,6
24	23	6,7
25	27	7,9
26	14	4,1
27	13	3,8
28	19	5,6
29	9	2,6
30	11	3,2
31	8	2,3
32	9	2,6
33	7	2,1
34	5	1,5
35	12	3,4
36	5	1,5
37	4	1,2
38	3	0,9
40	3	0,9
41	1	0,3
43	1	0,3
44	1	0,3
45	2	0,6
46	1	0,3
47	3	0,9
48	1	0,3
49	2	0,6
52	3	0,9
54	1	0,3
70	1	0,3
TOTAL	341	100

Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

Gráfico 2. ¿Cuál es su edad?



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

En el gráfico 2 se puede observar la distribución de la cantidad de mototaxistas en diferentes edades en Valledupar.

Análisis económico:

La presencia significativa de mototaxistas en edades comprendidas entre los 16 y 25 años (el 59,2%, es decir 202 mototaxistas de la muestra) indica una oportunidad de empleo para los jóvenes está enmarcado en la población económicamente activa en edad de trabajar que no ha sido absorbida por el mercado laboral formal, lo cual significa un problema socioeconómico de doble vía, porque por un lado afecta la economía de Valledupar debido a que no absorber esta fuerza de trabajo se reduce la productividad de las empresas, se desacelera la inversión, lo que limita el crecimiento económico y genera desigualdad social, y ,por otro lado hay subutilización de la fuerza de trabajo, lo cual genera bajos salarios y baja cobertura de seguridad social que aumenta los niveles de la fuerza de trabajo subutilizada.

Este segmento puede estar utilizando el mototaxismo como una forma de ingreso y sustento económico, probablemente debido a la informalidad en el mercado laboral.

La disminución notable a partir de los 30 años puede reflejar la transición de los mototaxistas hacia otras formas de empleo o una menor viabilidad para ejercer esta actividad en edades avanzadas.

Análisis social:

La alta concentración de mototaxistas jóvenes sugiere que la actividad puede estar vinculada a necesidades sociales, como la falta de empleo formal, educación limitada o la ausencia de opciones laborales en la región.

Impacto positivo: Proporciona empleo rápido y flexible para los jóvenes, contribuyendo a disminuir el nivel de desempleo y promoviendo la autonomía económica.

Impacto negativo: La presencia de mototaxistas en edades tempranas y su alta cantidad puede indicar presencia de informalidad, poca regulación y potenciales riesgos en seguridad vial, además de impacto en la salud y bienestar social si no se garantiza la regulación y seguridad adecuada.

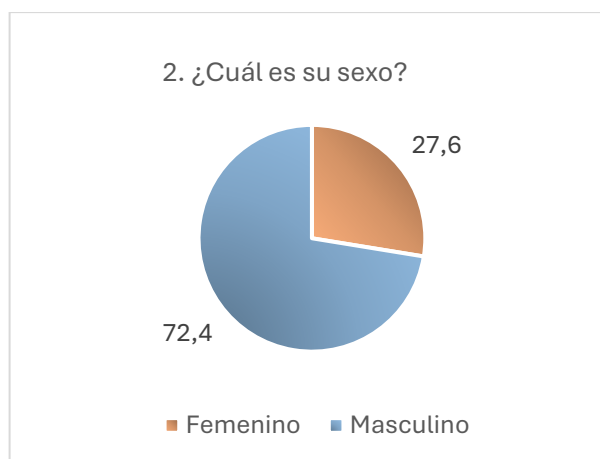
Al utilizar la motocicleta como medio de transporte genera un problema de salud pública porque no está condicionada para prestar ese servicio público, produciendo un alto nivel de siniestralidad, además trastorna la movilidad debido al alto número de personas que utilizan este medio de subsistencia, lo cual propicia el desorden vial, asimismo incrementa los problemas de inseguridad debido a la facilidad que produce para cometer actos delincuenciales y, también la violación de las normas de tránsito. Lo anterior no solo pone en riesgo la vida de los ocupantes de la motocicleta sino de aquellas personas que si cumplen con estas normas.

Tabla 6. ¿Cuál es su sexo?

Sexo	Número de Mototaxistas	Porcentaje de Mototaxistas
Femenino	94	27,6
Masculino	247	72,4
Total	341	100

Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

Gráfico 3. ¿Cuál es su sexo?



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

El gráfico 3, muestra que la mayoría de los mototaxistas, el decir el 72,4%, en Valledupar son hombres, reflejando una desigualdad de género en esta actividad, lo que indica que las mujeres enfrentan barreras sociales y culturales para participar en el sector del mototaxismo, limitando su inclusión laboral y su autonomía económica, mientras que la predominancia masculina puede perpetuar roles tradicionales y afectar la percepción social de la actividad, aunque también mantiene una actividad laboral importante para los hombres en condiciones posiblemente informales y sin regulación adecuada, generando desafíos en materia de equidad, seguridad y desarrollo social en la región.

Tabla 7. ¿Cuál es su nivel educativo más alto alcanzado?

