

CARACTERIZACIÓN DEL RAPIMOTISMO Y SUS PESPECTIVAS EN QUIBDÓ

**YULY CECILIA PALACIOS BLANDÓN
YAFFAIDY CÓRDOBA CÓRDOBA
YACCIRIS MOSQUERA PARRA**

**FUNDACIÓN UNIVERSITARIA CLARETIANA - FUCLA
FUNDACIÓN UNIVERSITARIA LUÍS AMIGÓ – FUNLAM
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ECONOMICAS Y CONTABLES
QUIBDÓ - CHOCÓ
2008**

CARACTERIZACIÓN DEL RAPIMOTISMO Y SUS PESPECTIVAS EN QUIBDÓ

**YULY CECILIA PALACIOS BLANDÓN
YAFFAIDY CÓRDOBA CÓRDOBA
YACCIRIS MOSQUERA PARRA**

**Anteproyecto de grado para optar por el título de Especialista en Gerencia de
Servicios Sociales**

**Asesor
JAIRO MIGUEL GUERRA
Investigador Biocomercio Sostenible**

**FUNDACIÓN UNIVERSITARIA CLARETIANA - FUCLA
FUNDACIÓN UNIVERSITARIA LUÍS AMIGÓ – FUNLAM
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ECONOMICAS Y CONTABLES
QUIBDÓ - CHOCÓ
2008**

Nota de aceptación

Firma del Asesor

Firma del Jurado

Firma del Jurado

Quibdó, 8 de Julio de 2008

DEDICATORIA

Dedico este logro en primer lugar al Todopoderoso que es quien me da vida y me guía para escalar cada uno de los peldaños que me proponga, en segundo lugar a mi hija LIZ VIOLETA CASTAÑEDA CÓRDOBA, que es quien me da fuerzas para seguir luchando para darle un mejor bienestar, en tercer lugar a mis padres y hermanos que siempre me apoyan para cumplir las metas y así alcanzar mis objetivos, en cuarto lugar a mi esposo CARLOS ALBERTO CASTAÑEDA BUSTAMANTE por su paciencia, apoyo y dedicación a la familia en mi ausencia, en quinto lugar a mi amiga Lucy Stella Rentería por su apoyo y colaboración incondicional y demás personas que hicieron posible subir un escalón más en la vida.

Yaffaidy Córdoba

El siguiente trabajo se lo dedico al Dios de vida, que es hombre y mujer, a mi familia, a mis dos jóvenes amigos claretianos los cuales me apoyaron y a todas aquellas personas que hicieron posible este trabajo.

Yuli Cecilia Palacios

Dedico este trabajo con todo el corazón a;

- A Dios por darme la oportunidad de vivir.
- A mi amigo, padre y guía espiritual Javier Pulgarín por la paciencia y mostrarme los caminos que conducen al éxito y a la superación personal
- A mis padres Petrona Parra y Griseldino Mosquera por sus buenos consejos y su amor.
- A mis hijos Richard Javier y Yenith moreno Mosquera por ser lo mas preciado y valioso y mi motor de vida
- A mi esposo y padre de mis hijos, Richard Moreno Rodríguez por ser la palanca que gira en cada una mis experiencias de vida.
- A las compañeras Yaffaidy Córdoba y Yuli Cecilia Blandón Por el apoyo incondicional en el transcurso de esta especialización.
- A todas aquellas personas que hicieron posible este gran triunfo y que me brindaron apoyo en los momentos difíciles

Yacciris Mosquera

AGRADECIMIENTOS

Expresamos los más sinceros agradecimientos a nuestros hijos, esposos, padres, hermanos, familiares, amigos, así como a empresas y a la comunidad en general los cuales aportaron información valiosa para enriquecer esta investigación, especialmente a:

- Fundación Universitaria Claretiana – FUCLA, por la oportunidad para realizar esta especialización, la flexibilidad en la entrega de cada una de las etapas del anteproyecto y proyecto, además del préstamo de herramientas técnicas para el logro de los objetivos, como un salón para sensibilizar a Rapimoteros, computador, video bean, etc.
- Expreso Chocó, Adolfo Ramírez Cabrera, Representante Legal y Franklin Palacios Secretario.
- Transpacífico, Reinaldo Moreno Mazuela, Representante Legal.
- Transprogreso, Florentino Blandón, Propietario y Jorge Wilson Badillo Zúñiga, Supervisor de Ruta.
- Cootranschocó, Rafael Elías Zapata Giraldo.
- Wilber Castañeda, Propietario de motos para el servicio de rapimoto.
- Maria Enith Palacios, Propietaria de motos para el servicio de rapimoto.
- Luís Adney López Bonilla, Comandante Transito Municipal de Quibdó
- Lubín Andrade, Secretario de Gobierno Municipal de Quibdó
- Lizandro Hinestroza Mosquera, Secretario de T/T Municipal de Quibdó
- Adalberto Caicedo Padilla, Técnico de T/T Departamento del Chocó
- Deison Palacios Palacios, Director Radio Universidad del Chocó, entrevista a Alcalde sobre el tema rapimotismo.
- Anderson Palacios Urrutia, Presidente Consejo Municipal de Quibdó
- Elvis Aragón Córdoba, Vicepresidente Consejo Municipal de Quibdó
- Jesús Omar Rentería, Concejal de Quibdó defensor de los rapimoteros
- Jhon Oswal Murillo, autor de trabajo anterior sobre transporte en moto.
- Jairo Mena, Identificación de propietarios de motos para rapimotear.
- Lucy Quinto, Fiscal Sala de Atención al Usuario, número de lesionados en accidentes por causa del rapimotismo.
- Berman Palacios, Investigador CTI de la Fiscalía, número de bandas juveniles antes del rapimotismo y cual ha aprovechado esta situación para seguir delinquiendo.
- Velásquez, Agente de Inteligencia de la SIJÍN Quibdó, número de bandas actuales y tipos de delitos.

En general gracias a todos y cada una de las personas que hicieron aunque sea un pequeño aporte para que se obtuviera este logro.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	14
1. TEMA DE INVESTIGACIÓN	16
2. TÍTULO DE INVESTIGACIÓN	16
3. EQUIPO DE TRABAJO	16
4. ASESOR DEL TRABAJO	16
5. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	17
6. JUSTIFICACIÓN	20
7. OBJETIVOS	22
8. MARCO REFERENCIAL	23
8.1. DESDE EL PUNTO DE VISTA LEGAL	23
8.2. DESDE EL PUNTO DE VISTA URBANÍSTICO	27
8.3. DESDE EL PUNTO DE VISTA ACADÉMICO	28
8.4. DESDE EL PUNTO DE VISTA CONCEPTUAL	30

9.	DISEÑO METODOLÓGICO	34
9.1.	FUENTES DE INFORMACIÓN	34
9.1.1.	Primaria	34
9.1.2.	Secundarias	34
9.2.	TÉCNICAS PARA RECOLECTAR LA INFORMACIÓN	34
9.3.	TAMAÑO DE LA POBLACIÓN MUESTRA	35
9.3.1.	Población	35
9.3.2.	Muestra	35
9.4.	PRESENTACIÓN DE RESULTADOS, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN	35
	ENTREVISTA A ALCALDE MUNICIPAL DE QUIBDÓ	50
	ENTREVISTA A SECRETARIO DE TRANSITO MUNICIPAL DE QUIBDÓ	54
	ENTREVISTA A SECRETARIO DE GOBIERNO MUNICIPAL DE QUIBDÓ	58
	ENTREVISTA A COMANDANTES DE POLICÍA DE TRANSITO MUNICIPAL DE QUIBDÓ	60
	ENTREVISTA A PRESIDENTE DEL CONCEJO MUNICIPAL DE QUIBDÓ	63

ENTREVISTA A EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN QUIBDÓ	64
CAPÍTULO I. EL MOTOTAXISMO	68
CAPÍTULO II. OFERENTES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN QUIBDÓ	70
CAPÍTULO III. SENSIBILIZACIÓN A OFERENTES DEL SERVICIO DE RAPIMOTO (CONDUCTORES Y PROPIETARIOS) EN QUIBDÓ	74
10. CONCLUSIONES	76
11. RECOMENDACIONES	79
12. CRONOGRAMA	83
13. BIBLIOGRAFÍA	84
ANEXOS	

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Qué originó el rapimotismo en Quibdó	36
Tabla 2. ¿Cree usted, que el rapimotismo se puede legalizar?	36
Tabla 3. ¿Cómo aprendió a conducir?	37
Tabla 4. Capacitación en normas de tránsito	37
Tabla 5. ¿Por cuál de las siguientes razones se presentan los accidentes de tránsito?	38
Tabla 6. ¿Desde hace cuanto tiempo se dedica a ser conductor de Moto?	38
Tabla 7. ¿Es usted, propietario del vehículo en el cual trabaja?	39
Tabla 8. ¿Que valor entrega a su propietario?	39
Tabla 9. Con que frecuencia se le hace mantenimiento al vehículo que conduce	40
Tabla 10. ¿Le gustaría estar afiliado a una asociación o empresa para prestar un mejor servicio?	40
Tabla 11. ¿Por qué le gustaría estar asociado?	41
Tabla 12. ¿Por qué no le gustaría estar asociado?	41
Tabla 13. ¿Ha pertenecido o participado de una asociación?	42
Tabla 14. ¿Si tuviera la posibilidad de agruparse, a que tipo la haría?	42
Tabla 15. Resultados obtenidos de encuestas realizadas a conductores de taxis y Busetas	43
Tabla 16. Resultados obtenidos de encuesta realizada a la comunidad de la zona urbana de Quibdó	45

Tabla 17. Resultados obtenidos de encuesta realizada a propietarios de motos para servicio de rapimoto.	47
Tabla 18. Tabla de comparendos	60

LISTA DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1. Porcentaje de origen del rapimotismo en Quibdó	36
Gráfico 2. Porcentaje de legalización del rapimotismo	36
Gráfico 3. Porcentaje a pregunta cómo aprendió a conducir	37
Gráfico 4. Porcentaje Capacitación en normas de tránsito	37
Gráfico 5. Porcentaje de causa de accidentes de transito.	38
Gráfico 6. Porcentaje de tiempo conduciendo	38
Gráfico 7. Porcentaje propiedad del vehículo de conducción	39
Gráfico 8. Porcentaje que se le entrega ala propietario del vehículo	39
Gráfico 9. Porcentaje frecuencia de mantenimiento del vehículo	40
Gráfico 10. Porcentaje preferencia de estar o no afiliado	40
Gráfico 11. Porcentaje razones por las cuales se asociaría	41
Gráfico 12. Porcentaje de razón por la que no se asociaría.	41
Gráfico 13. Porcentaje de participación en asociación.	42
Gráfico 14. Porcentaje tipo de asociación formarían los mototaxistas	42
Fotografía 1. Protesta rapimoteros frente a alcaldía	52
Fotografías 2, 3 y 4. Protesta rapimoteros cierre de vías	53
Fotografía 5. Propietario de vehículos para rapimotear	74
Fotografías 6, 7, 8, 9 y 10. Sensibilización a rapimoteros	75

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Formato de encuesta dirigida a rapimotos	86
Anexo B. Formato de encuesta dirigida a conductores de taxis y busetas en quibdó.	87
Anexo C. Formato de encuesta dirigida a propietarios de motos para el servicio de rapimoto.	88
Anexo D. Formato encuesta dirigida a la comunidad de la zona urbana de Quibdó	89
Anexo E. Formato de entrevista a Secretario de Gobierno Municipal de Quibdó	90
Anexo F. Formato de entrevista dirigida al Secretario de Transito y Transporte Municipal de Quibdó	91
Anexo G. Formato de entrevista dirigida al Comandante de Transito Municipal de Quibdó	92
Anexo H. Formato de entrevista a Representantes Legales de las empresas que ofrecen servicio de taxis y busetas en la ciudad de Quibdó	93
Anexo I. Plegable sobre cooperativismo, normas de tránsito y atención al cliente.	94

RESUMEN

El rapimotismo o mototaxismo es una modalidad de transporte en motocicletas que se ha implementado inicialmente en las veredas de la costa caribe colombiana, hasta expandirse a sus ciudades principales, es decir a todos sus departamentos, nace por dos razones: una la situación estructural que tiene el país en estos momentos, que es el alto índice de desempleo y dos por deficiencia del transporte público legalmente constituido como es el servicio de taxis y busetas.

En este orden de ideas el objetivo de este trabajo es caracterizar el rapimotismo como transporte público en la ciudad de Quibdó, con el propósito investigar todo lo que se ha presentando desde su aparición. Amén de sus problemas de pobreza, corrupción política, clientelismo, no muestra otra alternativa laboral y que al igual que las anteriores se presenta de forma desordenada y sin limitación alguna. De allí la necesidad dar una orientación a las personas que ejercen ese oficio para que lo hagan de manera organizada, responsable y eficiente, y así evitar la persecución de las autoridades encargada de controlar el transito y transporte en su jurisdicción y de esta manera se cumple el artículo 25 de la constitución política de Colombia, que reza *“Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas”*

Palabras claves: Rapimotismo, Ventajas, Desventajas, Consecuencias.

INTRODUCCIÓN

Cuando se presentan carencias generalizadas en lo que constituye algo normal y formal que se espera funcione a la perfección, pero en el trasegar no es así, surgen acciones que llegan a aprovechar esos vacíos que deja lo que está legalmente constituido, como alternativas para suplir esas necesidades faltantes, como pasa en el sector del transporte, que por la deficiencia en la prestación del servicio público y la falta de ofertas laborales a nivel nacional, nace el rapimotismo como resultado de esa situación.

De allí que en Colombia, inicialmente por la deficiencia en la prestación del servicio público de buses y taxis, dígame baja cobertura, altas tarifas, irrespeto de los conductores a los usuarios, lentitud, entre otras y al problema estructural de empleo que tiene un país tercermundista como Colombia, trae situaciones sociales muy grandes como es el rapimotismo o mototaxismo; que los ciudadanos campesinos y de estratos más bajos optaron por ejercer para poder subsistir en la ciudades grande, ya que por el problema de desplazamiento por la violencia tuvieron que dejarlo todo en sus lugares de origen; donde no eran los más adinerados, pero si reyes en su propia tierra porque humildemente tenían su fuente de trabajo, su vivienda, y en él sentían que satisfacían sus necesidades básicas. Dichas personas llegan a la ciudad donde no son vistos con buenos ojos, porque son tildados de delincuentes, mendigos, situación que no están pasando por que quieren, sino por que la vida y el contexto del país no le ofrece algo mejor, solo rebuscarse con lo que aparece, ya que no tienen oportunidad para desempeñarse laboralmente en empresas, porque no poseen los conocimientos necesarios para ello, o porque no saben leer, ni escribir, entonces optan por la salida más rápida y fácil que le está ofreciendo el mercado como lo es el RAPIMOTISMO O MOTOTAXISMO, el cual para ejercerlo no necesitan un título o ser estudiados, solo practicar el arte, que amén de que la prestación es un servicio que no ofrece ni al conductor, ni al usuario las garantías mínimas, es una fuente de empleo, del cual muchas familias directa o indirectamente se benefician porque el jefe del hogar tiene como suplir el sustento diario y la educación de sus hijos.

En el contenido se encuentra información sobre el rapimotismo o mototaxismo en Quibdó, como nació, sus ventajas, desventajas, consecuencias, conductores, empresa que ofrecen servicio público, situación actual de la prestación del servicio en moto y posibles soluciones para que mejore la prestación.

Con el desarrollo de este tema se pretende hacer un compendio del rapimotismo o mototaxismo en Quibdó, como puede darse una reorientación efectiva a la forma como se está ejerciendo la actividad, de manera que se preste un mejor servicio y se puede vivir con tranquilidad en una ciudad que poco a poco ha ido creciendo su

población, por diferentes razones y con ello su problemática social, siendo en este momento la principal EL RAPIMOTISMO O MOTOTAXISMO.

Cabe destacar que el fin último de esta investigación, no es únicamente escribir sobre el rapimotismo o mototaxismo, sino mostrarle una salida positiva tanto a las personas que devengan el sustento de su familia mediante éste ejercicio, explicándoles que la unión hace la fuerza y que estando asociados es la única manera de obtener mayores beneficios y para que este sueño tan anhelado se haga realidad (su legalización), se debe cumplir con lo básico que exige la ley y una buena convivencia ciudadana que es el respeto, la amabilidad, el sentido de pertenencia, la igualdad de oportunidades, el derecho a un trabajo digno, el buen trato, la justicia, la equidad, la libertad, como también a las autoridades encargadas de la movilidad de la ciudad, que enfrentándose no consiguen nada porque es una masa que está ávida de necesidades que suplir y la única forma es mediante un trabajo digno, aunque con una limitación que es la ilegalidad, pero que en esta ciudad, no hay más alternativa.

1. RAPIMOTISMO O MOTOTAXISMO COMO TRASPORTE PÚBLICO EN QUIBDÓ

2. TÍTULO DE INVESTIGACIÓN

CARACTERIZACIÓN DEL RAPIMOTISMO Y SUS PERSPECTIVAS EN QUIBDÓ

3. EQUIPO DE TRABAJO

YACCIRIS MOSQUERA PARRA
YAFFAIDY CÓRDOBA CÓRDOBA
YULY CECILIA PALACIOS BLANDÓN

4. ASESOR DEL TRABAJO

JAIRO MIGUEL GUERRA
miguesus@yahoo.com - jmguerra@humboldt.org.co Tel. 310 839 71 94

5. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

En Colombia, el rapimotismo o mototaxismo como práctica de transporte público nació en la vereda La Cotorra-Montería, en 1991, hace más de 16 años aproximadamente y que se ha ido extendiendo a 26 de los 32 departamentos del país.

Hoy día el rapimotismo o mototaxismo, moviliza en todo el país a millones de pasajeros cada día, a un precio inferior al de su principal competidor, el transporte público colectivo y del taxi.

El Gobierno Nacional en cabeza del Presidente Álvaro Uribe Vélez, expidió el Decreto 2961 de septiembre 4 de 2006, donde prohíbe la prestación del servicio de transporte en motocicletas y a su vez le delega la función a los Gobernadores y Alcaldes, para que tomen las medidas del caso para combatir este fenómeno.

Algunos Alcaldes en han tomado las siguientes medidas:

BARRANQUILLA. De 5.000 en el 2005 a 20 mil. La Alcaldía ha expedido siete decretos en los últimos dos años para controlar el fenómeno. Desde el 'pico y placa' para el centro de la ciudad hasta el 'Día sin motos', prohibición del transporte de mujeres embarazadas y menores de 16 años.

CARTAGENA. De 19 mil en el 2004 a 25 mil. Mediante Decreto Distrital se han tomado las siguientes medidas, desde las 6 AM hasta las 10 PM los conductores de motocicletas podrán circular con acompañante. Desde las 10 PM hasta las 6 AM no habrá circulación para motocicletas en el perímetro urbano y los corregimientos. Se dará continuidad al pico y placa. El primer viernes de cada mes (a partir de Octubre) no habrán motocicletas circulando, y este quedará definido como el "Día sin Moto". No se permitirá el ingreso al sector amurallado, incluyendo el barrio Getsemaní. No se permitirán estaciones "flotantes" de mototaxistas.

RIOHACHA. De 400 hace 3 años a 6.000. De acuerdo al Decreto 0058 de 2008, expedido por la Alcaldía Municipal, el 15 de abril, se establecen zonas prohibidas para la circulación de las motocicletas, así como las restricciones nocturnas y el porte obligatorio del certificado judicial por parte del conductor.

SINCELEJO. De 5.000 hace tres años a 10.000: El alcalde Jesús Paternina Samur prohibió el ingreso de todo tipo de motocicletas con 'parrilleros' al centro y el pico y placa fue desmontado luego de los desórdenes de los ciudadanos.

