

ANÁLISIS DE LAS FUENTES GENERADORAS DE EMPLEO EN EL MUNICIPIO DE
SAN MARTÍN META COMO ALTERNATIVA A LA ACTIVIDAD DEL
MOTOTAXISMO.

DUVAN FELIPE ROJAS BELTRÁN

EDGAR CAMILO PEÑA PÉREZ

UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS

FACULTA DE CIENCIAS ECONÓMICAS

PROGRAMA DE ECONOMÍA

VILLAVICENCIO

2018

ANÁLISIS DE LAS FUENTES GENERADORAS DE EMPLEO EN EL MUNICIPIO DE
SAN MARTÍN META COMO ALTERNATIVA A LA ACTIVIDAD DEL
MOTOTAXISMO.

DUVAN FELIPE ROJASBELTRAN 147003224

EDGAR CAMILO PEÑA PEREZ 147003218

Informe final para obtener el título de Economista.

Director: Pedro Julio Gómez Bilbao

UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS
FACULTA DE CIENCIAS ECONÓMICAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA

VILLAVICENCIO

2018

NOTA DE ACEPTACIÓN

JAVIER DIAZ CASTRO

Director del Centro de Investigaciones

ANTONIO JOSÉ CASTRO RIVEROS

Director del Programa

CARLOS LEONARDO RIOS VIASUS

Director Escuela de Economía

PEDRO JULIO GÓMEZ BILBAO

Director del proyecto

AUTORIDADES ACADÉMICAS

PABLO EMILIO CRUZ CASALLAS

Rector

DORIS CONSUELO PULIDO

Vicerrector Académico

JOSÉ MILTON PUERTO GAITAN

Secretario General

RAFAEL OSPINA INFANTE

Decano Facultad de Ciencias Económicas

CARLOS LEONARDO RIOS VIASUS

Director de Escuela de Economía y Finanzas

ANTONIO JOSÉ CASTRO RIVEROS

Director de Programa de Economía

PEDRO JULIO GÓMEZ BILBAO

Director Grupo de Investigación Centro de Estudios Económicos y
Gestión Empresarial Rural CEGER

1. DEDICATORIA

Este proyecto lo dedicamos primeramente a Dios, al El por ser el autor de nuestra vida, la razón de nuestra victoria y por su gran amor, a nuestros padres como vos de aliento y motor principal para que nuestros esfuerzos siempre estuvieran presentes y nunca abandonar nuestro objetivo de ser gestantes de esperanza, integridad y rectitud. Sin lugar a dudas hacemos mención en nuestra dedicatoria a cada uno de los profesores que transfirieron sus conocimientos y que nos animaron de tal manera que ahora nos hacen herederos del privilegio de ser economistas y profesionales con valores que harán de su vida la inspiración para nuevas generaciones. Es importante de igual forma mencionar a cada uno de nuestros compañeros, cada uno de ellos como pieza fundamental del desarrollo de nuestra carrera y una fuerza constante que nos ayudó a ver con claridad la importancia de crear amistades y a aprender de ellas.

2. AGRADECIMIENTOS

Agradecemos primeramente a Dios, confiamos plenamente en que él fue quien direcciono cada uno de nuestros pasos para que hoy podamos declarar con mucha alegría que ahora podemos ser hacedores en la honorable labor y profesión como economistas. Sus bendiciones, por la oportunidad de haber desarrollado nuestra carrera universitaria en la Universidad de los Llanos, por lo tanto, le damos a él toda la gloria y la honra por esta victoria y las venideras. Agradeceos a nuestros padres por su gran esfuerzo en el día a día, por apoyarnos tanto moralmente como económicamente, darnos su ánimo incondicional para consumir nuestros estudios, por estos y sus muchos otros indescriptibles esfuerzos les agradecemos, pues sin ellos no hubiese sido posible ser quienes somos ahora y además, nos comprometemos a recordar cada día de nuestras vidas que sus lágrimas sudor y empeño será recompensado por haber creado... jóvenes profesionales con el pleno interés en ser mejores cada día.

Agradecemos a nuestros compañeros que, en medio de tertulias, charlas y largas noches de repaso, fueron poco a poco representando escalones muy importantes en la consumación de nuestro sueño profesional.