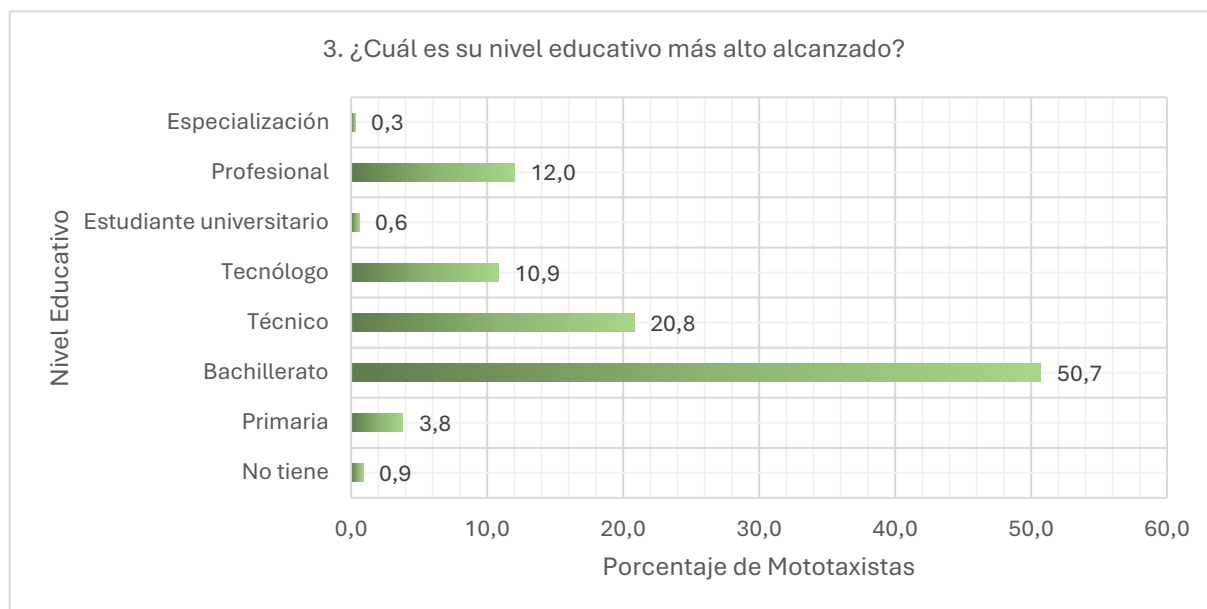
Nivel de estudio	Número de Mototaxistas	Porcentaje de Mototaxistas
No tiene	3	0,9
Primaria	13	3,8

Nivel de estudio	Número de Mototaxistas	Porcentaje de Mototaxistas
Bachillerato	173	50,7
Técnico	71	20,8
Tecnólogo	37	10,9
Estudiante universitario	2	0,6
Profesional	41	12,0
Especialización	1	0,3
Total	341	100

Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

El gráfico 4, revela que EL 50,7% de los mototaxistas en Valledupar son bachilleres, y el 20,8% son técnicos lo que indica que, en general, poseen una preparación académica moderada a alta; esto puede reflejar una tendencia de mantener la actividad mototaxista como una opción laboral accesible incluso para quienes han alcanzado grados educativos superiores, pero también evidencia que muchos con menor nivel educativo, como primaria o sin estudios, siguen participando en esta modalidad, lo que sugiere una potencial influencia en la calidad del servicio y en la formalización de la actividad, afectando su impacto social y económico, además de acentuar las desigualdades en la capital del Cesar.

Gráfico 4. ¿Cuál es su nivel educativo más alto alcanzado?



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

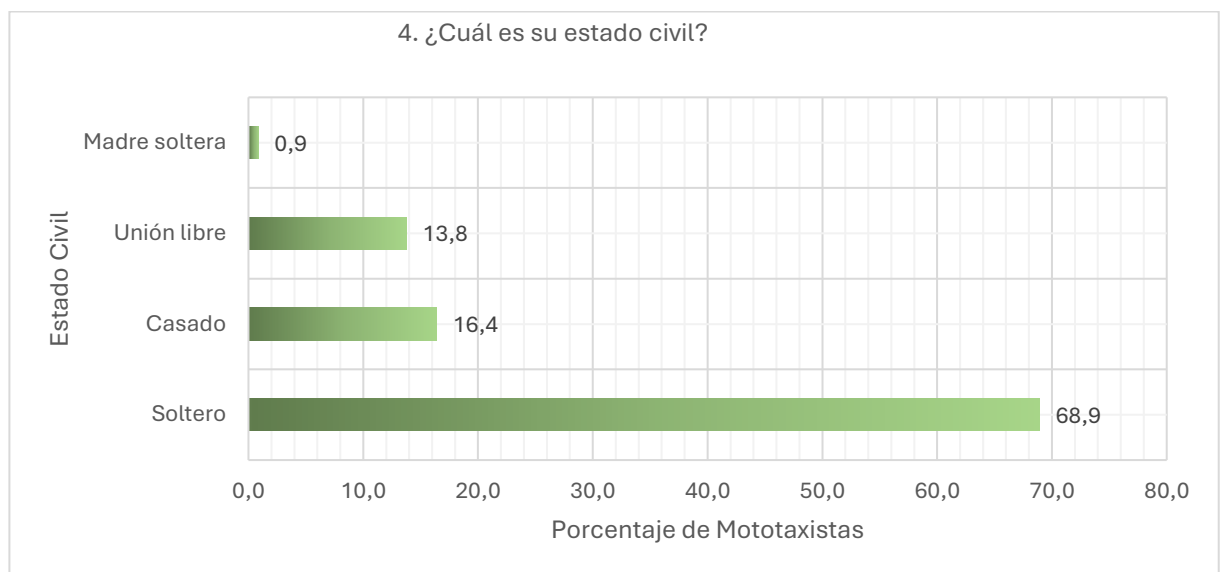
Tabla 8. ¿Cuál es su estado civil?

Estado civil	Número de Mototaxistas	Porcentaje de Mototaxistas
Soltero	235	68,9
Casado	56	16,4
Unión libre	47	13,8
Madre soltera	3	0,9
Total	341	100

Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

En el gráfico 5 se puede observar que el 68,9% de los mototaxistas en Valledupar son solteros, con una importante presencia de personas casadas (16,4%) y una cantidad significativa de unión libre (13,8%), lo que refleja un perfil de participación en la actividad ligado a una situación socioeconómica que puede estar relacionada con la búsqueda de estabilidad laboral y familiar a través del empleo en mototaxismo, una actividad que, debido a su carácter informal, puede ofrecer oportunidades de ingreso para quienes enfrentan dificultades para acceder a empleos formales, pero también puede perpetuar condiciones de vulnerabilidad social y económica, afectando la calidad de vida y el desarrollo social en la ciudad de Valledupar.

Gráfico 5. ¿Cuál es su estado civil?