MONTERÍA. De 1.500 hace 4 años a 5.000: La Alcaldía busca evitar que entren a la ciudad 'mototaxistas' de pueblos vecinos e inició un trabajo de empadronamiento de las motos, para establecer el nombre del propietario de cada vehículo. Con estos operativos se ha logrado la inmovilización de al menos 400 motos que no cumplen con los requisitos de ley para su circulación.

SANTA MARTA. De 3.000 hace tres años a 20.000: Seis decretos expedidos en los dos últimos años no han sido suficientes para controlar a los 'mototaxistas'. Además, se disparó el sicariato en moto, por lo que en un consejo de seguridad se acordó prohibir la circulación con 'parrilleros' entre las 11 p.m. y 5 a.m.

NEIVA. De 400 hace 3 años a 1.400: Un censo de la Alcaldía descubrió que 220 'mototaxistas' dependen exclusivamente de esta actividad. La idea, según Carlos Enrique Sandoval, secretario de Tránsito, es apoyar a los que viven ciento por ciento de este trabajo y frenar a los demás con medidas restrictivas.

BELÉN DE UMBRÍA (RISARALDA). De 80 hace tres años a 120: No hay servicio urbano de buses ni taxis. César Echeverri, secretario de Gobierno, dice que le preocupan los accidentes. Hasta marzo se presentaron 60 lesionados en accidentes de tránsito; el 95 por ciento eran motociclistas.

ANTIOQUIA: En la asamblea pasó la ordenanza No. 040 que autoriza en el departamento la prestación del servicio público de transporte alternativo en mototaxis, motocarro, mototrailer y tricimóvil.

Por su parte, El alcalde de Cauca, Juan Carlos Garcés, dice, el municipio que tiene más de 5.000 mototaxistas, dijo que una vez esta ordenanza esté ajustada a la Constitución y la ley será una herramienta para los alcaldes "que tenemos este problema". "Trabajaría de una forma organizada con ellos y generaría más empleos.

QUIBDÓ (CHOCÓ) De 300 hace 2 años a 2700: Se han expedido dos decretos, donde se prohíbe la circulación de parrilleros en la zona céntrica de Quibdó, para hacerlo debe portar una tarjeta de movilidad donde van relacionados los nombres de las personas que va a transportar en su motocicleta, máximo 10, la policía de tránsito está haciendo retenes y comparendos por las calles principales de la ciudad para restringir la prestación del servicio.

Desde el contexto Regional Departamento del Chocó, el mototaxismo, nació en Istmina, luego de extendió a otros Municipios como: Condoto, Tadó, Unión Panamericana, Medio San Juan, Cantón del San Pablo, Certegui y finalmente en Quibdó su capital.

El mototaxismo es una de las pocas alternativas de trabajo de los chocoanos desempleados, que no necesitan cartón universitario para ejercer el oficio, solo saber conducir, tener permiso para hacerlo y cumplir con las normas que le exigen la entidades encargadas de controlar la movilidad en esta parte del país.

En el ámbito local Municipio de de Quibdó, capital del Departamento del Chocó, a finales del año 2005, cuando se agudiza la guerra del centavo por parte de los conductores de busetas y taxis, por el aumento de los mismo, la demora en el tiempo de circulación entre una buseta y otra; el mal estado de las vías, la falta de empleo y por último cuando gran población joven de la zona del san Juan llegaron a adelantar estudios superiores a la ciudad de Quibdó, ante la necesidad de ayudarse con sus gastos académicos empezaron a transportar personas en sus motos y cobrar \$1.000 por la prestación de dicho servicio, implementando así el llamado “Rapimotismo” en la ciudad de Quibdó.

Las situaciones presentadas por el rapimotismo, dejan ver una disputa entre: Dueños de buses vs dueños motos; los que pagan impuesto vs lo que no pagan; seguridad vs inseguridad; comodidad vs incomodidad; velocidad vs lentitud, grandes inversionistas vs pequeños, delincuencia a pie vs delincuencia calificada en moto; que al final nos daremos cuenta ¿Quién tiene razón?, ¿Cuándo? ¿Dónde?

La falta de empresas organizadas y oportunidad de empleo y más importante la falta de políticas públicas para ayudar a crearlas han generaron en el país y más exactamente en la ciudad de Quibdó, una pobreza perdurable, un alto índice de desempleo, un bajo ingreso, por eso mucha gente desesperada buscó en el rapimotismo la fuente de ingresos que el mercado no le ofrecía, partiendo de que éste no tiene su origen en una ausencia de capital, sino que habían personas con capital, dispuestas a invertir en decenas de motos y contratar conductores o en prestarles a otros para que adquirieran una moto y derivar de allí su sustento familiar.

6. JUSTIFICACIÓN

El mototaxismo en Colombia, es un fenómeno que ha tenido injerencia desde el año 1990, originándose en el municipio de montería, capital del departamento de Córdoba, extendiéndose en toda la costa atlántica inicialmente, hasta expandirse en 26 de los 32 Departamentos que tiene el país. Este ha sido una problemática que nació, por la deficiencia en la prestación del servicio de transporte público legal, por la falta de oferta laboral, como una oportunidad para que el colombiano de los estratos bajos, el campesino que llegó a la ciudad desplazado por la violencia, después de acabársele la ayuda que el gobierno le proporcionaba, no tenía como sobrevivir, como llevar el sustento diario de su familia, encontraron en esta modalidad de transporte ilegal, la forma de suplir sus necesidades básicas.

Más allá de que si es seguro, que si es cómodo, de que si tiene garantías o no, que si es el causante del aumento del índice de accidentalidad; el gobierno nacional para solucionar esta situación, que los tomó por sorpresa y que hoy día se convirtió en un problema social, solo se ha dedicado a expedir decretos restrictivos, delegándole la función a los alcaldes y gobernadores de las respectivas jurisdicciones del país, ocasionando con esto enfrentamientos entre las personas que realizan esta actividad con la fuerza pública y llegando al extremo de hasta quemar una oficina de Inspección de tránsito, sin que hasta hoy haya una solución definitiva.

En el contexto del Departamento del Chocó, tuvo su origen en la zona del San Juan, más exactamente en el Municipio de Istmina, expandiéndose a otros como Condoto, Tadó, Certegui, Unión Panamericana, Andagoya, Medio San Juan, Cantón del San Pablo, Atrato y a mediados de 2006 a Quibdó, su capital, cuando en Istmina, se empezó a prestar el servicio de taximoto (moto de 3 llantas), de ver esa situación y que ya no estaban percibiendo el mismo ingreso que antes, la población joven que venía adelantando estudios superiores en la ciudad de Quibdó, desplazaron sus motos a esa ciudad, implementado así el llamado RAPIMOTISMO O MOTOTAXISMO.

Esta modalidad de transporte, inicialmente cayo con una sorpresa negativa en la comunidad quibdoseña, porque por ser nueva, se prestaba para malas interpretaciones y en efecto fueron reales como violaciones, muertes a las afueras de la ciudad, atracos, enfrentamientos entre conductores de busetas y taxis con los llamados rapimoteros y sobretodo se incrementó del índice de accidentes en la ciudad; frente a este flagelo las autoridades como Policía de Tránsito Municipal, la Inspección de Tránsito Municipal, la Alcaldía, incluso las empresas que ofrecen el servicio de busetas y taxis, han tomado una serie de medidas para combatirlo desde paros de conductores de vehículos de cuatro y más llantas, comparendos

pecuniarios, exigencia de la documentación y normas de tránsito hasta decretos que prohíben la circulación en el centro de la ciudad, que hasta el momento han sido vanas, porque en vez de disminuirlo lo que hizo fue agudizarlo, tanto que hoy existen aproximadamente 3000 personas dedicadas a realizar este oficio.

Teniendo en cuenta esta situación y que en la ciudad de Quibdó no se ha escrito nada respecto a esta problemática social, más allá de lo que dicen los medios de comunicación y porque no se han tomado las medidas necesarias para una solución efectiva, se vio la oportunidad de escribir respecto al tema del rapimotismo y plantear opciones para solucionarlo.

De allí la necesidad de realizar una monografía acerca de esta problemática, ya que tiene diversos intereses viéndolo desde las siguientes ópticas:

Desde la función pública, le interesa a la Alcaldía Municipal, la Inspección de Tránsito y la Policía de Tránsito de Quibdó, como entes reguladores, veedores de la movilidad vehicular, para una sana convivencia de la ciudadanía.

Desde el punto de vista de la economía, le interesa a las personas que prestan el servicio de rapimotismo, porque es una oportunidad de ejercer algún oficio y mediante éste generar el sustento diario propio y el de su familia.

Desde el servicio, le interesa a la comunidad quibdoseña en general, por que es la que se beneficia o afecta con el mal o buen uso de esta forma ilegal de transporte.

Desde el punto de vista profesional, interesa a las autoras del proyecto, porque es una problemática social y como futuras gerentes sociales hay que ser prepositivas y aportar su poquito de arena, a esta situación que afecta a la comunidad quibdoseña.

7. OBJETIVOS

General

Caracterizar el rapimotismo como servicio de transporte público y sus perspectivas en Quibdó.

Específicos

- ❖ Identificar las ventajas, desventajas y consecuencias del rapimotismo como servicio de transporte público en Quibdó.
- ❖ Describir los oferentes del Servicio de Transporte Público en Quibdó (Empresas y propietarios de taxis y busetas).
- ❖ Incentivar a los oferentes de servicio de transporte en moto (rapimoteros y propietarios), frente a la necesidad de asociarse,

8. MARCO REFERENCIAL

8.1. DESDE EL PUNTO DE VISTA LEGAL

CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO - LEY 769 DEL 6 AGOSTO DE 2002, establece en alguno de sus artículos los requisitos que deben cumplir las empresas que presten servicio de transporte público, entre los cuales tenemos:

Art. 4 Parágrafo 1°. “El Ministerio de Transporte Deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir el índice de accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad”

Art. 91. “Todo conductor de servicio público o particular deber recoger o dejar pasajeros en los sitios permitidos y al costado derecho de la vía, salvo en paraderos especiales de vías troncales que sean diseñadas y operadas con destinación exclusiva la transporte público masivo.”

Art. 106. “Límite de velocidad en zonas urbanas públicas; en vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora, excepto cuando las autoridades competentes por medio de las señales indiquen velocidades distintas.

DECRETO 2961 DE 2006 DE SEPTIEMBRE 4: Por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal d) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 1°. En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicleta, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad. Dichas medidas se tomarán por periodos inferiores o iguales a un año.

Artículo 2°. El conductor o propietario de una motocicleta que circule con acompañante o parrillero dentro de las zonas u horarios objeto de restricción será sancionado de conformidad con las normas aplicables por la prestación ilegal del servicio público de transporte de pasajeros o servicio no autorizado.

Artículo 3°. Se exceptúa de la medida de que tratan los artículos 1° y 2° del presente decreto los motociclistas miembros de la Fuerza Pública, autoridades de tránsito, personal de seguridad de las entidades del Estado, personal de los organismos de socorro, escoltas de los funcionarios del orden nacional, departamental y municipal siempre y cuando se encuentren en ejercicio de sus funciones. También se exceptúa el acompañante de motocicleta que adelante curso de capacitación automovilística en un centro de enseñanza legalmente autorizado, así como los miembros del núcleo familiar del propietario o conductor.

Artículo 4°. De conformidad con los artículos 26 y 131 literal d) del Código Nacional de Tránsito Terrestre ¿Ley 769 de 2002? los propietarios, conductores o tenedores de vehículos clase motocicleta que presten el servicio público de pasajeros o servicio no autorizado, serán sancionados así:

1. Por primera vez: Multa equivalente a 30 salarios mínimos legales diarios vigentes; adicionalmente, inmovilización del vehículo por el término de cinco días.

2. Por segunda vez: Multa equivalente a 30 salarios mínimos legales diarios vigentes; adicionalmente, inmovilización del vehículo por veinte (20) días y suspensión de licencia de conducción por un término de seis (6) meses por reincidir en la prestación del servicio no autorizado en un período no superior a un (1) año.

3. Por tercera vez: Multa equivalente a 30 salarios mínimos legales diarios vigentes; adicionalmente, inmovilización del vehículo por cuarenta (40) días y cancelación de la licencia de conducción por reincidir en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares, una vez agotada la sanción prevista en el numeral 2 del presente artículo.

DECRETO 152 DE 2008 DE MARZO 07: Por medio del cual se toman medidas de restricción en la movilidad vehicular en el centro de la ciudad de Quibdó, de conformidad con el decreto 2961 de 2006.

Art 4. Que el Gobierno Nacional expidió el Decreto N° 2961 del mes septiembre de 2006, por medio del cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de Transporte en motocicletas, previsto en el literal del artículo 131 de ley 769 de 2002, aplicación inmediata.

Art 6. Que el Decreto 2961 en su artículo primero establece” en los municipios o distritos donde la autoridad Municipal o Distrital verifique que se está, desarrollando una movilidad ilegal de servicio publico de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá

tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad dicha medida se tomara por periodos inferiores o iguales a un año.

Art 7. Que igual forma el artículo segundo del precitado decreto señala que “el conductor o propietario de una motocicleta que circule con acompañante o parrillero dentro de las zonas u horarios objeto de restricción será sancionado de conformidad con las normas aplicadas por la prestación ilegal del servicio público de transporte de pasajeros o servicio no autorizado.

Art 8. Que el centro del Municipio de Quibdó en la actualidad se presenta niveles altos de congestión, originando un uso irracional de las vías por parte de algunos conductores, comerciantes y particulares.

Art 9. Se define el anillo vial como el conjunto de vías sobre la cuales se dictan disposiciones específicas para el control en la circulación, debido a las condiciones de tránsito imperante.

Art 10. Se define la zona de establecimiento como el área vial sobre la cual se regula el estacionamiento sobre la vía pública, estableciendo horarios y sitios específicos para dicha actividad.

Art. 12. Que en este sentido la Administración Municipal, ha optado medidas tendientes a controlar la circulación de motocicletas en actividades que van en contravía con el ordenamiento legal, por ello en aras de mantener el orden público, la sana convivencia y garantizar la movilidad en las vías de la ciudad de Quibdó. Decreta:

Art. 1. El anillo vial del Municipio de Quibdó, estará conformado por las siguientes vías: desde la carrera 1ra hasta la carrera 9na, y desde la calle 20 hasta la calle 31.

Art. 2. Restrinjase la circulación y/o tránsito de toda clase de motocicletas con parrilleros o acompañantes en el anillo vial.

PARAGRAGO 1. Se excluye de esta restricción la circulación y/o tránsito de toda clase de motocicleta con parrilleros y/o acompañantes, pero solo en cuanto a la carrera 9na.

Art. 3. Se prohíbe el parqueo de motos, tricimotos y vehículos en los siguientes sitios:

- Carrera 1ª entre Codechoco y la calle 29

- Carrera 2ª entre calles 24 a la 26
- Carrera 3ª entre calles 20 a la 29
- Carrera 4ª entre calles 25 a la 27
- Carrera 5ª entre calles 25 a la 27
- Calle 24 entre carreras 1ra a la 7maª
- Calle 25 entre carrera 1ra a la 7maª
- Calle 26 entre carrera 1ra a la 9na

Art 5. Dentro del anillo vial, se autorizará el parqueo de vehículos en los siguientes horarios:

- Durante toda la semana, es decir: Lunes a domingos, en horario comprendido entre las 7:00 p.m. – 7:00 a.m. del día siguientes.

Art. 6. Dentro del anillo vial queda prohibido el estacionamiento de vehículos de pasajeros en el horario comprendido entre las 7:00 a.m. y las 7:00 p.m. del mismo día.

- En el horario anterior se permiten paradas momentáneas.

PARAGRAFO: Se entenderá por parada momentánea, aquella que tarda como máximo 15 minutos desde la detención del vehículo hasta el reinicio de la marcha.

Art. 8. EXCEPTÚESE de esta restricción a las personas que hagan parte del núcleo familiar del propietario y/o conductor que se encuentra relacionadas en declaración que para el efecto se rendirá ante la inspección de Tránsito Municipal y/o círculo notarial para la expedición de la respectiva tarjeta de identificación; esta tarjeta cobijara a cinco personas. Cuando el particular alegue que su núcleo familiar es superior deberá presentar para su registro las pruebas civiles correspondientes.

Art. 11. El infractor será sancionado con multa de hasta diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes e inmovilización de la motocicleta por el término de setenta y dos (72) horas.

Art. 13. Toda motocicleta que transite en el Municipio de Quibdó, deberá portar su placa de identificación en la parte trasera de la misma con número visible y legible, la motocicleta que no tenga lo aquí prescrito será inmovilizada por setenta y dos (72) horas y se multará al inferior con diez (10) salarios mínimos diarios legales vigentes.

Art. 15. El presente decreto rige a partir del día 17 de marzo de 2008 hasta el 31 de diciembre de 2008, deroga todas las disposiciones que le sean contrarias en materia de tránsito en el Municipio de Quibdó.

8.2 DESDE EL PUNTO DE VISTA URBANÍSTICO

La ciudad, como estructura física que responde a las necesidades de convivencia y producción, está determinada por procesos permanentes de transformación provocados por el uso, estos cambios son de diferente índole; algunos se deben a la expansión del plano urbano sobre la periferia de la ciudad, otros se deben al cambio de función de sus distintas áreas y de las estructuras individuales, los cuales generan alteraciones, adecuaciones, sustituciones, deterioro de las estructuras y otros fenómenos que deben ser regulados, para el máximo aprovechamiento del patrimonio urbano.

En Quibdó la estructura urbana es en su mayor parte joven, con buenas calidades espaciales, sin embargo, en muchos casos existen condiciones de riesgo, por mal manejo de la ladera de la colina, que hace que su aspecto se refleje en un deterioro e insalubridad, así como problemas ambientales que por la apropiación de las rondas de los ríos y quebradas, van definiendo un tejido social, como fenómenos políticos, sociales y económicos, se genera unas condiciones de vida muy baja y con problemas de contaminación saneamiento ambiental para los pobladores.

El Municipio de Quibdó, tiene una población de 113.714 habitantes, de los cuales 89.838 están localizados en la zona urbana es decir el 75,56% y 23.876 en zona rural, o sea el 24,44%¹ la zona urbana la conforman 74 barrios, de los cuales 13 pertenecen a la zona céntrica y 61 a la zona periférica, organizados por comunas² así:

COMUNA No 1 ZONA NORTE: Comprende los barrios Kennedy, San José, Miraflores, Huapango, Monserrate, Subestación, Buenos Aires, El Reposo 1, el Reposo 2, Samper, Obrero, La Victoria, Santa Elena, La Unión, La Gloria. Definido por el río Atrato, desde la calle 31, siguiendo el curso de la quebrada el Caraño, entre las carreras primera y sexta.

COMUNA No 2: Conformado por los barrios Tomás Pérez, Julio Figueroa Villa, San Judas, Santa Ana, Porvenir, Santo Domingo, Caraño, Paraíso, Américas, Ángeles, Condoto, Cohimbra, Esmeralda.

COMUNA No 3 - ZONA CENTRO TRADICIONAL: Conformada por los barrios Centro, Cristo Rey, Cesar Conto, Roma, Alameda Reyes, Silencio, Pandeyuca, Yesca Grande, García Gómez, Yesquita, Chambacú, Chamblún, Venecia. La zona

¹ Municipio de Quibdó. Plan de Desarrollo 2008.

² Reyes Denna. Programa Trabajo Social. Universidad Tecnológicas del Chocó.

enmarcado por el río Atrato, en el costado occidental, definida por el Malecón sobre la margen del río, el cual cruza la ciudad en sentido Norte – Sur.