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

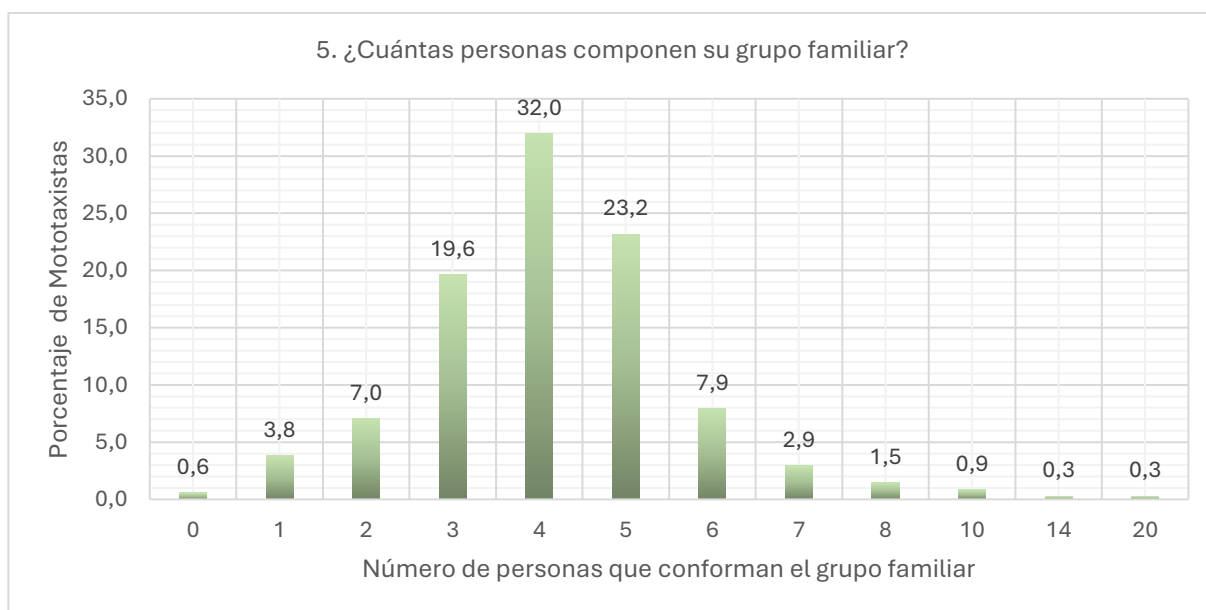
4.1.2 Situación Económica

Tabla 9. ¿Cuántas personas componen su grupo familiar?

Número de personas de su grupo familiar	Número de Mototaxistas	Porcentaje de Mototaxistas
0	2	0,6
1	13	3,8
2	24	7,0
3	67	19,6
4	109	32,0
5	79	23,2
6	27	7,9
7	10	2,9
8	5	1,5
10	3	0,9
14	1	0,3
20	1	0,3
Total	341	100

Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

Gráfico 6. ¿Cuántas personas componen su grupo familiar?



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

Se puede observar en el gráfico 6 que el núcleo familiar de los mototaxistas en Valledupar, está conformado por 4 personas con el 32,0% seguido por aquellos con

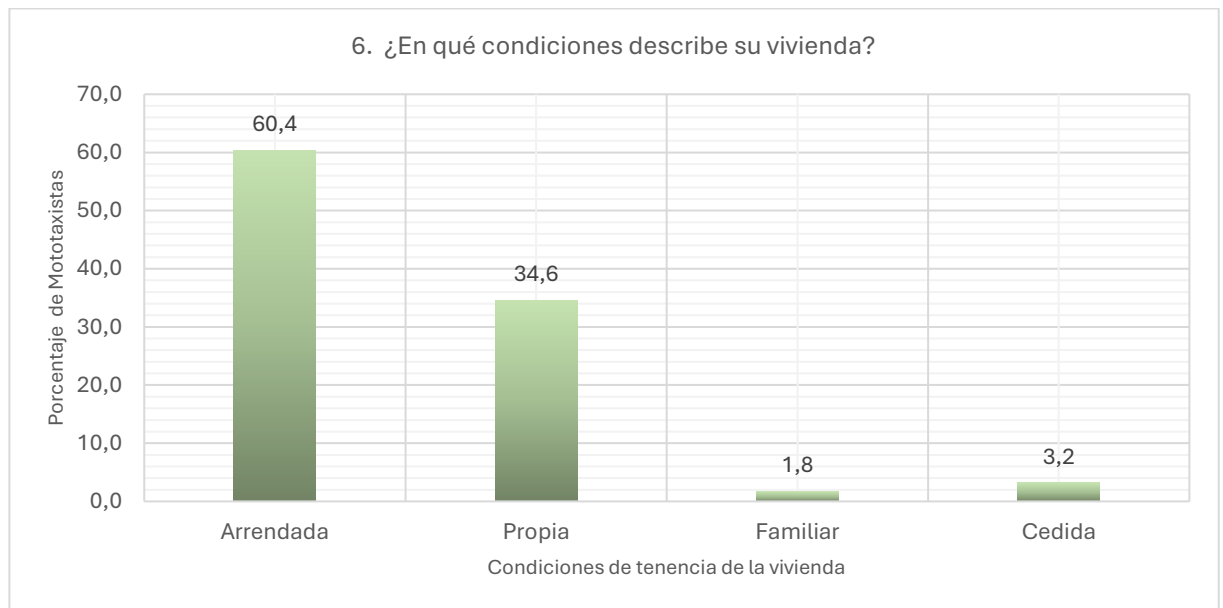
cinco (23,2%) y tres integrantes (19,6%), lo que indica que las actividades mototaxistas suelen estar vinculadas a familias de tamaño medio a grande, probablemente por necesidad económica en un contexto de economía informal. Este patrón refleja una estructura familiar que mantiene varias generaciones en un mismo hogar, dependiendo de esta actividad para sostenerse, lo que puede limitar el acceso a mejores condiciones sociales y económicas, perpetuando ciclos de vulnerabilidad, pero también resaltando la importancia del mototaxismo como una fuente de ingreso fundamental para estas familias en el entorno social y económico de la ciudad.

Tabla 10. ¿En qué condiciones describe su vivienda?

Condiciones de tenencia de vivienda	Número de Mototaxistas	Porcentaje de Mototaxistas
Arrendada	206	60,4
Propia	118	34,6
Familiar	6	1,8
Cedida	11	3,2
Total	341	100

Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

Gráfico 7. ¿En qué condiciones describe su vivienda?



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

El gráfico 7, indica que la mayoría de los mototaxistas (60,4%) en Valledupar viven en viviendas arrendadas, seguidos por quienes tienen propiedad de su vivienda, lo que refleja una tendencia hacia condiciones de vivienda precarias o inestables que pueden limitar el acceso a mejores condiciones sociales y económicas. La presencia de un número considerable de personas en condiciones de vivienda familiar o cedida sugiere que esta actividad laboral puede estar vinculada a situaciones de vulnerabilidad socioeconómica, afectando la estabilidad familiar y el bienestar social, y resaltando la necesidad de políticas que apoyen la mejora en las condiciones de vivienda y desarrollo social de Valledupar.

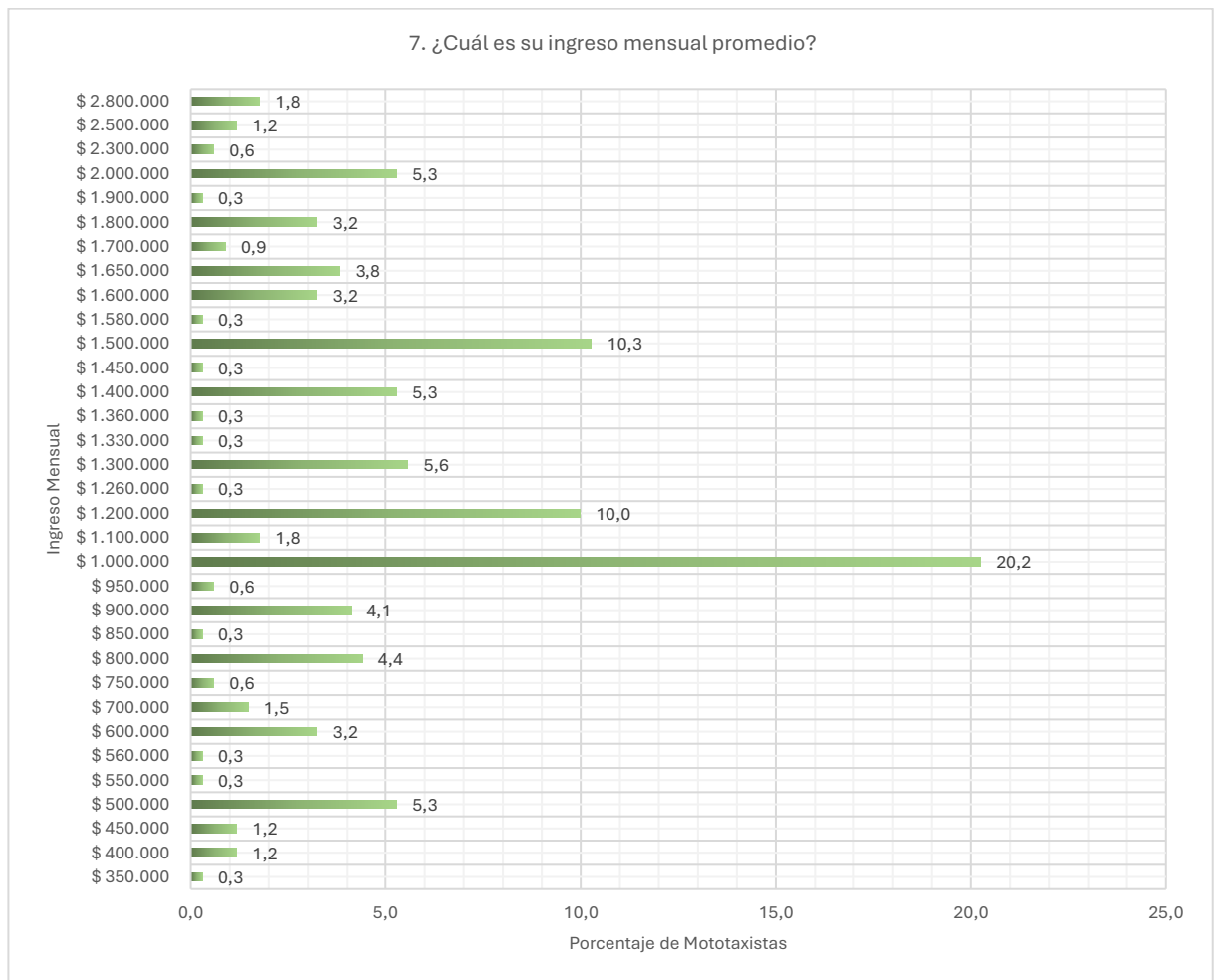
Tabla 11. ¿Cuál es su ingreso mensual promedio?

Ingreso	Cantidad	Porcentaje de Mototaxistas
\$ 200.000	1	0,3
\$ 250.000	2	0,6
\$ 300.000	4	1,2
\$ 350.000	1	0,3
\$ 400.000	4	1,2
\$ 450.000	4	1,2
\$ 500.000	18	5,3
\$ 550.000	1	0,3
\$ 560.000	1	0,3
\$ 600.000	11	3,2
\$ 700.000	5	1,1
\$ 750.000	2	0,6
\$ 800.000	15	4,4
\$ 850.000	1	0,3
\$ 900.000	14	4,1
\$ 950.000	2	0,6
\$ 1.000.000	69	20,2
\$ 1.100.000	6	1,8
\$ 1.200.000	34	10,0
\$ 1.260.000	1	0,3
\$ 1.300.000	19	5,6
\$ 1.330.000	1	0,3
\$ 1.360.000	1	0,3
\$ 1.400.000	18	5,3
\$ 1.450.000	1	0,3
\$ 1.500.000	35	10,3
\$ 1.580.000	1	0,3

Ingreso	Cantidad	Porcentaje de Mototaxistas
\$ 1.600.000	11	3,2
\$ 1.650.000	13	3,8
\$ 1.700.000	3	0,9
\$ 1.800.000	11	3,2
\$ 1.900.000	1	0,3
\$ 2.000.000	18	5,3
\$ 2.300.000	2	0,6
\$ 2.500.000	4	1,2
\$ 2.800.000	6	1,8
Total	341	100

Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

Gráfico 8. ¿Cuál es su ingreso mensual promedio?