COMUNA No 4: Conformada por los barrios San Vicente, Valencia, San Martín, Pablo VI, Niño Jesús, Palenque. La zona definida por los límites naturales entre la quebrada la Yesca y el río Cabí, entre la Calle 20 y la Calle 9 y entre la Carrera 1ª hasta la 7a, zona de diques aluviales y bassín de los ríos, en su mayoría se emplaza en la planicie de inundación que se presenta entre los cauces de agua y las faldas de las colinas de la región.

COMUNA No 5: Conformada por los barrios Las Brisas, Aurora, Las Palmas, Alfonso López, Playita, Horizonte, Simón Bolívar, San Francisco, Las Mercedes, Viento Libre, Nicolás Medrano, La Industrial.

COMUNA No 6: Conformada por los barrios Jardín Sectores, El Rocío, Los Rosales, Central, Orquídea, Tulipán, Los Lirios, Las Dalias, Prosocial, Zona minera, Los Claveles, Zona Minera, las Margaritas, El Bosque, Minuto de Dios, San Antonio,

En lo relativo al transporte, el área urbana ha generado un crecimiento en el servicio de transporte público urbano, el cual es prestado por empresas de particulares y ciudadanos quibdoseños sin la debida programación de rutas y horarios, congestionando algunos sectores y dejando sin servicios otros. La ciudad tiene en general un variado sistema de transporte público, conformado por un parque automotor de buses, busetas - colectivos, taxis, camperos y en la actualidad motos, que desarrollan el servicio interurbano con base en una red rutas y los últimos (rapimotos), sin una red de rutas constituidas legalmente para satisfacer la demanda de la población.

El transporte público en la ciudad de Quibdó, no cuenta con una reglamentación específica, ni de las rutas, ni de los horarios, quedando a la voluntad de los transportadores y estos a su vez no han realizado estudios técnicos, sino que se basan en la institución y en la práctica que les da el ejercicio de transportadores, pero sin observar ni suplir las verdaderas necesidades de los usuarios. El municipio no cuenta igualmente con una reglamentación sobre el mantenimiento y seguridad de los vehículos que prestan el servicio público, lo que genera un parque automotor en malas condiciones.

8.3 DESDE EL PUNTO DE VISTA ACADÉMICO

El Municipio de Quibdó, cuenta con aproximadamente 113.714 habitantes, de los cuales un 95% son afrodescendientes y el resto esta distribuido entre mestizos e indígenas; esta situación de diversidad étnica contribuye al fortalecimiento de la

identidad, reflejada en manifestaciones típicamente urbanas, caracterizadas por la transformación de valores y costumbres tradicionales, como el baile, el dialecto, la unidad, la solidaridad, vestido, cosmovisión etc.

Todo lo anterior se recrea en medio de un proceso sociocultural muy diverso y heterogéneo que depende en parte de la tipología del ciudadano de una determinada urbe. Cabe resaltar que los afrodescendientes e indígenas que comparten este territorio, se preocupan por mantener estrechos vínculos parentales y culturales con las poblaciones étnico-territoriales y rurales.

La colonización geográfica por áreas socioculturales permite comprender la heterogeneidad cultural en el interior de las personas que viven en la ciudad, las diversas formas como los afrocolombianos apropian sus territorios, y entablan relaciones económicas, políticas y simbólicas, atendiendo sus condiciones geográficas, sociales, culturales e históricas particulares.

Cabe anotar que en los últimos 10 años, la ciudad de Quibdó ha estado azotada por el fenómeno del desplazamiento causado por el conflicto social y armado que padecen diversas comunidades del Departamento del Chocó, dejando como consecuencias un número considerable de aproximadamente 76.000 mil personas en situación de desplazamiento.

Todo lo anterior agudiza la problemática social humanitaria, que ya acaecía la ciudad, reflejada en el aumento de la mendicidad, el hambre, la desigualdad social, la marginalidad y el no goce pleno de derechos fundamentales como son la salud, la educación, la alimentación entre otros.

De cara a las anteriores problemáticas surge el mototaxismo, este como fenómeno social que se deriva de la precaria situación socio-económica del Municipio de Quibdó y nace como alternativa económica para el sustento de miles de familias que subsistente en condiciones de marginalidad. La ciudad de Quibdó se ha visto gradualmente afectada por este fenómeno, debido a que la movilidad humana se ha restringido y visto amenazada por que las calles, sitios y lugares destinados para el libre tránsito de los peatones esta siendo ocupada por las personas que ejercen esta actividad.

Vale la pena resaltar que algunos estudiosos del tema consideran que esta problemática social “rapimotismo o mototaxismo”, acabará con el transporte colectivo y aumentará significativamente la contaminación ambiental en las ciudades colombianas. Por ello, la solución al problema es compleja y va más allá

de prohibir este servicio por medio de un decreto nacional, como lo hizo el presidente Uribe al expedir el decreto 2961 de 2006³.

Por otro lado, las medidas de restricción que plantea el gobierno nacional de cara al mototaxismo, hacen que solo se pongan paños de agua tibia a la problemática y no se tomen verdaderas medidas que den respuesta a solucionar el problema de manera estructural.

Una de tantas alternativas a la problemática del mototaxismo, está relacionada con la expedición de una ley que vaya en pro de asumir de una vez por todas el Mototaxismo como un servicio Público y que a su vez este regulado por decretos que restrinjan la manera como se usa el servicio dentro de las zonas urbanas, para evitar traumatismo vehicular, accidentes de tránsito y contaminación ambiental.

Cabe anotar que la manera como la Alcaldía Municipal y el Tránsito Municipal de Quibdó, han asumido la problemática del Mototaxismo causa constantes enfrentamientos con este gremio, por lo que se deben tomar medidas menos coercitivas y más pedagógicas; es decir se deben hacer jornadas constantes de capacitación, encaminadas a la sensibilización de las personas que ejercen esta actividad en temas relacionados con normas de tránsito, Manuales de Conducción y leyes que regulan el ejercicio del mototaxismo.

8.4. DESDE EL PUNTO DE VISTA CONCEPTUAL

- **BUS:** Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.
- **BUSETAS:** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferior a cuatro (4) mts.
- **CARRIL:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.
- **CONTROL:** Verificación, comprobación o fiscalización de procesos u objetivos planeados.

³ Arturo Ardila. Director Grupo de Estudios de Transporte, Universidad de los Andes

- **CERTIFICADO AMBIENTAL:** Es un documento que certifica el análisis técnico-mecánico y de emisión de gases que debe realizarse a cada vehículo en los centros de diagnóstico automotriz legalmente constituido y con las condiciones mínimas establecidas por los Ministerios de Transporte y de Medio Ambiente.
- **COOPERATIVISMO:** Es una herramienta que permite a las comunidades y grupos humanos participar para lograr el bien común. La participación se da por el trabajo diario y continuo con la colaboración y la solidaridad.
- **DECRETO:** Es un tipo de acto administrativo emanado habitualmente del poder ejecutivo y que generalmente posee un contenido normativo
- **EMPRESA:** Entidad organizada para desarrollar actividades económicas y obtener beneficios.
- **INGRESOS:** Utilidades o ganancias, dineros recaudados por la empresa por su operación.
- **INVERSION:** Aplicación de recursos económicos con el objetivo de obtener ganancias en un tiempo determinado.
- **NORMAS DE TRANSITO:** Las normas indican al usuario, cual debe ser su comportamiento para afectar el movimiento de los vehículos o como reaccionar ante ciertas situaciones que pueden ocasionar accidentes.
- **MOTOCICLETA:** Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.
- **PASAJERO:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.
- **PLACAS:** Son documentos públicos que tienen un carácter de permanencia y valides en todo el territorio nacional, sirven para identificar externa y privadamente a un vehículo. Las placas de los vehículos de servicio público son blancas y las de servicio particular amarillas, estas deben llevar el nombre del lugar donde fue matriculado el vehículo, tres letras y tres dígitos.
- **ORGANISMOS DE TRÁNSITO:** Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

- **TRÁNSITO:** Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.
- **TRANSPORTE:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.
- **TRANSPORTE PÚBLICO:** El transporte público es una industria encaminada para garantizar la movilización de personas o de cosas, por medio de los vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, de calidad y de seguridad para los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.
- **RAPIMOTISMO O MOTOTAXISMO:** Servicio de transporte que se presta en una motocicleta, por el cual se paga una asignación económica, la cual varía de acuerdo a la distancia y hora en que se presta.
- **SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR:** Es el que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público vinculado a la empresa.
- **SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO:** Se utiliza para recorrer parcial o totalmente una o más rutas legalmente autorizadas.
- **SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE POR CARRETERA:** Se utiliza para el traslado de pasajeros en una ruta legalmente autorizada.
- **SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO - SOAT:** Es un seguro para todos los vehículos automotores que transitan por el territorio colombiano y ampara las lesiones corporales causadas a las personas como resultado de un accidente de transito, sean peatones, pasajeros o conductores.
- **LICENCIA DE TRANSITO:** Es el documento público que identifica a un vehículo automotor, acredita su propiedad y le autoriza para circular por las vías abiertas al público; debe actualizarse cada vez que varíen los datos del propietario y las características del vehículo.
- **LICENCIA DE CONDUCCIÓN:** Es un documento público expedido por la autoridad de transito, de carácter personal e intransferible, valida en todo el territorio nacional y habilita a su titular para manejar vehículos automotores de acuerdo con las categoría que para cada modalidad establezca el reglamento.

- **TARJETA DE OPERACIÓN:** Es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte de acuerdo con el radio de acción autorizado, registrado y contratado.
- **TRAFICO:** Volumen de vehículos, peatones o productos que pasan por un punto específico durante un período determinado.
- **OFERENTE:** Quien ofrece un bien o servicio para satisfacer una necesidad.
- **SEÑAL DE TRANSITO:** Dispositivo físico o marca especial. Preventiva, Reglamentaria e Informativa que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.
- **SANCIONES:** Pena, castigo que aplica la autoridad a una persona que ha violado una ley.
- **PEATON:** Persona que transita a pie por las calles y carreteras.
- **PLANIFICACION:** Establecimiento de programas detallados para el buen desarrollo de una actividad.
- **POLICIA DE TRANSITO:** El policía de tránsito, es aquel que ejerce control, vigilancia y regulación del tránsito en todo el territorio nacional haciendo cumplir con las disposiciones técnicas legales establecidas para personas, vehículo y semovientes cuando transiten por las vías públicas.
- **TAXIS:** Automóvil de alquiler previsto de un taxímetro, destinado al transporte público individual de pasajero.
- **VEHÍCULO:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

9. DISEÑO METODOLÓGICO

9.1. FUENTES DE INFORMACIÓN

9.1.1 Primaria: Fueron los documentos e información suministrada por rapimoteros, propietarios de motos para el servicio de transporte, empresa que ofrecen el servicio de Transporte Público Local, conductores de taxis y busetas, el Secretario de Transito Municipal de Quibdó, el Comandante de Policía de Tránsito Municipal de Quibdó, el CTI de la Fiscalía y La Oficina de Atención al Usuario de la Fiscalía Seccional Quibdó; Personal de inteligencia de la SIJIN, el Presidente del Concejo Municipal de Quibdó, el Personero Municipal de Quibdó y la comunidad en general.

9.1.2 Secundarias: Fue la documentación bibliográfica donde nos apoyamos para realizar esta investigación; libros como el Nuevo Código Nacional de Tránsito, decretos expedido por el Gobierno Municipal y Nacional, tesis de grados, trabajos de investigación anteriores, prensa, revistas, radio, televisión e Internet.

9.2 TÉCNICAS PARA RECOLECTAR LA INFORMACIÓN

Para recolectar la información se utilizó:

- **Entrevista:** Se le hizo al Secretario de Transito Municipal, Comandante de la Policía de Tránsito, Al Alcalde Municipal de Quibdo, Secretario de Gobierno Municipal, a los Representantes Legales de las Empresas Prestadoras del Servicio de Transporte Urbano de Quibdó.
- **Encuesta:** Fueron los formularios diseñado para obtener información de parte de rapimoteros, conductores de taxis y busetas, la comunidad y propietarios de motos para rapimotear.

9.3 TAMAÑO DE LA POBLACIÓN MUESTRA

9.3.1. Población: La población objeto de estudio estuvo focalizada de la siguiente manera:

- ✓ La población del Municipio que son 113.714 habitantes, de los cuales 89.838 están localizados en la zona urbana es decir el 75,56% y 23.876 en zona rural, o sea el 24,44%., para este caso en particular, se trabajó con los habitantes de la zona urbana, o sea los 89.838 habitantes.
- ✓ Los oferentes del servicio de transporte público de busetas y taxis (Transpacífico, Cootranspchocó, Transprogreso y Expreso Choco), los cuales tienen 362 vehículos activos. De ellos 246 son taxis y 116 son busetas.
- ✓ Los rapimoteros o mototaxistas. Que son aproximadamente 2700.

9.3.2. Muestra

El tipo de muestra que se utilizó fue al azar, así:

- ✓ De la población objeto de estudio, habitantes de la zona urbana de Quibdó, se tomó el 0.028%, que equivalen a 25 habitantes.
- ✓ Oferentes de servicio de buses y taxis, se tomó el 7%, o sea 25 conductores.
- ✓ Rapimoteros o mototaxistas, se tomó el 1.85%, que equivalen a 50 personas que ejercen esta actividad.

Se encuestaron 105 personas.

9.4 PRESENTACIÓN DE RESULTADOS, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Resultados obtenidos de preguntas realizadas a rapimoteros.

Tabla 1. Qué originó el rapimotismo en Quibdó

Variables	TOTAL
Desempleo	41
Ineficiencia del servicio de busetas y taxis	1
Maltrato de conductores a usuarios	4
Todas las anteriores	4
Total personas encuestadas	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas

Gráfico 1. Porcentaje de origen del rapimotismo en Quibdó

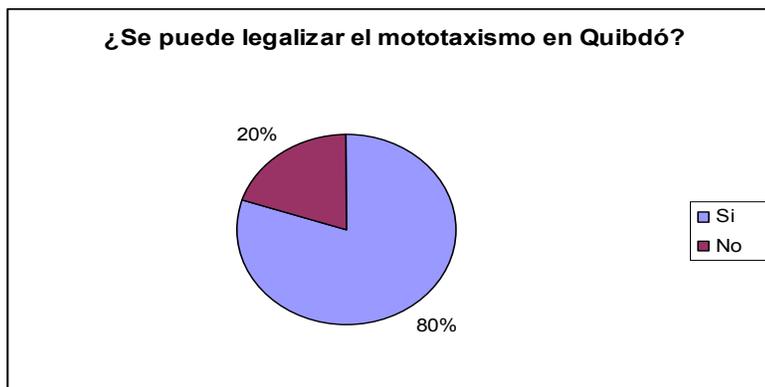


Tabla 2. ¿Cree usted, que el rapimotismo se puede legalizar?

Variable	Total
Si	40
No	10
Total encuestado	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas

Gráfico 2. Porcentaje de legalización del rapimotismo.



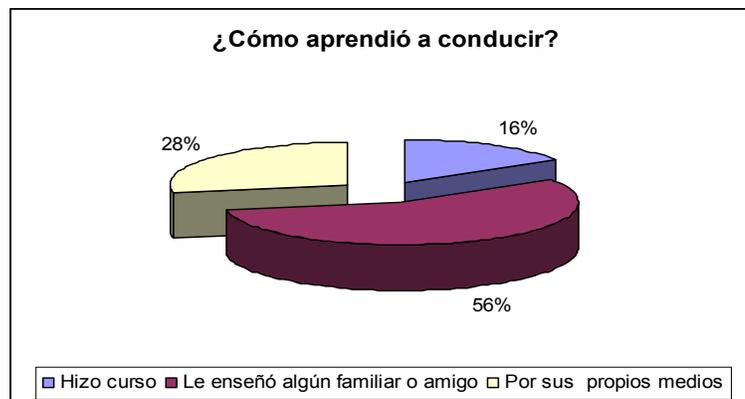
Fuente: Cálculos realizados por las autoras del proyecto

Tabla 3. ¿Cómo aprendió a conducir?

Variable	Total
Hizo curso	8
Le enseñó algún familiar o amigo	28
Por sus propios medios	14
Total encuestado	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas

Gráfico 3. Porcentaje a pregunta cómo aprendió a conducir



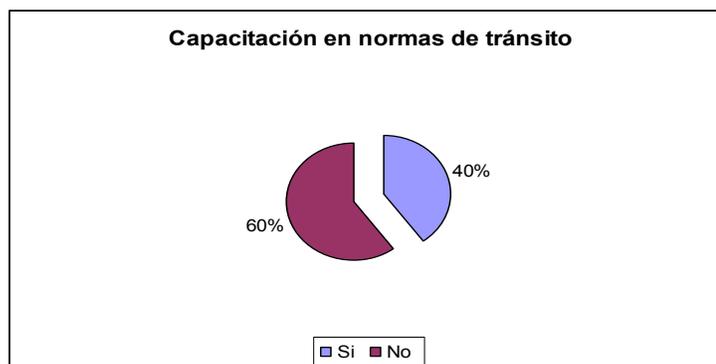
Fuente: Cálculos realizados por las autoras del proyecto

Tabla 4. Capacitación en normas de tránsito

Variable	Total
Si	20
No	30
Total encuestado	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas

Gráfico 4. Porcentaje Capacitación en normas de tránsito



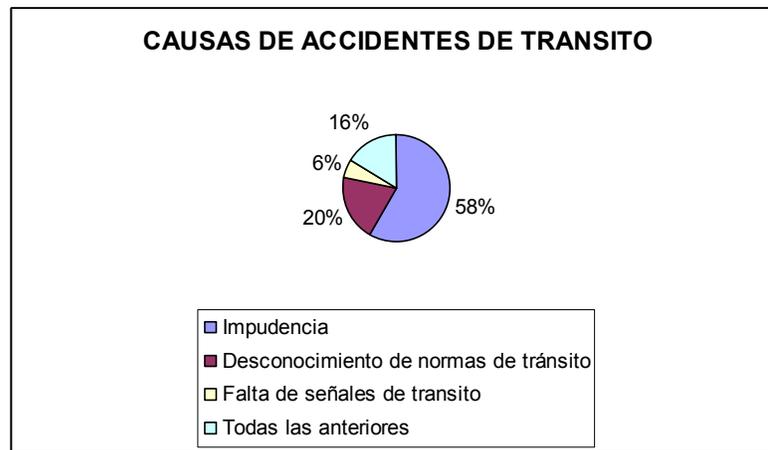
Fuente: Cálculos realizados por las autoras del

Tabla 5. ¿Por cuál de las siguientes razones se presentan los accidentes de tránsito?

Variable	Total
Impudencia	29
Desconocimiento de normas de tránsito	10
Falta de señales de tránsito	3
Todas las anteriores	8
Total encuestados	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas.

Gráfico 5. Porcentaje de causa de accidentes de tránsito.



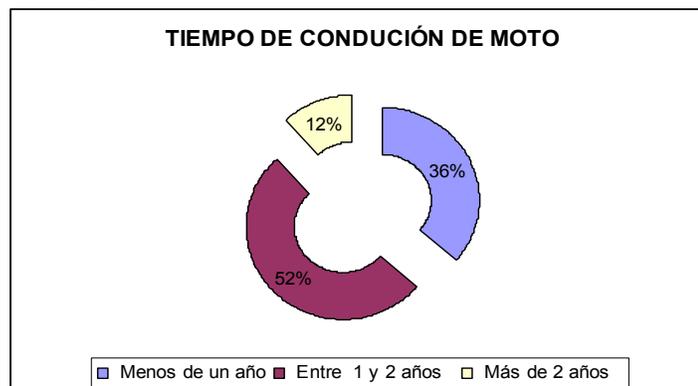
Fuente: Cálculos realizados por las autoras del proyecto

Tabla 6. ¿Desde hace cuanto tiempo se dedica a ser conductor de Moto?