Fuente: Encuesta aplicada a los mototaxistas. Elaboración propia.

CONCLUSIÓN

El mototaxismo es una actividad económica que se fundamenta y proviene del fenómeno derivado de las faltas de oportunidades laborales formales, la pobreza, la falta de oportunidades para acceder a educación, a la salud, el desempleo, la carencia de una infraestructura vial pública y privada, así como la deficiencia del transporte público formal, el factor económico del mototaxista, la necesidad de generar ingresos, el fácil acceso y la rapidez en el transporte ya que es un servicio de puerta a puerta.

Para una gran parte de la población de la ciudad de Valledupar, el mototaxismo es considerado como un “fenómeno 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.

Es importante resaltar que este fenómeno económico trae como consecuencia los siguientes hechos:

1. Ocasiona grandes disturbios entre la fuerza pública y los mototaxistas
2. Preocupación por la falta de seguridad no sólo por la siniestralidad, sino también porque se han denunciado lazos entre la mototaxis y delitos como el robo, el sicariato y la violación.
3. Ha generado impacto de este medio de transporte informal sobre empresas del transporte público formal o legal porque debido a este fenómeno muchas de ellas han llegado a la quiebra o han perdido importancia en su uso.
4. Estigmatización y exclusión del mototaxista
5. Riesgos sociales y laborales para los mototaxistas
6. Pérdida Fiscal y evasión de contribuciones

Por eso, es hora de que el gobierno local actúe, y, en ese sentido tendrá que hacer inversiones ya sea en infraestructura, en educación y en creación de PYMES o en su defecto hacer una reconversión sociolaboral, para así tratar de ponerle un alto a esta actividad ilegal que cada día aumenta en la ciudad de Valledupar. El fenómeno

no baja y se ha convertido en un dolor de cabeza para la alcaldía, la policía y la ciudadanía en general, ya que deben enfrentar constantes protestas tanto de los 'mototaxistas' –por las medidas restrictivas–, los constantes robos a los que se enfrenta la comunidad todos los días, los casos de violaciones, los altos índices de accidentes, así como de los conductores formales, que rechazan la disminución de sus ingresos.

El tema es tan importante para la ciudad y es una problemática que está impactando económica y socialmente a Valledupar. Con este trabajo se pudo analizar cada uno de esos impactos, conocer un poco las necesidades de algunos mototaxistas, el aspecto negativo que tiene esta actividad y como está afectando la tranquilidad de los vallenatos. Sin embargo, se crearon estrategias para llegar a unas posibles soluciones que conlleven a minimizar esta actividad que cada día crece con más fuerzas en la ciudad de Valledupar

RECOMENDACIONES

Además de las propuestas establecidas en la tabla 27 para minimizar el impacto socioeconómico del mototaxismo, se considera pertinente y conveniente una reconversión socio laboral como una alternativa de solución económica, social y formativa real.

El objetivo general de la propuesta:

Diseñar e implementar un programa integral de reconversión sociolaboral que permita a los mototaxistas de Valledupar acceder a oportunidades de empleo formal, formación técnica y emprendimiento productivo, a través de procesos de sensibilización, capacitación y acceso a capital semilla, con el fin de disminuir progresivamente la informalidad vial y mejorar las condiciones socioeconómicas de esta población.

Estrategias:

1. Estrategia de sensibilización comunitaria

- Realizar jornadas de diálogo directo con mototaxistas para explicar los riesgos de la actividad informal y las alternativas existentes.
- Utilizar medios comunitarios, redes sociales y campañas de comunicación para promover el mensaje de movilidad segura y trabajo digno.
- Involucrar líderes barriales, iglesias, juntas de acción comunal y asociaciones moteras.

2. Estrategia de formación y capacitación

- Realizar un censo de mototaxistas para identificar nivel educativo, intereses y perfil ocupacional.
- Diseñar rutas formativas personalizadas en oficios de alta demanda: mecánica, electricidad, refrigeración, barbería, tecnología, logística, cocina, etc.

- Impartir talleres en educación financiera, asociatividad, cultura tributaria y emprendimiento.

3. Estrategia de apoyo productivo

- Crear un fondo municipal de capital semilla para nuevos negocios creados por exmototaxistas formados.
- Ofrecer acompañamiento empresarial (técnico, legal, contable y comercial) durante al menos 12 meses.
- Facilitar espacios de comercialización local (ferias, vitrinas, convenios institucionales).

4. Estrategia de seguimiento e inserción laboral

- Coordinar con empresas locales para crear cupos laborales priorizados para personas reconvertidas.
- Hacer seguimiento semestral de cada beneficiario mediante visitas, encuestas y asesorías.
- Establecer indicadores de éxito: reconversión efectiva, estabilidad laboral y reducción de reincidencia.

Tiempo de implementación

Fase	Duración estimada	Actividades clave
Fase 1. Diagnóstico y sensibilización	0 – 3 meses	Censo de mototaxistas, campañas comunitarias, creación de base de datos.
Fase 2. Formación técnica y talleres	4–9 meses	Ejecución de cursos, talleres de emprendimiento y finanzas.
Fase 3. Acceso a capital semilla y emprendimiento	10–15 meses	Asignación de fondos, creación de negocios, ferias locales.
Fase 4. Inserción laboral y seguimiento	16–24 meses	Articulación con empresas, seguimiento individual, evaluación de impacto

- Indicadores esperados (a 2 años)
- Reconversión sociolaboral de 500 a 800 mototaxistas.
- Disminución del mototaxismo en al menos un 30 %.
- Generación de 300 nuevos emprendimientos formales.
- Reducción de 15–20 % en accidentalidad y siniestralidad vial.