Variable	Total
Menos de un año	18
Entre 1 y 2 años	26
Más de 2 años	6
	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas.

Gráfico 6. Porcentaje de tiempo conduciendo



Fuente: Cálculos realizados por las autoras del

Tabla 7. ¿Es usted, propietario del vehículo en el cual trabaja?

Variable	Total
Si	28
No	22
Total encuestado	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas.

Gráfico 7. Porcentaje propiedad del vehículo de conducción



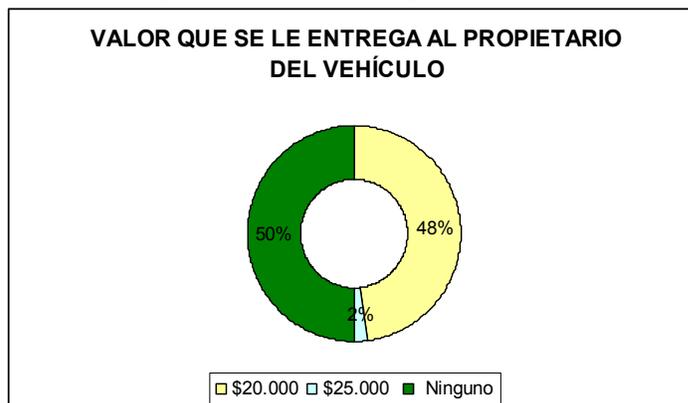
Fuente: Cálculos realizados por las autoras del

Tabla 8. ¿Que valor entrega a su propietario?

Variable	Total
\$20.000	24
\$25.000	1
Ninguno	25
Total encuestado	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas.

Gráfico 8. Porcentaje que se le entrega al propietario del vehículo



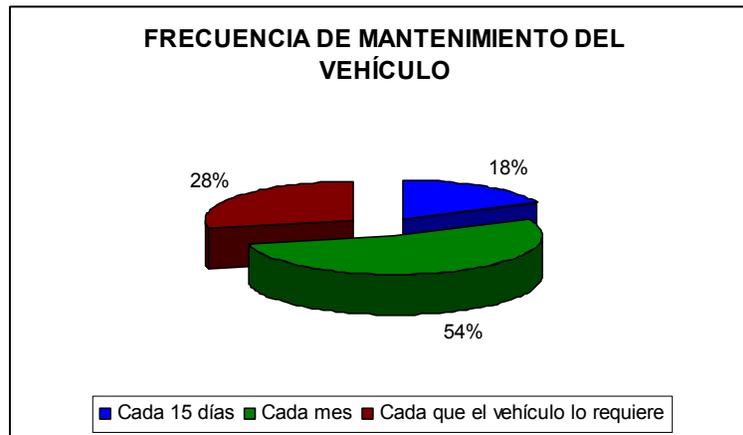
Fuente: Cálculos realizados por las autoras del

Tabla 9. Con que frecuencia se le hace mantenimiento al vehículo que conduce

Variable	Total
Cada 15 días	9
Cada mes	27
Cada que el vehículo lo requiere	14
Total encuestado	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas.

Gráfico 9. Porcentaje frecuencia de mantenimiento del vehículo



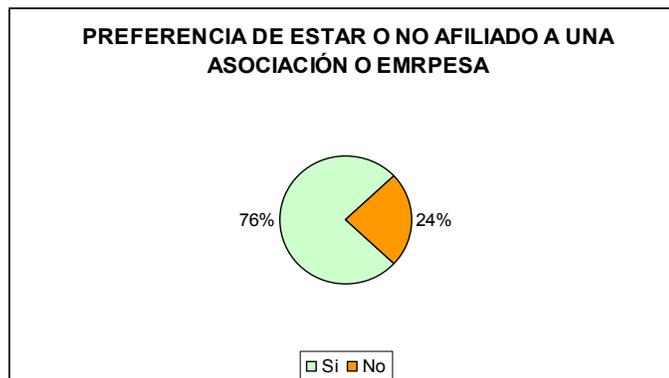
Fuente: Cálculos realizados por las autoras del proyecto

Tabla 10. ¿Le gustaría estar afiliado a una asociación o empresa para prestar un mejor servicio?

Variable	Total
Si	38
No	12
Total encuestado	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas.

Gráfico 10. Porcentaje preferencia de estar o no afiliado



Fuente: Cálculos realizados por las autoras del proyecto

Tabla 11. ¿Por qué le gustaría estar asociado?

Variable	Total
Se está organizado	18
Se presta un mejor servicio	5
Se obtienen más beneficios	8
Se respetan los derechos laborales	5
Todas las anteriores	2
Total encuestado	38

Fuente: Información suministrada por mototaxistas.

Gráfico 11. Porcentaje razones por las cuales se asociaría



Fuente: Cálculos realizados por las autoras del proyecto

Tabla 12. ¿Por qué no le gustaría estar asociado?

Variable	Total
Obtiene menos ingresos	5
Se roban la plata	2
Pocos beneficios	2
Desconocimiento de formas de organización	3
Total encuestado	12

Fuente: Información suministrada por mototaxistas.

Gráfico 12. Porcentaje de razón por la que no se asociaría.



Fuente: Cálculos realizados por las autoras del

Tabla 13. ¿Ha pertenecido o participado de una asociación?

Variable	Total
Si	3
No	47
Total encuestado	38

Fuente: Información suministrada por mototaxistas.

Gráfico 13. Porcentaje de participación en asociación.



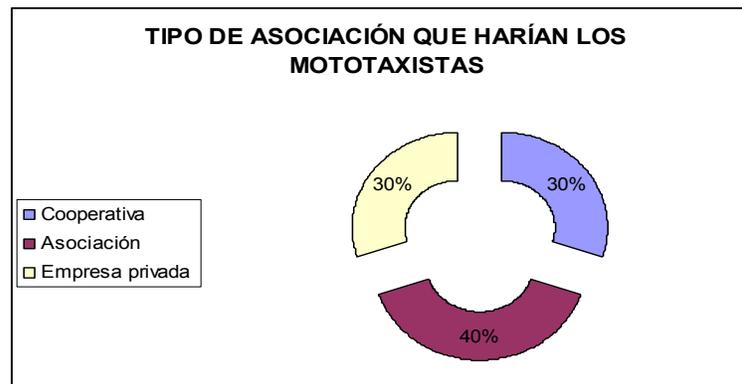
Fuente: Cálculos realizados por las autoras del proyecto

Tabla 14. ¿Si tuviera la posibilidad de agruparse, a que tipo la haría?

Variable	Total
Cooperativa	15
Asociación	20
Empresa privada	15
Total encuestado	50

Fuente: Información suministrada por mototaxistas.

Gráfico 14. Porcentaje tipo de asociación formarían los mototaxistas



Fuente: Cálculos realizados por las autoras del proyecto

Luego de estar en contacto con los rapimoteros eje central de esta investigación, se interpretan los datos, tomando los más representativos.

El 82% opinó que el desempleo fue la principal causa de origen del rapimotismo en Quibdó. El 80% estuvo de acuerdo que se legalice. El 56% aprendió a conducir por un amigo o familiar. El 60% no está capacitado en normas de tránsito. El 58% dijo que los accidentes de tránsito se presentan por imprudencia. El 52% tiene entre 1 y 2 años prestando el servicio. El 56% son propietarios de los vehículos que trabajan. El 48% le entrega al propietario del vehículo 20.000 diarios. El 54%, le hace mantenimiento mensual a los vehículos. El 76% le gustaría estar afiliado o asociado a una empresa o cooperativa. El 47% le gustaría estar afiliado porque está organizado. El 41% no le gustaría estar asociado porque se roban la plata. El 94% no ha pertenecido o participado en una asociación. El 40% le gustaría estar asociado en una asociación.

Tabla 15. Resultados obtenidos de encuestas realizadas a conductores de taxis y Busetas

1. ¿Qué cree usted, que originó el rapimotismo en Quibdó?		
Variables	Total	Porcentaje
Desempleo	17	68%
Ineficiencia del servicio de busetas y taxis	6	24%
Todas las anteriores	2	8%
Total	25	100%
2. ¿Cree usted, que el rapimotismo se puede legalizar?		
Si	5	20%
No	20	80%
Total	25	100%
3. ¿Cómo aprendió a conducir?		
Hizo curso	10	40%
Le enseñó algún familiar o amigo	9	36%
Por sus propios medios	6	24%
Total	25	100%
4. ¿Ha recibido algún tipo de capacitación en normas de tránsito?		
Si	11	44%
No	14	66%
Total	25	100%
5. ¿Por cuál de las siguientes razones se presentan los accidentes de tránsito?		

Impudencia	15	60%
Desconocimiento de normas de tránsito	3	12%
Falta de señales de tránsito	4	16%
Todas las anteriores	3	12%
Total	25	100%
6. ¿A que empresa esta afiliado o asociado?		
Transprogreso	9	36%
Transpacífico	5	20%
Expreso Chocó	8	32%
Cootranschocó	3	12%
Total	25	100%
7. ¿Desde hace cuanto tiempo se dedica a ser conductor de Taxi o Buseta		
De 0 a 5 años	11	44%
De 6 a 19 años	13	52%
De 20 años en adelante	1	4%
Total	25	100%
8. ¿Es usted, propietario del vehículo en el cual trabaja?		
Si	8	32%
No	17	68%
Total	25	100%
9. ¿Que valor entrega a su propietario?		
\$15.000	1	4%
\$20.000	1	4%
\$25.000	5	20%
Variable	18	72%
Total	25	100%
10. Con que frecuencia se le hace mantenimiento al vehículo que conduce		
Cada 15 días	8	32%
Cada mes	9	36%
Cada lo requiere	8	32%
Total	25	100%

Fuente: información suministrada por conductores de taxis y busetas y datos calculados por las autoras del proyecto.

Caso contrario a lo que opinaron los rapimoteros o mototaxistas, los conductores de taxis y busetas dijeron que el factor que originó el rapimotismo en Quibdó, fue el desempleo con un 68%, un 24% dijo que fue la ineficiencia del servicio que ellos prestan y un 2% dijo que fueron las dos anteriores.

Por otro lado, el 80%, no estuvieron de acuerdo que se legalice el rapimotismo por que no es legal, no brinda garantías, se acaba el servicio público, no cumple con los requisitos para prestar un servicio público, no pagan impuesto, entre otros.

El 40% de estas personas hicieron curso para conducir, el 36% le enseñó un amigo o familiar, mientras que el 24% aprendió por sus propios medios.

Llama la atención los resultados obtenidos frente a si esta calidad de conductores de servicio público habían recibido capacitación en normas de tránsito y el 66%, no y el 44% sí, es algo preocupante porque tienen una responsabilidad social muy grande, ya que transportan vidas, la que deben cuidar, partiendo que muchas de estas personas tienen más de 5 años prestando este servicio.

El 60% de estas personas dijeron que los accidentes de tránsito en Quibdó, se presentan por la imprudencia, un 16% dijo que es la falta de señales de tránsito, un 12% por el desconocimiento de las normas de tránsito y el 12% restante dijo que son causados por las anteriores variables.

El 36% de los vehículos que conducen están afiliados a la empresa transprogreso, el 32% a Expresochocó, el 20% a Transpacífico y el 12% a Cootranschocó.

El 68% de estos conductores no son propietarios del vehículo que trabajan, mientras que el 32% si., la mayoría le hacen mantenimiento cada mes con el 36%, el 32% lo hace quincenal y el 32% restante lo hacen cada que el vehículo lo necesita.

En estos momentos el negocio de transporte público no es rentable, el 72% de los conductores dijeron que el valor que le entrega al propietario del vehículo es variable y que oscila entre 30.000 y 60.000 diarios, o sea el 80% menos de lo que se ganaban antes de aparecer el rapimotismo.

Tabla 16. Resultados obtenidos de encuesta realizada a la comunidad de la zona urbana de Quibdó.

1. ¿Qué originó el rapimotismo en Quibdó?	Total	Porcentaje
El desempleo	16	64%
Maltrato a los usuarios de busetas	0	0%
Ineficiencia del servicio de busetas y taxis	3	12%
No responde	6	24%
Total	25	100%
2. ¿Se puede legalizar el rapimotismo en Quibdó?		
Si	25	100%
No	0	0%

Total	25	100%
3. ¿Qué tipo de transporte utiliza para realizar sus tareas diarias?		
Rapimoto	21	84%
Colectivo	4	16%
Total	25	100%
4. ¿Cuanto tiempo demora esperando el servicio de transporte de en moto?		
Menos de 5 minutos	18	72%
Entre 5 y 10 minutos	4	16%
Más de 10 minutos	3	12%
Total	25	100%
5. ¿Por qué motivos utiliza el servicio de Rapimoto?		
Rapidez	21	84%
Servicio puerta a puerta	3	12%
Comodidad	1	4%
Total	25	100%
6. ¿En que circunstancias no utilizaría el servicio de rapimoto?		
Inseguridad	3	12%
Cuando hace mucho sol	5	20%
Cuando llueve	17	68%
Total	25	100%
7. ¿Según su opinión, qué causa el desconocimiento de las normas tránsito?		
Accidentes de tránsito	19	76%
Violación de las señales de tránsito	3	12%
Agresiones verbales y físicas de infractores a autoridades	3	12%
Total	25	100%
8. ¿Cuáles son los principales causantes de los accidentes de tránsito?		
Conductores de motos	19	76%
Conductores Taxis	2	8%
Conductores de Busetas	4	16%
Total	25	100%
9. ¿Frente al servicio de rapimotismo en Quibdó, que situaciones sociales han cambiado?		
Disminuyó la delincuencia común	5	20%
Se ocupó la población Joven	1	4%
Hay oportunidad de empleo	1	4%

Todas las anteriores	14	56%
Ninguna de las anteriores	4	16%
Total	25	100%

Fuente: información suministrada por conductores de taxis y busetas y datos calculados por las autoras del proyecto.

Por otro lado la comunidad que es la que se afecta o beneficia con el rapimotismo opina:

El 64% dijo que el factor que originó el rapimotismo en Quibdó, fue el desempleo, el 24% no responde, el 12% por la ineficiencia del servicio de taxis y busetas.

Esta modalidad de transporte es muy aceptada por la comunidad, el 100% estuvo de acuerdo que se legalice. El 84% lo utilizan para realizar sus actividades diarias, por rapidez y presta un servicio puerta a puerta, ya que 72% dijeron que esperan menos de 5 minutos para utilizar el servicio. El 68% no utiliza el servicio cuando llueve, el 20% cuando hace mucho sol y el 12% por inseguridad.

Frente a la pregunta de que causa del desconocimiento de las normas de tránsito, el 76% dijo que son los accidentes de tránsito, el 12% la violación de las señales y el 12% restante las agresiones verbales y físicas de infractores a autoridades. Igualmente argumentaron que el 76% de los accidentes los causan los conductores de moto, el 16% los conductores de busetas y el 8% los taxis.

En lo que tiene que ver con las situaciones que cambiaron con la aparición del rapimotismo, la comunidad opinó, que disminuyó la delincuencia común con un 20%, el 4% dijo que se ocupó la población joven, otro 4% que hay oportunidad de empleo, el 56% dijo que todas las anteriores y el 16% ninguna de las anteriores.

Tabla 17. Resultados obtenidos de encuesta realizada a propietarios de motos para servicio de rapimoto.

	Total	Porcentaje
1. ¿Qué lo motivó a ofrecer el servicio de transporte en moto?		
Mejorar los ingresos	2	40%
Generar empleo	1	20%
Por negocio	1	20%
Todas las anteriores	1	20%
Total	5	100%
2. Cuántos vehículos tiene disponibles para prestar el servicio de rapimoto?		
Entre 1 y 12	2	40%
Entre 13 y 20	1	20%
Más 20	2	40%

Total	5	100%
3. ¿Qué requisitos deben cumplir las personas que conducen sus vehículos?		
Cumplir las normas de tránsito, documentos al día.	2	40%
Licencia de conducción, cédula, experiencia en el ramo	1	20%
Licencia de conducción, cédula, pasado judicial.	1	20%
Licencia de conducción, cédula, 2 fotografías	1	20%
Total	25	100%
4. ¿Qué características sociofamiliar tienen los conductores de sus vehículos?		
Jefes de Hogar	2	40%
Estudiante	1	20%
Jóvenes de bajos recursos económicos	1	20%
Todas las anteriores	1	20%
Total	25	100%
5. ¿Cómo controla el tiempo y recorridos de las motos que tiene?		
Cumple horario de 6:00am a 8:00pm	3	60%
No lo controla	2	40%
Total	25	100%
6. Teniendo en cuenta que por costumbre, los conductores de moto deben entregarle a sus propietarios \$20.000 diarios. ¿Cómo tiene establecido el salario de los mismos?		
Es un trabajo independiente	1	20%
El salario lo da el mismo conductor	2	40%
No sabe	2	40%
Total	25	100%
7. ¿Con qué frecuencia le hace mantenimiento a los vehículos?		
Quincenal	1	20%
Mensual	3	60%
Cada que lo necesite	1	20%
Total	25	100%
8. ¿Ha capacitado a sus conductores en normas de tránsito?		
Si	0	0%
No	5	100%
Total	25	100%
9. ¿Cómo le parece la idea de asociarse o afiliarse a una cooperativa o empresa para que prestar un mejor servicio?		
Buena	4	80%
Mala	1	20%
Total	25	100%
10. ¿Por qué razones si se asociaría o se afiliaría a una cooperativa o empresa?		

Seria más legal	1	25%
La prestación del servicio se haría de una forma mas organizada	2	50%
Hay mayores garantías	1	25%
Total	25	100%
11. ¿Por qué razones no se asociaría o se afiliaría a una cooperativa o empresa?		
Por que una actividad ilegal	0	0%
Por que es muy difícil organizar este gremio	0	0%
Todas las anteriores	1	100%
Total	25	100%

Fuente: información suministrada por conductores de taxis y busetas y datos calculados por las autoras del proyecto.

Luego de entrevistar a los propietarios de motos para rapimotear, se analiza que lo que los motivo fue las ganas por mejorar sus ingresos con un 40% y otras razones. Un 40% poseen entre 1 y 12 vehículos, un 20% entre 13 y 20 y el otro 40% restante tienen más de 20 vehículos, estas personas no le tienen estipulado un salario a sus conductores, aducen que este es un trabajo independiente ellos solo les alquilan las motos por \$20.000 cumpliendo un horario de 6:00am a 8:00pm, otros solo se interesan por que les cumplan con la cuota y ya, otros compran las motos y se las dan a personas para que las libren, cuando ya la pagan, pasan a ser de los conductores de las mismas.

El 80% de los propietarios les gustaría asociarse por las razones anotadas arriba, mientras que solo uno, no le gustaría argumentando que es muy difícil organizar ese gremio y porque es una actividad ilegal. El 100% de estas personas no les importa si el conductor conoce o no las normas de tránsito, solo que tenga las ganas de trabajar y sepa llevar el un vehículo, como puede verse en la respuesta de la pregunta 3, solo uno pide como requisito que tenga experiencia en el ramo, los demás no.

El 40% de los conductores de estos vehículos son jefes de hogar, otro 40% lo constituyen estudiantes y jóvenes de bajos recursos económicos y un 20% dice que hay de todo.

El 60% le hace mantenimiento mensual a los vehículos, un 20% quincenal y el otro 20% lo hace cada que el vehículo lo necesite.