BIBLIOGRAFÍA

- Abalde, E., Jesús, P., & Cantero, M. M. (1992). Metodología cuantitativa vs. cualitativa. *Metodología educativa*, 1(95), 155–177.
<https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/8536>
- Amorim, C. R., de Araújo, E. M., de Araújo, T. M., & de Oliveira, N. F. (2012). Accidentes de trabajo con mototaxistas. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, 15(1), 25–37.
<https://doi.org/10.1590/S1415-790X2012000100003>
- Amuedo-Dorantes, C., & Mundra, K. (2007). Social networks and their impact on the earnings of Mexican migrants. *Demography*, 44(4), 849–863.
<https://doi.org/10.1353/DEM.2007.0039/METRICS>
- Ballet, J., & Bhukuth, A. (2019). Adolescent Work: Freedom of Choice or Family Obligation? The Case of Young Mototaxi Drivers in Lima, Peru. *Child Exploitation in the Global South*, 51–64. https://doi.org/10.1007/978-3-319-91177-9_4
- Barrera Ortiz, L., Campos de Aldana, M. S., Carreño, S. P., Carrillo, G. M., Chaparro Díaz, L., Jaimes, M. L., Ortiz Rodríguez, S. P., Piratoba Hernández, B. N., Rosales Jiménez, R., Sánchez Herrera, B., & Ortiz Nievas, V. T. (2014). Vista de Validez de constructo y confiabilidad en Colombia del instrumento Soporte social en la enfermedad crónica.
<https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/cultura/article/view/3791/3180>
- Bernal-García, M., Quemba-Mesa, M., Silva-Ortiz, S., Pacheco-Olmos, B., Bernal-García, M., Quemba-Mesa, M., Silva-Ortiz, S., & Pacheco-Olmos, B. (2022). Instrumentos para Evaluar las Percepciones Físico-Emocionales en Estudiantes de Anatomía de Medicina. *Revisión Sistemática. International Journal of Morphology*, 40(4), 946–952. <https://doi.org/10.4067/S0717-95022022000400946>
- CAF – Banco de Desarrollo de América Latina. (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*.
- Cámara de Comercio de Valledupar. (2015). *Causas del Mototaxismo en Valledupar*.
<https://ccvalledupar.org.co/causas-del-mototaxismo-en-valledupar/>
- Carretero Ares, J. L., Cueva Oliver, B., Vidal Martínez, A., Rigo Martínez, M. V., Lobato Cañón, J. R., Carretero Ares, J. L., Cueva Oliver, B., Vidal Martínez, A., Rigo Martínez, M. V., & Lobato Cañón, J. R. (2017). Economía informal: un problema de salud laboral. *Archivos de Prevención de Riesgos Laborales*, 20(1), 30–32.
<https://doi.org/10.12961/APRL.2017.20.01.5>
- Castells, M., & Portes, A. (1989). *The World Underneath the Origins, Dynamics, and Effects of the Informal Economy, The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Developed Countries*.
<https://www.scirp.org/reference/referencespapers?referenceid=1040642>
- Centro de Transporte Sustentable (CTS) México. (2010). *Panorama del Moto-taxismo*. Centro de Transporte Sustentable (CTS) México.
- Cervini, R. (2009). *Comparando la Inequidad en los Logros Escolares de la Educación Primaria y Secundaria de Argentina: Un Estudio Multinivel Comparativo*. REICE.

- Revista Iberoamericana sobre Calidad, Eficacia y Cambio en Educación, 7(1).
<https://doi.org/10.15366/REICE2009.7.1.001>
- Coll Morales, F. (s/f). Coyuntura económica | Economipedia. Recuperado el 28 de mayo de 2025, de https://economipedia.com/definiciones/coyuntura-economica.html?utm_source=chatgpt.com
- Cota Yañez, R., & Navarro Alvarado, A. (2015). Análisis del mercado laboral y el empleo informal mexicano.
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252015000300008
- Daniel, L., Mandujano, E., Armando, J., España, A., Morales, P. G., & Sosa De Santiago, J. S. (2019). Prototipo de sistema para la recolección y almacenamiento de datos con enfoque en la industria 4.0. *Pistas Educativas*, 40(132).
<https://pistaseducativas.celaya.tecnm.mx/index.php/pistas/article/view/1911>
- Dupuy, G. (2009). Prólogo. En M. Herce, *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverté.
- Fantin, R., Gómez-Duarte, I., Sáenz-Bonilla, J. P., Rojas-Araya NP, K., Barboza-Solís, C., Fantin, R., Gómez-Duarte, I., Sáenz-Bonilla, J. P., Rojas-Araya NP, K., & Barboza-Solís, C. (2019). ¿Cómo medir la posición socioeconómica en el marco de las inequidades sociales de salud?: El caso de Costa Rica. *Odovtos International Journal of Dental Sciences*, 21(3), 65–75.
<https://doi.org/10.15517/IJDS.2019.37295>
- Fernald, L. C. H. (2007). Socio-economic status and body mass index in low-income Mexican adults. *Social Science & Medicine*, 64(10), 2030–2042.
<https://doi.org/10.1016/J.SOCSCIMED.2007.02.002>
- Figuroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. *EURE (Santiago)*, 31(94), 41–53. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>
- Gallego Ortiz, S., Muñoz González, E. J., García, G. A., Gallego Ortiz, S., Muñoz González, E. J., & García, G. A. (2018). Análisis espacial de la informalidad laboral intraurbana en Medellín. *Sociedad y Economía*, 35, 9–31.
<https://doi.org/10.25100/SYE.V0I35.5647>
- Guicela, L., Ordoñez, S., Estuardo, H., & Urrea, R. (2022). Validación de instrumento para determinar la relación entre consumo de alcohol y su desempeño escolar en estudiantes universitarios. *Más Vita*, 4(3), 286–297.
<https://doi.org/10.47606/ACVEN/MV0158>
- Hart, K. (1973). Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. *The Journal of Modern African Studies*, 11(1), 61–89.
<http://www.jstor.org/stable/159873>
- Herce Vallejo, M. (2009). *Sobre la MOVILIDAD en la ciudad*. Editorial Reverté.
<https://www.reverte.com/media/reverte/files/sample-89259.pdf>

- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2019). Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. En *Revista Universitaria Digital de Ciencias Sociales (RUDICS)* (Vol. 10, Número 18). Mc Graw Hill Education. <https://doi.org/10.22201/FESC.20072236E.2019.10.18.6>
- Jessen, J., & Kluge, J. (2021). The effectiveness of interventions to reduce informality in low- and middle-income countries. *World Development*, 138, 105256. <https://doi.org/10.1016/J.WORLDDEV.2020.105256>
- Racines Arcos, J. L., & Bretón Villabona, S. (2017). Análisis comparativo de los niveles de Deserción Escolar en la IED San José de Barranquilla y la IED Luz Haydee Guerrero Molina de Cali teniendo en cuenta la Encuesta Nacional de Deserción - ENDE realizada en el año 2009-2010. <http://hdl.handle.net/10819/6512>
- Jiménez-Díaz, J., Morera-Castro, M., Araya-Vargas, G., Jiménez-Díaz, J., Morera-Castro, M., & Araya-Vargas, G. (2018). Validez y confiabilidad del “Perfil de Auto percepción para Adultos” en el ámbito educativo. *Sophia*, 14(2), 73–83. <https://doi.org/10.18634/SOPHIAJ.14V.2I.828>
- Laguna, M., Hernández, I., & Godoy, J. M. (2023). Informality, economic complexity, and internalization of rules. *Frontiers in Sociology*, 8, 1163326. <https://doi.org/10.3389/FSOC.2023.1163326/BIBTEX>
- Levasseur, P. (2015). Causal effects of socioeconomic status on central adiposity risks: Evidence using panel data from urban Mexico. *Social Science & Medicine*, 136–137, 165–174. <https://doi.org/10.1016/J.SOCSCIMED.2015.05.018>
- Lewis, W. A. (2024). Desarrollo económico con oferta ilimitada de mano de obra - Economic development with unlimited supplies of labour. 91(364), 975–1029. <https://doi.org/10.2307/48793986>
- Marinescu, C. (2019). Theories and Models Regarding Formal / Informal Duality of the Labor Market. *MANAGEMENT COMPARAT INTERNATIONAL/REVIEW OF INTERNATIONAL COMPARATIVE MANAGEMENT*, 20(4), 428–436. <https://ideas.repec.org/a/rom/rmcimn/v20y2019i4p428-436.html>
- Maza Ávila, F. J., Blanco Bello, R., & Fals Galezo, M. P. (2019). Percepciones sobre los efectos económicos, sociales y ambientales del mototaxismo en municipios del departamento de Bolívar (Colombia). *Panorama Económico*, 27(2), 349–369. <https://doi.org/10.32997/2463-0470-vol.27-num.2-2019-2643>
- Moser, C. O. N. (1978). Informal sector or petty commodity production: Dualism or dependence in urban development? *World Development*, 6(9–10), 1041–1064. [https://doi.org/10.1016/0305-750X\(78\)90062-1](https://doi.org/10.1016/0305-750X(78)90062-1)
- Nascimento Cassiano, A., Campos de Azevedo, I., García dos Santos, Q., Dantas Vale, L., Batista de Araújo Neto, J., Samara Miranda de Holanda, C., & Kaliny de Souza Costa, R. (2014). Prácticas educativas con mototaxistas: un relato de experiencia de académicos de enfermagem. 3, 113–117.
- Núñez, S. C. (2013). Análisis de textos explicativos del significado de datos cuantitativos [Universidad Politécnica de Madrid]. https://oa.upm.es/32526/1/PFC_SILVIA_NUÑEZ_NUÑEZ.pdf

- Oliveira, J. A., & Filho, M. A. N. A. (2002). The Brazilian Motorcycle Taxi Phenomenon. *Proceedings of the Conference on Traffic and Transportation Studies, ICTTS*, 1566–1572. [https://doi.org/10.1061/40630\(255\)217](https://doi.org/10.1061/40630(255)217)
- Pérez V, J. (s/f). Introducción al concepto de desarrollo. Recuperado el 28 de mayo de 2025, de https://transicionsocioeconomica.blogspot.com/2015/02/introduccion-al-concepto-de-desarrollo.html?utm_source=chatgpt.com
- Prakash, U. (2021). Economic Crisis and Labor Consumption: Calibrating Wage for Informalized Labor Households. *International Journal of Social Sciences Citation*, 305–313. <https://doi.org/10.46852/2249-6637.04.2021.3>
- Pujalte Aznar, M. F., & Jover Ruiz, R. (2017). Los estudios analíticos como tipo de diseño metodológico. *Enfermería en cardiología: revista científica e informativa de la Asociación Española de Enfermería en Cardiología*, ISSN-e 1575-4146, No. 70, 2017, págs. 78-81, 70, 78–81. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6282038&info=resumen&idioma=ENG>
- Quintero, R. M. Z. (1993). El uso del concepto de informalidad en el estudio de las condiciones del empleo urbano. Un ejercicio para la frontera norte y principales áreas metropolitanas de México. *Frontera Norte*, 5(9), 67–95. <https://doi.org/10.17428/RFN.V5I9.1568>
- Ravines Barragan, J. A. (2020). Propuesta teórica para el estudio de los efectos psicosociales de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los mototaxistas en la ciudad de Chiclayo. *Repositorio Académico USMP*. <https://repositorio.usmp.edu.pe/handle/20.500.12727/7300>
- Restrepo Valencia, M., & López Jiménez, L. E. (2014). El mototaxismo en relación con la imagen de ciudad y del ciudadano: Una mirada desde la prensa local en la ciudad de Montería. *Revista de Investigación miradas*, 12, 37–51. <https://repositorio.utp.edu.co/server/api/core/bitstreams/0fda6411-5559-4712-9a98-40c1c119c458/content>
- Robles Rodríguez, F. J. (2016). Características de los accidentes de tránsito con mototaxi atendidos en el Hospital San Juan de Lurigancho, Lima – Perú, durante el año 2015 [UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS]. <https://core.ac.uk/reader/323343840>
- Ruíz Bolívar, C. (2000). Análisis de factores y desarrollo de instrumentos. *PARADIGMA*, 9–41. <https://doi.org/10.37618/PARADIGMA.1011-2251.2000.P9-41.ID242>
- Sánchez, F. B., Maldonado, J. M. A., & Santiago, M. Z. G. (2020). Análisis socioeconómico del mototaxismo en Ocaña, Norte de Santander, Colombia. *Cultura Educación Sociedad*, 11(2), 161–176. <https://doi.org/10.17981/CULTEDUSOC.11.2.2020.10>
- Sancho-Álvarez, C., Meliá, J. M. J., & González-Such, J. (2017). Diseño de un Instrumento para Evaluar el Valor Social Subjetivo de la Educación en Estudiantes, Docentes y Familias: Resultados de un Ensayo Piloto. *Revista Iberoamericana de*