**ENTREVISTA REALIZADA POR LA EMISORA ECOS DEL ATRATO AL DR.
FRANCIS CEBALLOS, ALCALDE MUNICIPAL DE QUIBDÓ**

La accidentalidad, la incomprensión de los conductores también llega a que la administración municipal, tome cierta medida de prevención y de pronto así sea de coerción hacia esta gente que está devengando y como todo el mundo lo sabe el sustento de sus familias ¿Cómo se va a manejar este tema, hacia donde se quiere ir y en el sentido de algunas vías de la ciudad de Quibdó, que amerita que se les cambie o se les restrinja la doble vía, como van a tocar el tema con el secretario de transporte?.

Se hizo precisamente el día del paro de los rapimoteros, se tuvo también una reunión con la Universidad Tecnológica del Chocó, buscando las posibilidades de establecer el estudio de movilidad, ya que el sentido de las vías de Quibdó, vienen siendo las mismas de hace 15 o 20 años, donde no había la cantidad de motos que existen ahora, ni de vehículos públicos y privados, entonces se tiene que llegar a ese análisis de reorganizar las rutas. Dentro de los compromiso que se quedó con los rapimoteros fue realizar el censo, a partir del censo, iniciar una capacitación con el sena acerca de todo lo que es la parte de prevención vial y toda normatividad que existe para que ellos empiecen a aplicarla, también se les dijo que este problema de movilidad, es de movilidad donde las rapimotos es una parte del problema en la ciudad y queremos que también ustedes entiendan tenemos que trabajar en conjunto, para que los cambios se vayan dando. Vamos con la capacitación y esperamos no restringir más como lo dijimos a ellos, nosotros no nos queremos volvernos unos policías, no los queremos estar restringiendo y generando normatividad, queremos que la gente adquiera conciencia, que participe dentro de los cambios y una de las cosas que le decimos usted sabe que el exceso de velocidad está prohibido y siempre andan a toda velocidad por el centro y por cualquier vía de la ciudad, entonces empezamos por comprometernos no esperamos que el accidente me suceda a mí para poder iniciar ya.

¿El alto índice de motos que hay aquí en la ciudad y que siguen entrando, no llevaría a la administración a pensar en la aplicación inmediata de un pico y placa de dos o tres número, para aliviar un poco más y ajustar esa medida que ya se tiene?

Claro que sí, pretendemos primero que el estudio de movilidad nos va a dar un número determinado de vehículos, para ver hasta que punto lo estamos saturando y que medidas se pueden tomar desde la parte de restricción si es necesario, sino se puede portar vehículos privados; tendremos que pasar a hacer un pico y placa y a restringir un poco más lo de la parte de movilidad en el centro, ya estamos analizando un poco lo que tiene que ver con pico y placa, ya que esperamos tener

parte del análisis completo realizado y ver cuando podemos hacer el decreto para todo lo que tiene que ver con pico y placa.

**ENTREVISTA REALIZADA POR LA EMISORA RADIO UNIVERSIDAD DEL
CHOCÓ EL DÍA 15 DE MAYO DE 2008 AL DR. FRANCIS CEBALLOS,
ALCALDE MUNICIPAL DE QUIBDÓ, LUEGO DE LA PROTESTA POR LOS
RAPIMOTEROS**

Este sostiene que se llevo a cabo una reunión con todo el gremio de rapimoteros para llegar a unos acuerdos, los cuales fueron básicamente:

- Aclara, van siete reuniones realizada con el gremio y a cada una de ellas el 80% de las personas que han llegado, son diferentes, se establecen unos acuerdos en las mismas que no son cumplidos, por que nunca se socializan y se les hace el debido seguimiento. Por eso la administración municipal plantea que los rapimoteros deben escoger unas personas que los puedan representar y que sean constantes en el proceso así se hace más fácil la negociación. Por todo lo anterior se escogió en esa reunión un comité de 10 personas que estarán interlocutando constantemente con la administración y no aceptarán que entre nuevas personas al mismo.
- Se hizo énfasis en esa misma reunión que la administración municipal, realizo un censo, a 962 rapimoteros, con el objeto de definir el esquema de trabajo, recursos que se están moviendo y lo mas importante emprender un proceso de capacitación en alianza con el SENA, en el tema de normatividad vial. La capacitación inicia la próxima semana. A la administración le preocupa que esos 900 rapimoteros censados son solo sea una parte, de los 2.500 que se presume hay, lo que se constituye en una dificultad real para la capacitación; se esta tomando como mediada realizar un nuevo censo para determinar realmente cuantos son.
- Frente al decreto reglamentario de la actividad del rapimotismo, dice que por ejemplo los rapimoteros deben llegar hasta la 8ª, por el lado del silencio, pero ellos no hacen un análisis de la problemática se saltan todas las normas, hacen giros donde no se permiten y se meten en contravía lo que ocasiona los accidentes, pues el servicio se restringe hasta la séptima.
- Los rapimoteros denuncian las agresiones constantes de la policía pues estos solo se preocupan por hacerles seguimiento solo a las motos, dejando de lado las busetas, taxis y otros vehículos. dice también que están son de parte y parte y que ambos deben poner de su parte para hallan mejores

entendimientos. Para terminar el alcalde manifiesta que Quibdó tiene muchos problemas y que ellos son solo una parte del problema.

- Nosotros estamos generando una propuesta para el municipio de Quibdó, un centro que sea más amable, mas amigable y mucho mas vivible en ese sentido pasamos hacer control con los vendedores ambulantes, nos reunimos con los comerciantes para que ellos ingresaran la mercancía, tenemos las escobitas, tenemos los jóvenes de espacio publico, hablamos con los transportadores de la quinta y nos estamos dando cuenta que el centro ha cambiado, y que el 90% de las personas que se decían importadores, comerciantes no formales han accedido a trabajar con la administración municipal para el beneficio de todo un pueblo, y en ese sentido los rapimoteros también son una parte de la solución que queremos para el centro y ayer le solicitamos y les dijimos que se unan al cambio que queremos generar, por que el cambio se esta viendo y los rapimoteros son dos mil, tres mil pero los habitantes del municipio de Quibdó somos 150.000 mil.

Foto. 1. Frente a la alcaldía



Foto. 2. Cra 7ª con Cll 28 vía cerrada



Protesta al decreto 154 de 2008, que extiende al anillo vial de la ciudad de quibdó de la carrera séptima a la novena

Foto. 3. Frente a la alcaldía



Exigen no les cambien la reglas del juego, antes les permitían transitar hasta la séptima y ahora solo pueden llegar hasta la novena.

Foto. 4. Frente a la alcaldía

Argumenta que se le está violando el derecho al trabajo. Además le están aplicando medidas solo a ellos, no a los taxis y busetas.



ENTREVISTA REALIZADA EL 13 DE JUNIO DE 2008 AL SEÑOR LIZANDRO HINESTROZA MOSQUERA SECRETARIO DE TRANSITO MUNICIPAL

¿Cuántos rapimoteros o mototaxistas hay en la ciudad de Quibdó?

Hay 916, se cree que hay una totalidad de 2.700.

¿Por qué cree usted, que ha aumentado el índice de accidentalidad en la ciudad de Quibdó?

El índice de accidentalidad en Quibdó ha aumentado por:

- Se incrementó el número de motocicletas.
- Por falta de conocimiento de las normas de tránsito.
- Falta de señalización vertical, como horizontal, al igual que la falta de tolerancia de los conductores.

¿Qué tipo de vehículos son los principales autores de accidentes de tránsito?

Los principales autores de accidentes son las motocicletas con el 81%, los vehículos de servicio público taxis y busetas el 17% y los Particulares el 2%.

El 69% de los accidentes son diurnos, ocurren entre las 9:00am y las 12:00m y entre las 6:00 y 8:00pm, de jueves a domingos, en promedio 1.6 diarios, son 48 mensuales y 288 en lo que va de 2008, de los cuales el 52%, son daños materiales y el 48% son físicos.

¿Por qué el tránsito municipal, no ha establecido las señales básicas de tránsito?

El secretario actual, está trabajando en la señalización y espera a junio de 2009, haber hecho señalización horizontal y vertical y calles pavimentadas.

¿Cree usted, que el rapimotismo ha incidido en el aumento del tráfico y accidentes en Quibdó? ¿Por qué?

Claro, por que son vehículos que durante todo el día están circulando a altas velocidades y hay un gran número de conductores de esta naturaleza que desconocen en lo mas mínimo las norma de transito.

¿Qué requisitos tienen establecidos, para la expedición de la Licencia de Conducción de motocicletas?:

- Ser mayor de 15 años.
- Certificado medico o aptitud física o mental expedida por un centro de reconocimiento a conductores.
- Certificado de haber asistiendo a una escuela de conducción.
- Recursos económicos
- 3 fotografías fondo azul.
- 3 fotocopias del documento de identidad.
- Si es menor de edad, póliza de seguros civiles, contractual y extracontractual, el cual ampara daños materiales a terceros.
- Autorización por los padres o adultos responsables.
- Tipo de sangre.

¿Ve viable la legalización del rapimotismo como transporte de servicio público en Quibdó?

En el senado está radicado el proyecto de ley 246 de mayo de 2008, el cual trata de establecer que se regule el rapimotismo de manera tal que puedan pagar impuestos, establezcan cupos limitados de las personas que trabajan en esa actividad. En la ciudad de Quibdó ante la falta de empresas e industrias que generen empleo, seria prudente que el congreso lo legalice, para que esta actividad se ejerza de manera legal, formal y organizada.

De ser viable, ¿Qué medidas establecería?:

- Que sirvan como alimentadores desde los barrios periféricos a las rutas establecidas.
- Que fuera un número prudente de motos, de manera que no se sature el flujo vehicular.
- Que se establezcan a través de una empresa de transporte, con el lleno de los requisitos y características que exige la ley 769 de 2002 o lo que elija la ley 246 del 2008 del senado, entre otros.

¿Cree usted, que la delincuencia común ha disminuido a partir de la aparición del rapimotismo?

Es lo que dicen las estadísticas y los estamentos como la Policía, la Sijín, la Fiscalía, ha disminuido la delincuencias, pero relativamente han aumentado los accidentes que enlútese las familias de Quibdó.

¿Cómo se ha visto afectado el servicio de transporte de busetas y taxis, por el rapimotismo?

Se ha visto afectado, no solo en transporte, en lo que se refiere a la calidad del servicio y la frecuencia del mismo, sino también a las condiciones técnico-mecánicas del parque automotor, ha disminuido el mismo hasta en un 60%, de 220 busetas, hoy solo circulando 90, ha disminuido la dotación de repuesto. En los taxis ha habido que congelar el ingreso de los mismos, por que el éxodo que esta ocasionando dejar las busetas, hace que se aumenten los taxis y se sobrepoble la oferta y lo mas representativo para una actividad económica legalmente constituida. El nivel de ingresos de estos empresarios, ha disminuido en 150%, es decir, de 200 mil pesos diarios que quedaban libres, hoy les quedan 50.000, 60.000, en consecuencia se ha generado un deterioro importante en materia de transporte de servicio público urbano legalmente constituido.

¿Cree usted que las medidas tomadas con el apoyo de la Policía de Tránsito Municipal, para combatir el rapimotismo, han sido efectivas?

No en sus totalidad, por que se han trabajado no para erradicarlo, si no, que se han tomado medidas tendientes a regular, controlar la proliferación de dichos vehículos por todas las vías, es así como el decreto 152 de marzo de 2008, establece unos perímetros y horarios para la circulación de motocicletas con parrilleros en el centro de la ciudad. Ha faltado constancia y perseverancia.

¿De que otra forma, aparte de las restricciones decretada por el Alcalde Municipal, podrían combatirse el rapimotismo?:

- A través de la generación de empleos formales.
- Toma de conciencia de estas personas, en el sentido de que el ejercicio de esa actividad les puede afectar en unos 4 años consecutivos la columna vertebral, órganos respiratorios por el cambio de clima frecuente a que se ven expuestos e impotencia sexual.

¿Cuál es el número de comparendos diarios que se hacen?

Se realizan 550 comparendos mensuales, lo que equivale en promedio 18 diarios.

Teniendo en cuenta que el tránsito es una entidad que regula y establece libre movilidad para que haya una libre movilidad. ¿Qué está haciendo la Secretaría de Tránsito y Transporte con lo que recauda por infracciones?

El artículo 160 e la ley 749 de 2002, establece que los recursos que se obtienen por infracciones o multas impuestas por comparendos de tránsito se deben invertir en:

- Campañas de sensibilización.
- Señalización y mantenimiento de vías.
- Capacitación al personal adscrito al tránsito.

Actualmente en Quibdó se está haciendo lo siguiente:

- Señalizando
- Entregando logística a la policía para operar
- Capacitando a las instituciones educativas, 16 colegios
- Capacitación a carrimuleros.
- Proyección de videos en 37 barrios de Quibdó.
- Se han distribuido 35.000 mil volantes en barrios y escuelas
- Campañas con 4.200 mil motocicletas en el tema de tránsito.
- Capacitación a 435 conductores de taxis y busetas
- Se tiene proyectado capacitar a 2500 motociclistas.

**ENTREVISTA REALIZADA EL 23 DE MAYO DE 2008 A LUBIN ANDRADE,
SECRETARIO DE GOBIERNO MUNICIPAL DE QUIBDÓ**

¿Por qué cree usted, que ha aumentado el índice de accidentalidad en la ciudad de Quibdó? :

Independientemente del numero de vehículos, a mi juicio se debe al no respeto de las normas de transito, por parte de de los conductores de vehículos.

¿Cree usted, que el rapimotismo ha incidido en el aumento del tráfico y accidentes en Quibdó? ¿Por qué?:

Si, por irrespeto a las normas de transito.

¿Ve viable la legalización del rapimotismo como transporte de servicio público en Quibdó?:

No se puede traer a Quibdó, es un problema general, el fenómeno del rapimotismo lo tiene que abordar el Congreso de la República, donde ya se han presentado proyectos de ley. Aquí, se hacen paliativos a afectos de expedir algunos decretos para tratar de darle solución a un sin numero de problemas que ha generado este fenómeno.

De ser viable, ¿Qué medidas establecería?

El rapimotismo es un tema muy delicado y el alcalde debe expedir decretos para permitirse en algunas zonas.

¿Cree usted, que la delincuencia común ha disminuido a partir de la aparición del rapimotismo?

A su juicio, no ha disminuido por el contrario ha aumentado, cambió la forma, ya no es a pie, si no en moto.

¿Cómo se ha visto afectado el servicio de transporte de busetas y taxis, por el rapimotismo?

Se ha visto afectada de manera enorme, los cuales han contribuido para ello, por que no hacen las rutas completas.

¿Cree usted que las medidas tomadas con el apoyo de la Policía de Tránsito Municipal, para combatir el rapimotismo, han sido efectivas?

Falta de constancia en la aplicación de las normas de tránsito, por parte de la policía, no han sido efectivas.

¿De que otra forma, a parte de las restricciones decretada, podría combatirse el rapimotismo?

Campañas educativas sobre normas, cultura ciudadana, estrategias por parte de las empresas de servicio público para mejorar el servicio.

¿Cree usted, que la falta de constancia y permanencia en aplicación de los decretos, sea una de las causas básicas del incumplimiento del mismo por parte de la ciudadanía?

Si, el Alcalde les entrega los decretos y no los hacen cumplir.

¿De que manera cree, que se puede solucionar esta problemática social?

Acatando las normas de convivencia ciudadana como son el respeto, la tolerancia, el buen trato, el amor propio y por la ciudad, etc.

ENTREVISTA REALIZADA EL 19 DE MAYO DE 2008 AL SEÑOR LUÍS ADNEY LÓPEZ BONILLA COMANDANTE DE TRANSITO MUNICIPAL DE QUIBDÓ

Número de comparendos mensuales a conductores de motocicletas desde el año 2006 a lo que va de 2008.

Desde 2006 a 2008, se han realizado los siguientes comparendos así:

Tabla 18. Tabla de comparendos

Meses	Años		
	2006	2007	2008
Enero	799	857	794
Febrero	678	821	625
Marzo	633	1160	667
Abril	205	962	1110
Mayo	609	706	482
Junio	1166	696	
Julio	911	738	
Agosto	1040	632	
Septiembre	913	649	
Octubre	967	751	
Noviembre	850	537	
Diciembre	1245	659	
Total	10016	9168	3678
Promedio	835	764	307

¿A parte de los comparendos pecuniarios por el incumplimiento de las normas de transito, Qué está haciendo la Policía para su cabal cumplimiento?

Teniendo en cuenta la ley 105 de 1993, en concordancia con la ley 769 de agosto 6 de 2002, en las cuales se encuentran tipificadas nuestras funciones (educativa, preventiva, asistencia técnica, humana y por último la aplicación de las normas), en este orden de ideas se han ido aplicando constantemente cada una de ellas, realizando órdenes de comparendo educativos, los cuales no tienen ningún costo pecuniario, consiste en que las personas que son sorprendidas infringiendo las normas de tránsito son capacitadas mediante video conferencias y charlas educativas, de igual forma se han distribuido volantes y panfletos alusivos al cumplimiento de las normas de transito y por último como ustedes los expresan se ha optado por la aplicación de la norma que son acciones que la ley nos faculta para realizar.

¿Qué tipo de vehículos son los principales autores de accidentes de tránsito?

En cuanto a los vehículos involucrados en accidentes de tránsito que se presentan a diario, el 98% de estos, son las motocicletas, el motivo está demostrado en los organismos administrativos de tránsito, los cuales arrojan resultados de aproximadamente 15.000 motocicletas matriculadas en esta ciudad, a esto se le suma el parque automotor flotante o motocicletas que hacen uso de estas vías, pero están matriculadas en otras ciudades, por tal razón la policía de tránsito realiza fuertes operativos dirigidos a controlar las motocicletas, con el fin de disminuir el alto índice de accidentalidad y garantizar la seguridad y movilidad de los usuarios en las vías, en beneficio de la ciudad chocoana.

¿En cuanto ha aumentado el índice de accidentalidad desde marzo de 2006, fecha en que se implementó el rapimotismo en Quibdó, hasta lo que va de 2008?

Desde el incremento del fenómeno del mototaxismo en esta ciudad, según las estadísticas el índice de accidentalidad ha aumentado en un 35%.

¿Cree usted, que el rapimotismo ha incidido en el aumento del tráfico y accidentes en Quibdó? ¿Por qué?

Obviamente, como lo he manifestado en los puntos anteriores, las personas en los diferentes hogares han optado por hacer la compra de varias motocicletas e incluirlas en esta modalidad ilegal de servicio, dichos rodantes son asignados a conductores no idóneos para guiar vehículos, pasando por algo el art. 17 de la ley 769 de 2002, esto nos conlleva a dos situaciones: una de ellas es un alto índice de vehículos transitando en la ciudad y otra es que estos vehículos los conducen personas no idóneas, esto indudablemente ha generado el incremento de la accidentalidad.

¿Ve viable la legalización del rapimotismo como transporte de servicio público en Quibdó?

Es importante resaltar que para legalizar este servicio, el Ministerio de Transporte en uso de sus facultades legales, deberá reformar una serie de normas que lo prohíben como lo es el Código Nacional de Tránsito (ley 769 de agosto 6 de 2002) en su Art. 131 literal d ***“conducir un vehículo que sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez por veinte días y por tercera vez cuarenta días”*** por otra parte la Ley 105 de 1993, la ley 336 de 1996 entre otras, y que las mencionadas normas tipifican que para la prestación del servicio público los vehículos deberán estar afiliados a una empresa implícitamente creada para tal fin. Por lo anterior expuesto creo que es bastante complejo la legalización de este servicio y en mi criterio no lo creo recomendable, ya que sería retroceder en una ciudad que lucha por no volver a ser pueblo como antes, sino la ciudad capital que todos queremos y legalizar el mototaxismo significaría acabar el servicio público y una ciudad

sin servicio público tiende a perder la categoría de ciudad. Por otra parte y teniendo en cuenta que fuera un servicio legal, muy seguramente más personas se desempeñarían en este oficio, por tal motivo el incremento de motocicletas en la ciudad, conllevando a que la accidentalidad no tenga límites.

De ser viable, ¿Qué medidas establecería?

Días sin moto en el centro de la ciudad, algo que de alguna manera afectaría a mucha población.

¿Cree usted, que la delincuencia común ha disminuido a partir de la aparición del rapimotismo?

El problema de la delincuencia común en algunos factores simplemente cambio de modalidad y el modus operandi, quizás desaparecieron integrantes de grupos de pandillas, pero no es viable ocultar que en la actualidad la ciudad atraviesa por un índice de delincuencia algo elevado, por otra parte se incrementaron las muertes y lesiones en accidentes de tránsito, que las lesiones traen consigo secuelas transitorias y permanentes.

¿Cree usted que las medidas tomadas, para combatir el rapimotismo, han sido efectivas?

Los controles a este fenómeno por parte de la Policía de tránsito son continuos y permanentes, considero que han sido efectivas, pero no en un 100%, ya que esta modalidad de servicio está demasiado avanzada, por lo tanto los arduos esfuerzos que hemos generado han conllevado a nivelar la situación entre las motocicletas y los vehículos de transporte público, ya que exterminar éste fenómeno por completo hubiera sido posible radicándolo desde el inicio de su aparición.

¿De que otra forma, a parte de las restricciones decretada por el Alcalde Municipal, podría combatirse el rapimotismo?

Para ello, lo importante sería realizar un estudio de viabilidad en cuanto a la generación de nuevos empleos en la ciudad, ofreciendo a cada uno de los mototaxistas ser capacitados en el SENA o en otra entidad que mediante convenio eduque a estas personas y posteriormente se les provea un trabajo acorde con los principios constitucionales.

¿Cree usted, que la falta de constancia y permanencia en aplicación de los decretos, sea una de las causas básicas del incumplimiento del mismo por parte de la ciudadanía?

Como lo manifesté en el numeral 8, la falta de medidas contundentes y de cobros drásticos y legales de las multas decretadas por la Policía de Transito y dadas a conocer a las autoridad administrativa de turno, cuando nació este fenómeno, pienso que es la

principal causa, no obstante la Policía Nacional acogió las normas vigentes para contrarrestarlo.

ENTREVISTA REALIZADA EL 29 DE MAYO DE 2008 A ANDERSON PALACIOS URRUTIA, PRESIDENTE DEL CONCEJO MUNICIPAL DE QUIBDÓ Y JESÚS OMAR RENTERÍA, DEFENSOR DEL MOTOTAXISTA

¿Qué está haciendo el concejo de Quibdó, frene al tema del rapimotismo?

Se hacen sugerencias al Alcalde de turno para organizar el servicio de rapimotismo así:

- Tratar de tener unos distintivos para saber cuantas personas viven de esto, y cuantas lo hacen ocasionalmente, para poder establecer y cumplan unos requisitos mínimos para tener esta posesión.
- Realizar un censo para saber cuantos son y así determinar quienes pueden ser rapimoteros.
- Uniformarlos, en consecuencia toda aquella persona que ya tanga trabajo, le de pena realizar la actividad o colocarse el uniforme.

Para la solución de esta problemáticas sugieren:

- Otorgar permisos provisionales que deben ser renovados de acuerdo al desempeño y comportamiento que haya tenido cada rapimotero.
- Establecer pico y placa de lunes a viernes.
- Crear mesas de diálogo entre la administración municipal (Alcaldía y secretaría de transito), la policía de transito, el gremio de transportadores, el gremio de los rapimoteros y un sector de la comunidad.

ENTREVISTA REALIZADA EN MAYO DE 2008 A REPRESENTANTES LEGALES Y PROPIETARIOS DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

1. ¿Por qué cree usted, que ha aumentado el índice de accidentalidad en la ciudad de Quibdó?

Transprogreso: Por el incremento del número de vehículos, sobre todo en moto y la malla vial no es suficiente para ese número de vehículos

Expreso Chocó: Debido al aumento de las motos, al aumentar el parque automotor aumentan los accidentes y si notamos los accidentes han sido más, con motos que en vehículos de 4 llantas.

Transpacífico: Debido al factor del mototaxismo, porque se ha aumentado la cantidad de vehículos de 4 ruedas y de 2 ruedas, al haber más vehículos inevitablemente se presentan más coaliciones, por esa razón aumenta la accidentalidad, además que Quibdó es una ciudad que ha ido creciendo paulatinamente por diferentes razones, por el factor del desplazamiento, por la vinculación de gente que viene de otras áreas creyendo que aquí tienen un futuro mejor. Si el nivel de población aumenta, inevitablemente el nivel de población, el número de vehículos y por ende el nivel de accidentalidad.

Cootranschocó: Por el caos vehicular sobre todo en horas picos, 6-7 a.m. y de 12 a 1:00pm y de 5:00 a 7:00pm

2. ¿Cree usted, que es viable la legalización del rapimotismo como transporte de servicio público en Quibdó?

Transprogreso: No es viable la legalización del rapimotismo en Quibdó, porque es un vehículo que es casi imposible igualarlo a servicio de transporte público por que no ofrece ninguna seguridad para el usuario

Expreso Chocó: No veo viable la legalización del rapimotismo, por que por las mismas condiciones de inseguridad, en cuanto al transporte, no se conoce la persona que lo transporta, no hay alguien que lo avale, mientras que coges un taxi y por lo menos sabes que si el no es el dueño, tiene un patrón que ya sabe quien es esa persona, y no es tan fácil escaparse con un taxi que con una moto.

Transpacífico: No lo legalizan en Quibdó, no lo pueden hacer por que no existen las autoridades que legislen en ese tema, eso solo lo manejan a nivel nacional, quien legisla sobre ese tema es el congreso de la república, ni el mismo presidente, él puede coaccionar, dictar decretos pero no puede legislar sobre el tema, entonces en ninguna ciudad de Colombia se puede legalizar de manera unilateral el rapimotismo.

Cootranschocó: Si es viable que se legalice el rapimotismo, por que ya es un hecho, es muy difícil sacarlo, ya que se convirtió en un problema social.

3. De ser viable, ¿Cómo aprovecharía esta situación?

Transprogreso: No la aprovecharía porque no es viable.

Expreso Chocó: La utilizaría como un servicio alternativo al de transporte público.

Transpacífico: La estoy aprovechando de diferentes maneras: Un valor agregado que le ha implementado al negocio es que lavamos una gran cantidad de motocicletas hasta el año 2006, el número de motocicletas que lavábamos todos los días era alrededor de 5 o 10, ahora se lavan entre 50 y 100 motos diarias, o sea que eso nos ha beneficiado, debido a la alta cantidad de mototaxis que tiene Quibdó.

En el momento como el servicio es ilegal, no podemos prestarlo de manera directa, porque iría en contravención de los principios de nosotros. Únicamente cuando el negocio se legalice, cuando el Estado formalmente a través del Senado de la República legisle y emita las normas necesarias que legalice el mototaxismo como tal, en ese momento Transporte Pacífico, iniciara ese servicio

Cootranschocó: La aprovecharía convirtiéndome en un empresario de motos; pero con otra modalidad, tricimoto.

4. ¿Cómo se ha visto afectado, por la implementación del rapimotismo?

Transprogreso: Me he visto excesivamente afectado en cuanto a los ingresos y al número de personas que se movilizaban, menos del 50% diario, disminuyó el número de vehículos. En estos momentos el negocio no es rentable.

Expreso Chocó: El transporte urbano de colectivo se ha visto afectado notablemente. En este momento tenemos dificultades por que muchas de las personas que han invertido en el negocio del transporte han tenido que abandonarlo, algunos han perdido casas por que no han tenido como pagar las

cuotas, ha sido por un lado bueno por la generación de empleo, pero por otra lado malo por que afecta otro grupo en sus intereses.

Transpacífico: De manera directa a nos ha afectado como empresa, al principio nos afectó de una manera que los ingresos a los vehículos de la empresa y los afiliados se bajaron sustancialmente, pero como el rol esencial de nosotros son los vehículos taxis, a raíz de la naturaleza misma del servicio que es de manera individual y que permite ir a cualquier lugar de la ciudad se ha mantenido y ha podido sortearse al problema del mototaxismo.

Cootranschocó: Me he visto afectado por que bajó el nivel de ingresos, pero se ha sostenido, por que el tipo de usuario es diferente. Y continua diciendo, este negocio no es rentable, el servicio publico tiende a desaparecer, por que reciben muy pocos ingresos; aunado a esto el mal estado de las vías que hace que los vehículos se deterioren fácilmente

5. ¿Cree usted, que la delincuencia común ha disminuido a partir de la aparición del rapimotismo?

Transprogreso: No, siguen delinquiendo desde las motos

Expreso Chocó: De cierta forma si ha disminuido, por que la gente esta empleada, ya sea de manera informal tiene algo para hacer y no les da tiempo de pensar en algo diferente que no sea su trabajo.

Transpacífico: Creo firmemente que a raíz de que el rapimotismo la delincuencia ha disminuido sustancialmente y ha cambiado la naturaleza del tipo de delitos que se presentan en la ciudad, esencialmente el fenómeno de las bandas en Quibdó, han desaparecido en un cinco por ciento, el fenómeno de la delincuencia juvenil también ha desaparecido en un 100% porque inevitablemente el mototaxismo a la gente le ha dado posibilidades de pensar en otra alternativa.

Cootranschocó: Ha desaparecido en un 100%, por que ya el ciudadano común y corriente en vez de ir a robar para darle el sustento su familia, busca la forma de conseguir una moto para trabajarla y suplir sus necesidades

6. ¿Cuál que usted, sería la solución para atacar o aceptar el rapimotismo de manera que se beneficien todos los implicados?

Transprogreso: El estado debe buscar a las personas que ejercen este oficio, otras alternativas de empleo y a los usuarios ofrecerle mayor cobertura en el servicio, abarcar más sectores y más frecuencia.

Expreso Chocó: a) Organizar esa prestación del servicio para que ese servicio no afecte, el de transporte legal y b) Buscar otras alternativas que pudieran brindarle oportunidades de empleo a esas personas, como por ejemplo constituir granja que puedan producir para abastecer nuestro medio, por que si bien es conocido aquí en nuestro medio todo lo importamos; pero hay otros departamentos y municipios que las vías están peores que las nuestras y se auto abastecen, pero nosotros hoy, no estamos produciendo ni lo propio. Entonces yo si quiero que el rapimotismo dentro de su ilegalidad exista, pero si existe sea de forma organizada, pero también que las personas que lo hagan sean las que realmente se dediquen a eso y que lo necesiten, por que en nuestro medio se puede ver que lo ejercen personas, como por ejemplo policías jubilados y activos, jubilados del magisterio, maestros personas que tienen otros ingresos desarrollando esta actividad que debiera permitírsele por lo menos a las que no tienen los ingresos.

Transpacífico: A) El transporte legal debe mejorar totalmente, de manera dramática el servicio. B) Los taxis deben tener los valores adecuados para cobrar, o sea que las tarifas deben ser razonables de acuerdo al mercado que tenemos. C) Los colectivos deben mejorar sustancialmente el tipo de vehículos, el precio de los pasajes, la cantidad de vehículos. Igualmente propone: 1) Desarrollar el transporte legal al máximo, el que cumple con toda la reglamentación porque hay un criterio básico que se debe manejar con los usuarios y es seguridad y eficiencia y 2) Circunscribir el mototaxismo a las áreas donde no se presta el servicio legal como Guayabal, San José de Purré, o sea llenar los espacios que deja el transporte legal. La idea es que a largo plazo el mototaxismo se vaya insertando en la economía legal y se maneje como tal, pero con motos de tres ruedas.

Cootranschocó: Que el señor Alcalde, llegue a un acuerdo con las empresas transportadoras y los rapimoteros de manera que puedan prestar un buen servicio a la ciudadanía.

CAPÍTULO I

EL MOTOTAXISMO, VENTAJAS, DESVENTAJAS Y CONSECUENCIAS EN LA CIUDAD DE QUIBDÓ

RAPIMOTEROS O MOTOTAXISTAS: Es una modalidad de transporte en motocicletas.

La mayoría de las personas que prestan este servicio, presentan la siguiente condición social: viven en los estratos más bajos de la ciudad, poseen un nivel de escolaridad bajo, algunos son desplazados, ex presidiarios, jóvenes que pertenecían o estaban encaminándose a las pandillas juveniles de delincuencia común, y un grupo muy pequeño son estudiantes universitarios que alterna las dos actividades para costearse sus estudios. Sin embargo, existe otro grupo conformado por policías activos y jubilados, docentes, pensionados, políticos, empleados públicos que están en esta actividad, restándole ingreso a los que no tienen nada.

Dichas personas día a día, tratan de ganarse un peso para llevar el sustento a su casa, mas de uno hacen compromiso para comprar las motos, prestando con intereses del 10% y otros las compran a crédito, donde tienen que pagar una cuota mensual, por esa razón tienen que trabajar diariamente, antes de irse a atracar o arrobar.

Ventajas

- Presta un servicio rápido y puerta a puerta.
- Es fuente de empleo
- Resocializa la población joven, ya que permitió disminuir la delincuencia común.
- Cambio del parque automotor de taxis.
- Dinamiza la economía local.

Desventajas

- Es una actividad ilegal.
- Aumento del parque automotor.
- Aumenta el índice de accidentalidad
- Genera conflicto entre conductores de transporte público (busetas y taxis), con las personas que prestan éste servicio y entre rapimoteros y la fuerza pública.

- Aumento del caos vehicular
- Crea inseguridad al peatón y a los usuarios del servicio.
- Desplazó el transporte público de busetas y colectivos.

Consecuencias

- Ausencia de rutas en algunos barrios de la ciudad, es decir, disminución de cobertura de transporte público.
- Lesiona en promedio 3 personas con lesiones permanentes y en algunos casos la muerte.
- Intransitabilidad, sobretodo en el centro.
- Calles saturadas de vehículos, sobretodo de motos.

CAPÍTULO II OFERENTES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN QUIBDÓ

En la actualidad en la ciudad de Quibdó, existen cuatro empresas (Expreso Chocó, Transprogreso del Chocó, Transpacífico y Cootranschocó), que se dedican a la prestación del servicio de transporte público, las cuales se describirán a continuación:

- **EXPRESO CHOCÓ S.A.**

Empresa de Transporte Terrestre de Economía Mixta, es una empresa jurídica de derecho privado, con un porcentaje del 51% de acciones suscritas por parte del Municipio de Quibdó, que cumple con una función de servicio público de transporte urbano en la modalidad de Taxis y Colectivos.

La empresa fue fundada el 14 de octubre de 1980, mediante escritura pública N° 650, en la actualidad cuenta con 14 funcionarios de planta.

Antes del año 2006 contaba 85 vehículos, 68 microbusetas y 17 taxis. Hoy en el año 2008, cuanta 66, 42 microbusetas y 24 taxis, lo que quiere decir que se retiraron 19 vehículos, las busetas cubren las rutas de las zona Norte, Sur occidental y sur.

- **TRANSPORTES PROGRESOS DEL CHOCÓ**

La historia de la Empresas de Transporte Terrestre en el Departamento del Chocó, comienza con Transportes Progresos del Chocó Ltda., empresa que en este año cumple 45 años de servicio a la comunidad chocoana.

Dicha empresa nació en el Municipio de Quibdó, cuando a penas existían dos calles que recorrían durante todo el día con dos vehículos de propiedad de sus socios gracias a la laboriosidad de Don Jeremías Blandón Castro, quien convenció a un grupo de amigos ente los cuales se encontraban: Martín Franco, Bernardo Uribe, Miguel Barajas y otros, demostrando que en el Chocó se puede crear y sacar adelante empresas como en el interior del país.

Jeremías Blandón Castro, su fundador, ejemplo de sencillez, honradez, tesón y comportamiento humano, gestor y dueño. Empresa que nace gracias a un crédito otorgado por el Banco Comercial Antioqueño de la ciudad de Medellín, por recomendación de algunos empresarios antioqueños en quienes logró despertar el aprecio y admiración el joven empresario, quien muere el 23 de mayo de 1994.

Transporte progresos del Chocó Ltda., es la primera empresa en el Departamento del Chocó, ya que cubre todas las rutas a nivel intermunicipal desde el Municipio de Quibdó a los de Atrato, Carmen de Atrato, Lloró, Certegui, Unión Panamericana, Cantón del San Pablo, Bagadó, Paimadó, Medio Baudó, Alto Baudó, Tadó, Istmina, Medio San Juan, Condoto y el Municipio de Nóvita y el 100% de las rutas urbanas y suburbanas en el Municipio de Quibdó, además presta el servicio de carga y encomienda a nivel Nacional.

En el Municipio de Quibdó, capital del Departamento del Chocó, Transportes Progreso del Chocó Ltda., desde hace 14 años incursionó en el servicio urbano y suburbano con modernos microbuses y busetas, ha contribuido para que se le halla dado una nueva visión urbanística hacia el norte y sur y se ha logrado una importante influencia en las administraciones locales para que se mejoren las vías y se proyecten una nuevas que faciliten el flujo vehicular.

En la actualidad tiene una estructura orgánica acorde a su visión y a los servicios que presta y cuenta con el siguiente personal: 26 administrativos, 350 conductores y 100 auxiliares.

Su oficina principal en Quibdó, está ubicada en la carrera 1ª N° 29-91 Oficina 202, donde funciona todo lo que tiene que ver con la administración de los servicios que presta la empresa y un Terminal para pasajeros en la calle 24 N° 4-84 donde funciona la recolección, organización, envío de carga y encomienda a nivel local y nacional.

Cuenta con oficinas en los municipios de Istmina, Tadó, Condoto, en la actualidad cuenta con los siguientes servicios debidamente autorizados por las autoridades respectivas: Mixto Intermunicipal, Servicio especial, carga y encomiendas, pasajero intermunicipal, colectivo municipal, taxi individual, mixto municipal.

Antes de septiembre de 2006, contaba con 170 vehículos, 70 taxis y 100 busetas; hoy a 2008, tiene 177 vehículos, 70 Busetas y 107 taxis, los que se le hace mantenimiento cada semana.

En la actualidad la empresa está representada legalmente por la señora Margarita Blandón Palacios.

- **TRANSPACÍFICO S.A.**

Transpacífico empresa de transporte público, nació en Diciembre de 1994 de una unión de ideas, de conceptos y de objetivos mayormente de profesores de la Universidad Tecnológica del Chocó, en los que se destacan Marcial Córdoba Padilla, Norberto Guarín Salazar, Raúl Alzate Castaño, Freddy Lozano García, Rafael Bechara Palacios y otros funcionarios como Argelis Lozano García, también ha hecho parte de la empresa Cruz Nayive Pino y el profesor Oscar Ramiro Prado, también hacen parte Luz Amparo Jordán y el profesor Ismaín Palacios, todos ellos se juntaron y tomaron como un objetivo esencial la creación de una empresa de Transporte de vehículos Taxis.

Esa empresa de transporte se le dio comienzo bajo el mandato del Alcalde Carlos Escobar Córdoba en 1994, arrancaron con 50 vehículos taxis que para esa época eran nuevos y ese momento era un boom totalmente.