- Evaluación Educativa, 10(1), 153–173.
<https://doi.org/10.15366/RIEE2017.10.1.008>
- Soto, C., Maldonado-Radillo, S., & López Torres, V. (2014). Evaluación de la validez y confiabilidad de un instrumento de medición de la Gestión de la diversidad: Industria Aeroespacial. *Revista Internacional Administración & Finanzas*, 7, 1–10.
- Todd, P. E., & Wolpin, K. I. (2006). Assessing the Impact of a School Subsidy Program in Mexico: Using a Social Experiment to Validate a Dynamic Behavioral Model of Child Schooling and Fertility. *American Economic Review*, 96(5), 1384–1417.
<https://doi.org/10.1257/AER.96.5.1384>
- Tokman, & E., V. (1978). Informal-formal sector interrelationships. *Revista CEPAL*.
<https://ideas.repec.org/a/ecr/col070/12219.html>
- Torres-López, T. M., Munguía-Cortés, J. A., & Antonio de Jesús, D. la C.-V. (2021). Representaciones sociales del concepto de empleo de habitantes de diversos contextos culturales y diferentes grupos poblacionales. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 30. <https://doi.org/10.20983/noesis.2021.2.4>
- Troya, A. H. (2019). Técnicas estadísticas en el análisis cuantitativo de datos. *Revista SIGMA*, 15(1), 28–44.
<https://revistas.udenar.edu.co/index.php/rsigma/article/view/4905>
- Trujillo-Chumán, K., & Noé-Grijalva, M. (2020). La Escala de Procrastinación Académica (EPA): validez y confiabilidad en una muestra de estudiantes peruanos. *Revista de Psicología y Educación - Journal of Psychology and Education*, 15(1), 98.
<https://doi.org/10.23923/RPYE2020.01.189>
- Vasconcellos, E. A. (2014). Urban transport environment and equity: The case for developing countries. *Urban Transport Environment and Equity: The Case for Developing Countries*, 1–333. <https://doi.org/10.4324/9781315071756/URBAN-TRANSPORT-ENVIRONMENT-EQUITY-EDUARDO-ALCANTARA-VASCONCELLOS/RIGHTS-AND-PERMISSIONS>

Anexos

Anexo 1 – Formato de Encuesta

Encuesta sobre el impacto socioeconómico del mototaxismo en Valledupar

Apreciado(a) participante:

Esta encuesta forma parte de un estudio investigativo que busca conocer el impacto socioeconómico del mototaxismo en la ciudad de Valledupar. La información recolectada será tratada de forma confidencial y únicamente con fines académicos.

N°	Dimensiones e Indicadores	Pregunta
Dimensión: Perfil sociodemográfico		
1	Edad	1. ¿Cuál es su edad?
2	Sexo	2. ¿Cuál es su sexo? (Masculino / Femenino / Otro)
3	Nivel Educación	3. ¿Cuál es su nivel educativo más alto alcanzado?
4	Estado Civil	4. ¿Cuál es su estado civil?
Dimensión: Situación económica		
5	Composición Familiar	5. ¿Cuántas personas componen su grupo familiar?
6	Condiciones Vivienda	6. ¿Qué condiciones describe su vivienda? (Propia / Arrendada / Cedida / Otro)
7	Nivel de Ingreso	7. ¿Cuál es su ingreso mensual promedio?
8	Afiliación a Salud	8. ¿Está afiliado al sistema de salud? (Sí / No)
Dimensión: Situación laboral		
9	Ocupación Anterior	9. ¿Cuál fue su ocupación anterior?
10	Horario trabajo actual	10. ¿Cuántas horas diarias trabaja como mototaxista?
11	Número de carreras diarias	11. ¿Cuántas carreras hace diariamente en promedio?
12	Utilización de sistemas de seguridad	12. ¿Usa elementos de seguridad como casco o chaleco? (Siempre / A veces / Nunca)
13	Vehículo propio o arrendado	13. ¿La motocicleta que utiliza es propia o arrendada?
Dimensión: Gestión Pública		
14	Gestión Pública	14. La gestión del gobierno municipal frente al mototaxismo
Dimensión: Percepción ciudadana		
15	Consideración del mototaxismo como problema social	15. ¿Considera que la Alcaldía ha implementado políticas efectivas frente al mototaxismo?
		16. ¿Considera que la Secretaría de Tránsito ejerce control adecuado sobre el mototaxismo?
		17. ¿Cree usted que el mototaxismo es un problema social en Valledupar?
Dimensión: Legalización el mototaxismo en Valledupar		
16	Creación una cooperativa de transporte público para el mototaxismo	18. ¿Está de acuerdo con la legalización del mototaxismo en Valledupar?
		19. ¿Apoyaría la creación de una cooperativa de transporte de mototaxistas?
Dimensión: Incentivar al transporte público		
17	Acceso a más rutas a los colectivos o las busetas que existen en Valledupar	20. ¿Considera que debería aumentarse la cobertura del transporte público tradicional?
18	Aumentar el número de colectivos y busetas	21. ¿Cree que el fortalecimiento del sistema colectivo podría disminuir el mototaxismo?