Posteriormente alguno de esos socios se han retirado y se han vinculado otras personas; en este momento la sociedad la conforman alrededor de 13 personas, nació como sociedad limitada y pasó a ser sociedad anónima. Está representada legalmente por REINALDO MORENO MAZUELA, desde el año 2001 hasta la fecha, es decir, hace 7 años.

Es una empresa de transporte que nunca ha tenido servicio de colectivo durante su vigencia, está pendiente de ese proceso, pero funciona esencialmente con vehículos de servicio taxi.

Antes de 2006, tenía alrededor de 60 vehículos, hoy en el año 2008 tiene alrededor de 83 vehículos, de ellos 70% está en circulación y el 30% está fuera de operación por diferentes razones, pero básicamente no por el mototaxismo sino por el vencimiento natural de los vehículos por el deterioro; muchos de ellos tienen alrededor de 12 o 13 años de existencia, lo que quiere decir que son vehículos que debieron haber salido hace mucho rato del mercado.

La empresa ofrece los siguientes servicios:

- Servicio individual de taxis.
- En las instalaciones de la empresa se ofrece lavado de vehículos, parqueadero de vehículos
- Se tienen contratos con algunas entidades como el DANE, el Bienestar Familiar para el transporte de personas, sea en Quibdó o en otras ciudades.

- A los afiliados se le tramita los seguros que tienen disponibles, cuando es necesario se hacen las diligencias en el Transito Municipal.

Transpacífico no controla el servicio de taxis, porque no se está vinculado a determinada ruta, el taxi tiene toda la libertad de moverse en cualquier sentido del municipio, Norte, Sur, Este, Oeste, donde quiera dentro del radio urbano, no puede salir del radio urbano de Quibdó, a menos que se le de una autorización o un permiso únicamente expedido por la empresa por un documento que se llama planilla de viaje ocasional, lo cual le permite moverse a otras ciudades del país.

Cada vehículo afiliado paga a la empresa una administración de \$30.000 pesos mensuales y cada año pagan el impuesto de renta y complementarios y retención en la fuente de acuerdo a los recaudos y ventas que se realicen de los servicios ofrecidos, cabe anotar que el servicio público es exento de IVA.

El mantenimiento a los vehículos lo hacen directamente los propietarios de los mismos. Cada propietario define el lugar, el tiempo y las calidades del servicio que presta. Normalmente cada 15 días

COOPERATIVA DE TRANSPORTES DEL CHOCÓ – COOTRANSCHOCÓ

Cootranschocó, es una empresa de transporte que inició operaciones en el año 2003, nace como resultado de un estudio de investigación, por el aumento de la población, pues había muchos usuarios y pocos oferentes y por que un grupo de conductores que fueron desvinculados de otras empresas decidieron unirse y crear una cooperativa. Tiene aproximadamente 40 asociados. Empezó a ofrecer sus servicios con 26 vehículos, hoy cuanta con 32 vehículos afiliados, que prestan el servicio de taxi, los cuales por su administración pagan \$35.000 y por rodamiento 70.000 anuales. Actualmente está representada legalmente por Rafael Elías Zapata Giraldo.

A los vehículos que posee se les hace mantenimiento cuando están fallando, pero la culpa de esto la tienen las autoridades competentes la inspección municipal y el cuerpo de policía; por que no exigen la revisión técnico-mecánica a los vehículos.

CAPÍTULO III

SENSIBILIZACIÓN A OFERENTES DEL SERVICIO DE RAPIMOTO (CONDUCTORES Y PROPIETARIOS) EN QUIBDÓ

Se hizo sensibilización a un grupo de rapimotos (Ver fotos) con la ayuda del señor Wilber Castañeda, ya que es propietario de aproximadamente 70 vehículos que están prestando este servicio y tiene la posibilidad de adquirir más, además de los encuestado fue el que tuvo mayor interés en estar organizado, con el fin de que se acabe la persecución por parte de las autoridades competentes y para que fuera él que tuviera la iniciativa de organizar por lo menos a ese pequeño grupo que el número aproximado que hay en la ciudad representa el 2.6% y que así como una vez inició esta actividad por una persona y se le anexaran más, para prestar un servicio de manera organizada.

Wilber Castañeda, es un comerciante que decidió invertir en este negocio, porque dos personas que querían trabajar le vendieron la idea, inicialmente empezó con 5 motos, luego adquirió 10 más y ahora cuenta con 70 aproximadamente.

Como requisito para trabajar, exige \$200.000, saber conducir, licencia de conducción, 2 fotografías, hace visitas domiciliarias y no le importa que antecedentes haya tenido, solo que trabaje y le cumplan. Trabaja con la siguiente modalidad, compra las motos con toda su documentación y se las da a dichas personas para que las libren, una vez lo hagan, ya quedan siendo de ellas.

Las personas que participaron del taller quedaron muy agradecidas, en la charla quedaron que se iban a identificar con brazaletes, se iban a organizar por medio de una asociación y que servirían de multiplicadores a los demás.

Foto 5. Propietario de rapimotos



Foto 6. Explicación cooperativismos y servicio al cliente



Foto 8. Explicación Normas de tránsito



10. CONCLUSIONES

Después de realizar esta investigación monográfica sobre Caracterización del Rapimotismo y sus Perspectiva en la ciudad de Quibdó, se concluye que:

- Más que una modalidad de transporte y problema de movilidad, el rapimotismo en Quibdó, es una fuente generadora de empleo, que se convirtió en un problema social, debido aumento del índice de accidentalidad, del parque automotor, caos vehicular, situación que es difícil sacar del medio porque no hay otras alternativas de empleo.
- Se puede afirmar en un 74%, que el factor que originó el rapimotismo en Quibdó. Existen muchas perspectivas por parte de los rapimoteros y usuarios de motos en la ciudad de Quibdo frente a la legalización del rapimotismo con un 70% de aceptación, un 10% por parte de los grandes inversionistas frente a un 20% de oferentes de servicio público, ya que han sido los más afectados con esta situación
- Se ocupó el 2.4% de la población, es decir, 2700 personas, ejerciendo esta actividad, las cuales encontraron en ella una oportunidad laboral, ya que la ciudad carece de otras fuente de empleo como fábricas productivas, empresas de servicios, entre otras.
- Es una situación que nació como respuesta a la mala prestación del servicio de transporte público legalmente constituido y la falta de oportunidad de empleo en la ciudad.
- Conllevó a las empresas de transporte público a mejorar la prestación del servicio, a cambiar algunos vehículos, ya que no estaban en condiciones técnico-mecánicas de seguir prestando un servicio a la comunidad, por que ya cumplieron su vida útil y no prestaban garantías de comodidad y seguridad a sus usuarios.

- No existe unidad por parte del gremio de los mototaxistas, se nota un gran egoísmo de algunos, donde quieren obtener beneficios individuales, no colectivos, muchos de ellos quieren seguir en la ilegalidad, argumentando que estando asociados obtienen menos ganancias.
- El Gobierno Municipal de Quibdó, desde la aparición del rapimotismo en el año 2006, bajo la administración de Jhon Jairo Mosquera Navarro, Alcalde saliente, se dedicó cumplir parcialmente el artículo 160 del Código Nacional de Transito, solo lo que respecta al recaudo de recursos por infracciones únicamente a motocicletas, dejando de lado los demás vehículos como carros particulares, taxis y busetas y demás compromisos como son el plan de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, dejando una ciudad si la señalización básica de sus calles principales, vías deterioradas y sin pavimentar.
- Las restricciones del gobierno Municipal y la aplicación violenta por parte de la policía de tránsito que pretende hacer control sobre la actividad del Rapimotismo, agudizaran de forma progresiva el numero de accidentes, agresiones y la actividad en si, debido a que estas medidas son poco pedagógicas, pues están orientadas a la represión civil y no a la enseñanza de buenas practicas de conducción y sana movilización.
- El rapimotismo en Quibdó, ha sido una de las causas de la regeneración juvenil, debido a que la población joven, antes de aparecer esta modalidad de transporte por no tener una forma de ocupar el tiempo libre o de trabajar se dedicaban a degenerarse consumiendo droga, robando, violando, siendo el terror de la comunidad quibdoseña. Hoy gracias a la aparición de esta actividad, se desarticuló el vandalismo, disminuyó en un 50%, de 20 bandas que existían antes de 2006, las cuales eran conformadas por 202 jóvenes en edades entre los 17 y 25 años, solo existen 10, donde una de ellas llamada los Jean, está aprovechando la modalidad de transporte el moto para cometer delitos como hurto a personas, a residencias mediante violación de cerraduras, homicidio entre bandas, acceso carnal violento y lesiones personales.
- Se dinamizó la economía local, es decir, se redistribuyeron las ganancias, ya no para unos poquitos, sino para muchos, ya que de manera directa se benefician la personas que ejercen la actividad (rapimoteros) y de forma indirecta, las familias, se crearon parqueaderos, lavaderos, talleres, almacenes de ventas de implementos de seguridad para motocicletas, ventas de repuestos, los grandes inversionistas además de obtener más ingresos optaron por generar más empleos de manera ilegal, pero los hicieron, los que tenían busetas las

reemplazaron por motos, antes en una generaban dos empleos, ahora generan de 5 a 10, los concesionarios de motos aumentaron su nivel de ventas, en fin hay más rotación monetaria.

- En un futuro la práctica de la actividad del rapimotismo es perjudicial para los operarios del mismo, porque genera problemas de salubridad porque se ven expuestos largas horas a las variaciones climáticas (aguacero y sol), todo el día montado en una moto genera problemas de lumbares, de riñones, respiratorios, de la piel y de potencia sexual.

En síntesis esta investigación permitió conocer la gran importancia que tiene para la ciudad construir fuentes de empleo y de entradas económicas para las familias que están ávidas de ello para suplir sus necesidades básicas como son alimentación, vivienda, vestido y servicios.

11. RECOMENDACIONES

Luego de haber escuchado e investigado todo acerca del rapimotismo para que se preste un servicio de calidad de manera que se beneficien todos los implicados se hacen las siguientes recomendaciones:

A LOS RAPIMOTEROS O MOTOTAXISTAS:

- Organizarse mediante una asociación, donde cumplan con todo lo que exige una empresa que se constituye legalmente y así obtener mayores y mejores garantías de derechos laborales.
- Cumplir a cabalidad las normas de tránsito, los decretos que expidan los estamentos locales y aplicar el manual del buen conductor de transporte público que solo mediante esto se evitan la persecución y se da vía a la libre movilidad.
- Tener mucha prudencia al conducir, ya que cuando se transita por una calle, se lleva la vía y la vida y sin la última, no se puede dar la primera.
- Implementar un distintivo, sea un carné, uniforme, implementos de seguridad diferente (casco, chaleco), brazaletes, para que se identifiquen y le creen a la comunidad la necesidad de utilizar un servicio organizado que le brinde garantías.
- En masa, solicitar a instituciones educativas y comerciales como el Sena, La Fundación Universitaria Claretiana – FUCLA, la Universidad Tecnológica del Chocó “Diego Luís Córdoba” y la Cámara de Comercio, capacitación en Atención al Cliente, formas de asociación, emprendimiento y la principal en normas de tránsito, no esperar que la Alcaldía lo haga sino ellos como eje central de la actividad.

A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO (TAXIS Y BUSETAS)

- Capacitar de manera periódica, dígase trimestral o semestral a sus empleados conductores de vehículos públicos, en normas de tránsito y atención al cliente.
- Limitar el número de vehículo para la zona urbana, para evitar que pase lo pasó que dio lugar al rapimotismo, porque empezó el guerro entre conductores sin tener en cuenta al usuario.
- Modernización el sistema de transporte público en Quibdó, respeto a su masificación para llegar a todos los lugares donde se requiera, de igual manera propender por prestar un servicio de calidad a los usuarios representados en mejores tarifas, buen trato y mayor cobertura.
- En lo que se refiere a frecuencia, es decir, tiempos y movimientos de las busetas, deben establecer un sistema que permita que un vehículo haciendo una ruta, teniendo en cuenta la distancia de la misma, no demore más de 30 minutos, esto porque en ocasiones los conductores se demoran entre 3 y 5 minutos esperando un solo pasajero y no tiene en cuenta al que ya están transportando.

A LA SECRETARÍA DE TRANSITO MUNICIPAL

- Dar a conocer las señales de transito a los peatones y conductores de vehiculo público y particular para que no se comentan imprudencias.
- Ser más exigentes con el lleno de los requisitos para la expedición de la Licencia de Conducción, es decir, que además de los que se exigen actualmente en Quibdó como son la cuota monetaria, el tipo de sangre, las dos fotografías, el documento de identidad, se haga una prueba práctica por el centro de la ciudad a la persona que la va a portar, para saber si tiene conocimiento del vehículo y si conoce de señales y normas de transito, para ello deben disponer una persona para que realice esta labor, con esta medida se restringe un poco el acceso a la práctica del rapimotismo y a que se disminuya el interés de adquirir un vehículo particular, el índice de accidentalidad y por ende habrá más tranquilidad y transitabilidad en la ciudad..
- Ser más justos y equitativos en la liquidación de las multas por infracciones a las normas de transito, en el sentido de que se deje el clientelismo y se cobre a todos lo mismo, según el tipo de infracción.

- Generar medidas menos represivas y más pedagógicas, tendientes a disminuir la cólera de los conductores públicos y privados, las cuales permiten haya una mayor tolerancia y más aplicación de las normas.
- Continuar con los espacios de diálogos entre los rapimoteros, la administración municipal y las autoridades de tránsito, en aras de llegar acuerdos que permitan mejorar la prestación de este servicio.

A LA POLICÍA DE TRANSITO MUNICIPAL

- Ser constantes y persistentes, por lo menos uno o dos años en la operatividad de la aplicación de las normas de tránsito y los decretos expedidos por el gobierno local, para crear costumbre a los conductores.
- Reforzar el personal operativo, ubicándolos en los puntos de acceso al centro de la ciudad, es decir, en todas las entradas de las calles y carreras que conforman el anillo asfáltico de Quibdó (Cra 6ª con 31, séptima con 30, 29, 28, 27, 26, 25 y 24, calle 20 con carreras 1, 4 y 5, calle 31 con carrera 1ª), al igual que en los puntos críticos como son novena con 26 y en el tambo-jardín, de la siguiente manera: colocar entre 10 y 15 policías auxiliares o patrulleros en los puntos anteriores, donde 5 estén de guardias y los demás revisando documentación.
- Ser más tolerantes y no abusar del poder que les otorga el gobierno de ser autoridad en su respectiva localidad o jurisdicción.
- Hacer monitoreo a todos los conductores de vehículos públicos y privados, bicicletas, motos, zorras, busetas y taxis, al igual que a peatones frente al cumplimiento de las normas.

A LA ALCALDÍA MUNICIPAL

- Establecer medidas que permitan favorecer la libre movilidad a los ciudadanos; así mismo adelantar jornadas pedagógicas de sensibilización permanente, a los peatones y conductores en normas y señales de tránsito las cuales les permitan saber como y por donde transitar, por lo menos por un año hasta que la gente se acostumbre a utilizar las vías públicas.
- Buscar otras alternativas de trabajo a la ciudadanía quibdoseña, que le permita irse incluyendo en otras dinámicas laborales y así poder disminuir los impactos de esta problemática social, de manera que no sea el rapimotismo la única

opción para desempeñarse, porque se estanca la economía local, ya que la gente no ve más opción que comprar una moto, trabajarla y ya se sienten realizados, no buscan otras que les generen ingresos para poder vivir.

- Gestionar proyectos educativos para las personas que ejercen el rapimotismo, donde puedan alternar las dos actividades, ya que se pudo detectar que el 40% de los mismos no han terminado los estudios básicos y un 20% con dificultad escriben.
- Elevar la voz con los demás alcaldes que en su jurisdicción presenten esta misma problemática social, para que presionen a sus representantes en el congreso y se pueda aprobar el proyecto de ley 246 de 2008, que permitiría la legalidad de la actividad del rapimotismo o mototaxismo en el país, puesto que es muy difícil erradicarla.

A LA COMUNIDAD QUIBDOSEÑA

- Tratar con amabilidad a la persona que le presta el servicio de transporte y en caso de inconformidades quejarse con la empresa que los acredita para el manejo del vehículo y así mejorar inconsistencias y prestar un mejor servicio al usuario.
- Una vez organizado el rapimotismo en Quibdó, opten por utilizar a las personas que poseen algún distintivo.

A LAS AUTORIDADES ESTATALES

- Se evidencia una crisis social a nivel nacional y regional frente al tema del mototaxismo y el poco acceso a oportunidades laborales dignas que beneficien al individuo y sus entornos familiares; urge que el estado colombiano cree condiciones laborales que garanticen el derecho al trabajo de miles de personas que hoy se encuentran viviendo en condiciones de vida precaria.

12. CRONOGRAMA

MESES Y SEMANAS	AÑO 2008																											
	Febrero				Marzo				Abril				Mayo				Junio				Julio							
	1	2	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		
ACTIVIDAD																												
1. Diseño de anteproyecto																												
2. Primera asesoría presencial																												
3. Ajustes al anteproyecto																												
4. Segunda asesoría presencial																												
5. Aplicación de encuestas y entrevistas																												
6. Tercera asesoría virtual																												
7. Clasificación, tratamiento, análisis e interpretación de la información																												
8. Entrega del proyecto																												
9. Ajustes finales al proyecto																												
10 Sustentación																												

13. BIBLIOGRAFÍA

- Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2008. Microsoft Corporación.
- ICONTEC. COMPENDIO. TESIS Y OTROS TRABAJOS DE GRADO. Edición Actualizada 2008-2009.
- MENDEZ ALVAREZ, Carlos Eduardo. METODOLOGÍA. Guía para elaborar diseños de investigación en ciencias Económicas, Contables y Administrativas. 2ª Edición. Bogotá, 1995 : McGRAW – HILL INTERAMERICANA S.A. P 61 – 98. ISBN 958-600-446-5 .
- _____ . METODOLOGÍA. Diseño y desarrollo del proceso de investigación. 3ª Edición. Bogotá, 2001 : McGRAW – HILL INTERAMERICANA S.A. P 181 – 189. ISBN 958-41-02036.
- CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO. LEY 769 DE 2002.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADISTICA – DANE - www.dane.gov.co
- Periódico local Chocó 7 Días – www.choco7dias.com.
- ALCALDIA MUNICIPAL DE QUBIDO. Plan de Desarrollo 2008.
- REYES. Denna. Diagnóstico Situacional de la Ciudad de Quibdó. Programa Trabajo Social. Universidad Tecnológica del Chocó “Diego Luís Córdoba”.
- www.mintransporte.gov.co
- <http://colombia.indymedia.org/news/2006/09/48711.php>
- <http://www.elpais.com.co/paionline/calionline/notas/Septiembre052006/motopal mira.html>.
- <http://www.caracol.com.co/noticias/327926.asp>
- <http://www.caracol.com.co/noticias/177685.asp?id=177685>
- http://www.elcolombiano.com.co/BancoConocimiento/L/la_asamblea_dio_via_lib re_al_mototaxismo/la_asamblea_dio_via_libre_al_mototaxismo.asp
- <http://www.pnud.org.co/publicaciones.shtml?x=14403>

- www.laesquinadelcine.com
- <http://www.actualidadcolombiana.org/boletin.shtml?x=1690>
- <http://www.pnud.org.co/noticias.shtml?x=14867>
- http://www.eltiempo.com/tiempoimpreso/edicionimpresa/primerplano/2008-04-14/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR-4097309.html
- <http://www.fundacionrumbos.org/mostrar.php?id=278>
- www.quibdo-choco.gov.co

ANEXO A ENCUESTA DIRIGIDA A RAPIMOTEROS

1. ¿Qué cree usted, que originó el rapimotismo en Quibdó?

- Desempleo ()
- Ineficiencia del servicio de busetas y taxis ()
- Maltrato de conductores a usuarios ()
- Todas las anteriores ()

2. ¿Cree usted, que el rapimotismo se puede legalizar?

- Si () No ()

3. ¿Cómo aprendió a conducir?

- Hizo curso ()
- Le enseñó algún familiar o amigo ()
- Por sus propios medios ()

4. ¿a recibido algún tipo de capacitación en normas de tránsito?

- Si () No ()

5. ¿Por cuál de las siguientes razones se presentan los accidentes de tránsito?

- Impudencia ()
- Desconocimiento de normas de tránsito ()
- Falta de señales de tránsito ()
- Todas las anteriores ()

6. ¿Desde hace cuanto tiempo se dedica a ser conductor de Moto?

- Menos de un año
- Entre 1 y 2 años
- Más de 2 años

7. ¿Es usted, propietario del vehículo en el cual trabaja?

- Si () No ()

8. ¿Que valor entrega a su propietario?

- \$20.000 ()
- \$25.000 ()
- Ninguno ()

11. Con que frecuencia se le hace mantenimiento al vehículo que conduce.

- Cada 15 días ()
- Cada mes ()
- Cada que el vehículo lo requiere ()

12. ¿Le gustaría estar afiliado a una asociación o empresa para prestar un mejor servicio?

- Si () No ()

13. ¿Por qué le gustaría estar asociado?

- Se está organizado ()
- Se presta un mejor servicio ()
- Se obtienen más beneficios ()
- Se respetan los derechos laborales ()
- Todas las anteriores

14. ¿Por qué no le gustaría estar asociado?

- Obtiene menos ingresos ()
- Se roban la plata ()
- Pocos beneficios ()
- Desconocimiento de formas de organización. ()

15. ¿Ha pertenecido o participado de una asociación?

- Si () No ()

16. ¿Si tuviera la posibilidad de agruparse, a que tipo la haría?

- Cooperativa ()
- Asociación ()
- Empresa privada ()

ANEXO B
ENCUESTA DIRIGIDA A CONDUCTORES DE TAXIS Y BUSETA PARA EL SERVICIO PÚBLICO

FORMULARIO N° _____

Describir los oferentes (propietarios y conductores de vehículos) de servicio de transporte público.

- 1. ¿Cómo aprendió a conducir?**
 - Hizo curso ()
 - Le enseñó algún familiar o amigo ()
 - Por sus propios medios ()
- 2. ¿Ha recibido algún tipo de capacitación en normas de tránsito?**
 - Si () No ()
- 3. ¿Por cuál de las siguientes razones se presentan los accidentes de tránsito?**
 - Impudencia ()
 - Desconocimiento de normas de tránsito ()
 - Falta de señales de tránsito ()
 - Todas las anteriores ()
- 4. ¿A qué empresa está afiliado o asociado?**
 - Transprogreso ()
 - Transpacífico ()
 - Expreso Chocó ()
 - Cootranschocó ()
- 5. ¿Desde hace cuánto tiempo se dedica a ser conductor de Taxi o Busetá**
 - Menos de un año ()
 - Un año ()
 - Más de un año ()
- 6. ¿Es usted, propietario del vehículo en el cual trabaja?**
 - Si () No () si su respuesta es negativa, responda la siguiente pregunta.
- 7. ¿Que valor entrega a su propietario?**
 - \$15.000 ()
 - \$20.000 ()
 - \$25.000 ()
 - Variable
 - Otro _____
- 8. Con que frecuencia se le hace mantenimiento al vehículo que conduce.**
 - Cada 15 días ()
 - Cada mes ()
 - Cada que el vehículo lo requiere ()

ANEXO C

ENCUESTA ADIRIGIDA A LOS PROPIETARIOS DE MOTO PARA EL SERVICIO DE RAPIMOTO

FORMULARIO N° _____

1. **¿Qué lo motivó a ofrecer el servicio de transporte en moto?**
 - Mejorar los ingresos ()
 - Generar empleo ()
 - Por negocio ()
 - Todas las anteriores ()
2. **¿Cuántos vehículos tiene disponibles para prestar el servicio de rapimoto?**
 - Entre 1 y 12 ()
 - Entre 13 y 20 ()
 - Mas 20 ()
3. **¿Qué requisitos deben cumplir las personas que conducen sus vehículos?**
 - Saber conducir ()
 - Cédula de ciudadanía ()
 - Licencia de conducción ()
 - Todas las anteriores ()
4. **¿Qué características sociofamiliar tienen los conductores de sus vehículos?**
 - Jefes de Hogar ()
 - Estudiante ()
 - Bajos recursos económicos ()
 - Todas las anteriores ()
5. **¿Cómo controla el tiempo y recorridos de las motos que tiene?**
 - Cumple horario de 6:00am a 8:00pm ()
 - No lo controla ()
6. **Teniendo en cuenta que por costumbre, los conductores de moto deben entregarle a sus propietarios \$20.000 diarios. ¿Cómo tiene establecido el salario de los mismos?**
 - Es un trabajo independiente ()
 - El salario lo da el mismo conductor ()
 - No sabe ()
7. **¿Con qué frecuencia le hace mantenimiento a los vehículos?**
 - Quincenal ()
 - Mensual ()
 - Cada que lo necesite ()
8. **¿Ha capacitado a sus conductores en normas de tránsito?**
Si () No ()
9. **¿Cómo le parece la idea de asociarse o afiliarse a una cooperativa o empresa para que prestar un mejor servicio?**
Buena () Mala () si su respuesta es buena responda la pregunta 10 y si es mala, responda la pregunta 11
10. **¿Por qué razones si se asociaría o se afiliaría a una cooperativa o empresa?**
 - Sería más legal ()
 - La prestación del servicio se haría de una forma mas organizada ()
 - Hay mayores garantías ()
11. **¿Por qué razones no se asociaría o se afiliaría a una cooperativa o empresa?**
 - Por que una actividad ilegal ()
 - Por que es muy difícil organizar este gremio ()
 - Todas las anteriores ()

ANEXO D
ENCUESTA DIRIGIDA A LA COMUNIDAD

FORMULARIO N° _____

Ventajas, desventajas y consecuencias del rapimotismo como servicio de transporte público en Quibdó.

- 1. ¿Qué originó el rapimotismo en Quibdó?**
 - El desempleo ()
 - Maltrato a los usuarios de busetas ()
 - Ineficiencia del servicio de busetas y taxis. ()
- 2. ¿Se puede legalizar el rapimotismo en Quibdó?**
 - Si ()
 - No ()
- 3. ¿Qué tipo de transporte utiliza para realizar sus tareas diarias?**

Rapimoto
Colectivo
- 4. ¿Cuanto tiempo demora esperando el servicio de transporte de en moto?**

Menos de 5 minutos ()
Entre 5 y 10 minutos ()
Más de 10 minutos ()
- 5. ¿Por qué motivos utiliza el servicio de Rapimoto?**
 - Rapidez ()
 - Servicio puerta a puerta ()
 - Comodidad
- 6. ¿En que circunstancias no utilizaría el servicio de rapimoto?**
 - Inseguridad ()
 - Cuando hace mucho sol ()
 - Cuando llueve ()
- 7. ¿Según su opinión, qué causa el desconocimiento de las normas transito?**
 - Accidentes de tránsito ()
 - Violación de las señales de tránsito ()
 - Agresiones verbales y físicas de infractores a autoridades ()
- 8. ¿Cuáles son los principales causantes de los accidentes de transito?**
 - Conductores de motos ()
 - Conductores Taxis ()
 - Conductores de Busetas ()
- 9. ¿Frente al servicio de rapimotismo en Quibdó, que situaciones sociales han cambiado?**
 - Disminuyó la delincuencia común ()
 - Se ocupó la población Joven ()
 - Hay oportunidad de empleo ()
 - Todas las anteriores ()

ANEXO E
FORMATO DE ENTREVISTA DIRIGIDA AL SECRETARIO DE GOBIERNO
MUNICIPAL DE QUIBDÓ

1. ¿Por qué cree usted, que ha aumentado el índice de accidentalidad en la ciudad de Quibdó?
2. ¿Cree usted, que el rapimotismo ha incidido en el aumento del tráfico y accidentes en quibdó? ¿Por qué?
3. ¿Ve viable la legalización del rapimotismo como transporte de servicio público en Quibdó?
4. De ser viable, ¿Qué medidas establecería?
5. ¿Cree usted, que la delincuencia común ha disminuido a partir de la aparición del rapimotismo?
6. ¿Cómo se ha visto afectado el servicio de transporte de busetas y taxis, por el rapimotismo?
7. ¿Cree usted que las medidas tomadas con el apoyo de la Policía de Tránsito Municipal, para combatir el rapimotismo, han sido efectivas?
8. ¿De que otra forma, a parte de las restricciones decretada, podrían combatirse el rapimotismo?
9. ¿Cree usted, que la falta de constancia y permanencia en aplicación de los decretos, sea una de las causas básicas del incumplimiento del mismo por parte de la ciudadanía?
10. ¿De que manera cree, que se puede solucionar esta problemática social?

ANEXO F
FORMATO DE ENTREVISTA DIRIGIDA AL SECRETARIO TRANSITO
MUNICIPAL DE QUIBDÓ

1. ¿Cuántos rapimoteros existen en Quibdó?
2. ¿Por qué cree usted, que ha aumentado el índice de accidentalidad en la ciudad de Quibdó?
3. ¿Qué tipo de vehículos son los principales autores de accidentes de tránsito?
4. ¿Por qué el tránsito municipal, no ha establecido las señales básicas de tránsito?
5. ¿Cree usted, que el rapimotismo ha incidido en el aumento del tráfico y accidentes en quibdó? ¿Por qué?
6. ¿Qué requisitos tienen establecido, para la expedición de la licencia de conducción de motocicletas?
7. ¿Ve viable la legalización del rapimotismo como transporte de servicio público en Quibdó?
8. De ser viable, ¿Qué medidas establecería?
9. ¿Cree usted, que la delincuencia común ha disminuido a partir de la aparición del rapimotismo?
10. ¿Cómo se ha visto afectado el servicio de transporte de busetas y taxis, por el rapimotismo?
11. ¿Cree usted que las medidas tomadas con el apoyo de la Policía de Tránsito Municipal, para combatir el rapimotismo, han sido efectivas?
12. ¿De que otra forma, a parte de las restricciones decretada por el Alcalde Municipal, podrían combatirse el rapimotismo?

ANEXO G
FORMATO DE ENTREVISTA DIRIGIDA AL COMANDANTE DE TRANSITO
MUNICIPAL DE QUIBDÓ

1. El número de comparendos mensuales a conductores de motocicletas desde los año 2006 a lo que va de 2008.
2. ¿A parte de los comparendos pecuniarios por el incumplimiento de las normas de transito, Qué está haciendo la Policía para su cabal cumplimiento?
3. ¿Qué tipo de vehículos son los principales autores de accidentes de tránsito?
4. ¿En cuanto ha aumentado el índice de accidentalidad desde marzo de 2006, fecha en que se implementó el rapimotismo en Quibdó, hasta lo que va de 2008?
5. ¿Cree usted, que el rapimotismo ha incidido en el aumento del tráfico y accidentes en quibdó? ¿Por qué?
6. ¿Ve viable la legalización del rapimotismo como transporte de servicio público en Quibdó?
7. De ser viable, ¿Qué medidas establecería?
8. ¿Cree usted, que la delincuencia común ha disminuido a partir de la aparición del rapimotismo?
9. ¿Cree usted que las medidas tomadas, para combatir el rapimotismo, han sido efectivas?
10. ¿De que otra forma, a parte de las restricciones decretada por el Alcalde Municipal, podrían combatirse el rapimotismo?
11. ¿Cree usted, que la falta de constancia y permanencia en aplicación de los decretos, sea una de las causas básicas del incumplimiento del mismo por parte de la ciudadanía?

ANEXO H
FORMATO DE ENTREVISTA A EMPRESAS QUE OFRECEN SERVICIO DE
TAXIS Y BUSETAS EN LA CIUDAD DE QUIBDÓ

7. ¿Por qué cree usted, que ha aumentado el índice de accidentalidad en la ciudad de Quibdó?
8. ¿Cree usted, que es viable la legalización del rapimotismo como transporte de servicio público en Quibdó?
9. De ser viable, ¿Cómo aprovecharía esta situación?
10. ¿Cómo se ha visto afectado, por la implementación del rapimotismo?
11. ¿Cree usted, que la delincuencia común ha disminuido a partir de la aparición del rapimotismo?
12. ¿Cuál que usted, sería la solución para atacar o aceptar el rapimotismo de manera que se beneficien todos los implicados?

ANEXO I TALLER PARA RAPIMOTEROS

EL COOPERATIVISMO

El cooperativismo es una herramienta que permite a las comunidades y grupos humanos participar para lograr el bien común. La participación se da por el trabajo diario y continuo, con la colaboración y la solidaridad.

PRINCIPIOS DEL COOPERATIVISMO

1. Adhesión Voluntaria y Abierta
2. Gestión Democrática por Parte de los Socios
3. Participación Económica de los Socios
4. Autonomía e Independencia
5. Educación, Formación e Información
6. Cooperación entre Cooperativas
7. Interés por la Comunidad

QUE ES UNA COOPERATIVA

Es una asociación autónoma de personas que se han unido de forma voluntaria para satisfacer sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática.

FORMAS DE ASOCIARSE

Cooperativas: Son asociaciones sin ánimo de lucro en las cuales los trabajadores o los usuarios, según el caso, son simultáneamente los aportantes y los gestores de la empresa creada con el objeto de producir o distribuir conjunta y eficientemente bienes o servicios, para suplir las necesidades de sus asociados o de la comunidad en general.

Asociaciones Mutualistas: Son personas jurídicas de derecho privado, sin ánimo de lucro, constituidas libre y democráticamente por personas naturales, inspiradas en la solidaridad con el objeto de brindarse ayuda recíproca frente a riesgos eventuales y satisfacer sus necesidades

mediante la prestación de servicios de seguridad social.

– **Fondos de empleados:** Son empresas asociativas de derecho privado, sin ánimo de lucro, constituidas por trabajadores dependientes y subordinados.

– **Precooperativas:** Son personas jurídicas sin ánimo de lucro, con características de transitoriedad, de duración limitada a 5 años, en la cual debe participar una entidad promotora pública o privada con el objetivo de propiciar el proceso evolutivo de ésta hacia una cooperativa formal.

CLASES DE COOPERATIVAS

Especializadas: Son aquellas que se organizan para atender una necesidad específica, correspondiente a una sola rama de la actividad económica, social o cultural.

Multiactivas: Desarrollan actividades propias de cualquiera de los campos de la producción, comercialización, financiamiento o consumo de bienes y servicios.

Integrales: Son aquellas que con sus actividades cumplen todo el ciclo económico: producción, comercialización, financiación y consumo de bienes y/o servicios.

VENTAJAS DE AGRUPARSE EN UNA COOPERATIVA

Ayuda mutua: es el accionar de un grupo para la solución de problemas comunes.

Esfuerzo propio: es la motivación, la fuerza de voluntad de los miembros con el fin de alcanzar metas previstas.

Responsabilidad: nivel de desempeño en el cumplimiento de las actividades para el logro de metas, sintiendo un compromiso moral con los asociados.

Democracia: toma de decisiones colectivas por los asociados (mediante la participación y el protagonismo) a lo que se refiere a la gestión de la cooperativa.

Igualdad: todos los asociados tienen iguales deberes y derechos.

Equidad: justa distribución de los excedentes entre los miembros de la cooperativa.

Solidaridad: apoyar, cooperar en la solución de problemas de los asociados, la familia y la comunidad. También promueve los valores éticos de la honestidad, transparencia, responsabilidad social y compromiso con los demás.

DESVENTAJAS DE AGRUPARSE EN UNA COOPERATIVA

- Comportamiento erróneo de quienes la manejan.
- Se necesita un mínimo de 20 personas para constituirse.
- Una asamblea al año como mínimo.

BENEFICIOS DE ESTAR ASOCIADOS EN UNA COOPERATIVA

1. Están organizados como gremio.
2. Obtienen mejores beneficios y en masa obtienen otros.
3. Se identifican únicamente los que viven de ejercer esta actividad y no los que los hacen ocasionalmente.
4. Pueden prestar libremente el servicio.

NORMAS DE TRANSITO

Las normas indican al usuario cual debe ser su comportamiento para afectar el movimiento de los vehículos o como reaccionar ante ciertas situaciones que pueden ocasionar accidentes.

NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS

Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
2. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.
3. Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
4. El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite.
5. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.
6. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
7. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
8. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
9. Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia.

LAS SEÑALES DE TRANSITO

Dispositivo físico o marca especial, preventiva y reglamentaria e informativa que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

TIPOS DE SEÑALES DE TR ANSITO

SEÑALES PREVENTIVAS: Tiene por objeto advertir a los usuarios de la vía la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de esta,

los colores distintivos son: Fondo amarillo, símbolo u orla negra. Se identifica el código SP.

SEÑALES REGLAMENTARIAS: Tiene por objeto indicar al usuario de la vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso, y cuya violación constituye falta. En las señales circulares los colores distintivos son: Anillos y líneas oblicuas en rojo, fondo blanco y símbolos negros. Se identifica con el código SR.

SEÑALES INFORMATIVAS: Tienes por objeto guiar al usuario de la vía, suministrándole información de localidades, destinos, direcciones, sitios especiales, distancia y prestación de servicios. Los colores distintivos son: fondo azul, textos y flechas blancas y símbolos negros. Se exceptúan las señales de identificación cuyo fondo es blanco y símbolos negros. Se identifican con el código SI.

IMPORTANCIA DE LAS NORMAS DE TRANSITO

- Se evitan los accidentes de tránsito.
- Hay mejor tráfico vehicular
- Se evitan comparendos pecuniarios.
- Mejora la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

SERVICIO AL CLIENTE

Es el conjunto de acciones establecidas para incrementar la satisfacción del cliente con los beneficios del producto o servicio. Es algo intangible que le agrega valor a ese producto o servicio, es una parte de los beneficios que constituyen el producto total

Para prestar un buen servicio al cliente se debe:

- Saludar
- Ser cortés
- Ser justo, Cuidadoso al conducir, teniendo presente que lleva la vía y la

vida tanto la suya como la del pasajero que transporta.

- Pensar que si presta un buen servicio obtiene más clientes y por ende más ingresos.
- Estar siempre dispuesto a servir, siendo paciente y tolerante con sus usuarios.
- No discutir con los usuarios, porque ellos siempre tienen la razón, así no la tengan hay que dárselas.
- No pensar tanto en el ingreso que van a recibir, sino en satisfacer al usuario, estando en el momento indicado y transportarlo sin arriesgarlo a un accidente.

PARA PRESTAR UN BUEN SERVICIO DEBO:

1. Cumplir con las normas de seguridad.

- Tener la moto en buenas condiciones técnico-mecánicas.
- Utilizar casco de seguridad tanto para mí como conductor, como para el parrillero, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
- Portar el chaleco reflector en el horario que exige la ley de 6:00pm a 6:00am
- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

2. Portar toda la documentación necesaria para conducir:

- Licencia de conducción
- Seguro contra accidentes SOAT actualizado.
- Tarjeta de propiedad del vehículo
- Tarjeta de operación, si la exigiesen
- Cédula de ciudadanía

3. Dar una Buena atención al cliente, para eso se debe:

- Saludar al usuario
- Ofrecer el servicio y ponerse a la orden.
- Nunca pelear con el cliente, el siempre tiene la razón.
- Transportar al usuario a una velocidad normal, de manera que no se perjudiquen ni el conductor, ni el pasajero.

4. Estar agrupados en una cooperativa o empresa organizada