El agradecimiento mutuo es importante expresarlo pues nosotros como desarrollares de este trabajo pensamos en que el esfuerzo realizado por cada uno fue y es muy valioso para llegar a nuestra meta, por ello mil y mil gracias A nuestros amigos y seres queridos quienes, aun sin estar en nuestro claustro universitario, fueron participantes activos en nuestro

proceso académico. Sus palabras de aliento, sus oraciones, sus consejos y sus abrazos, no se imaginan lo invaluable que fueron para nosotros.

También agradecemos al profesor Pedro Julio Gómez Bilbao, Director del Grupo de Investigación Centro de Estudios Económicos y Gestión Empresarial Rural (CEGER), por permitirnos tener la oportunidad de realizar nuestra pasantía profesional con el fin de obtener nuestro título de Economistas, del mismo modo agradecemos a él por su apoyo incondicional y sus aportes que como estudiantes y próximamente como profesionales nos son de suma importancia para el día a día como economistas, mil gracias Doctor Pedro, y mil gracias al grupo de investigación CEGER quien fue testigo del gran esfuerzo y dedicación para la realización de este trabajo de grado.

TABLA DE CONTENIDO

1.	DEDICATORIA.....	5
2.	AGRADECIMIENTOS	6
3.	LISTA DE TABLAS Y FIGURAS.....	9
4.	RESUMEN.....	10
5.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	12
6.	JUSTIFICACIÓN.....	14
7.	OBJETIVO GENERAL	15
8.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	15
9.	MARCO REFERENCIAL	16
9.1	ESTADO DEL ARTE.....	16
9.1.1	MOTOTAXISMO A NIVEL MUNDIAL	17
9.1.2	MOTOTAXISMO EN COLOMBIA	24
9.2	MARCO CONCEPTUAL.....	31
9.3	MARCO TEÓRICO.....	32
9.3.1	ECONOMÍA DEL TRANSPORTE.....	32
9.3.2	TEORÍAS DE MERCADO DE TRABAJO	35
9.4	MARCO GEOGRÁFICO	38
10.	DISEÑO METODOLÓGICO	41
11.	RESULTADO Y ANÁLISIS DE RESULTADO	42
11.1	FUENTES GENERADORAS DE EMPLEO EN EL MUNICIPIO	42
11.2	FUENTES GENERADORAS DE EMPLEO “ENTREVISTAS EMPRESARIOS SAN MARTIN META”	49
12.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	56
13.	BIBLIOGRAFÍA.....	59
14.	ANEXOS.....	61

3. LISTA DE TABLAS Y FIGURAS

Ilustración 1. Localización Espacial, Municipio de San Martin de los Llanos.	38
Ilustración 2. Encuentro con el director del proyecto.	61
Ilustración 3. Encuentro con la empresa ASTRASAM	61
Ilustración 4. Aplicación de Encuestas a Mototaxistas	62
Ilustración 5. Aplicación de Encuestas a Mototaxistas	63
Ilustración 6. Motocarros municipio San Martin Meta	64
Ilustración 7. Socialización resultados del proyecto a mototaxis, motocarros y taxistas.	64
Ilustración 8. Encuentro grupo de investigación CEGER con la Inspectora de Policía de San Martin Meta Y delegados de ASTRASAM	65
Ilustración 9. Entrevista empresarios de San Martin Meta.	66
Ilustración 10. Entrevista empresarios de San Martin Meta.	67
Ilustración 11. Actas de reunión	68
Gráfico 1. Participación de los sectores económicos en la demanda de empleo.	44
Gráfico 2. Vacantes por parte de los empresarios del municipio de San Martin Meta.	49
Gráfico 4. Formación académica que se exige para pertenecer a las empresas.	51
Gráfico 5. Actitudes que debe contar el personal para pertenecer a las empresas.	52
Gráfico 6. Capacidades que el personal con la que debe contar el aspirante para ser contratado por los empresarios.	53
Tabla 5. Caracterización general del municipio de San Martin Meta.	39
Tabla 6. Barrios y su participación por hectáreas.	39
Tabla 7. Veredas y su participación por hectáreas.	40
Tabla 1. Vacantes por sectores económicos (enero de 2017-septiembre de 2017)	43
Tabla 2. Oportunidades laborales por actividad económica.	44
Tabla 3. Dinámica mensual por actividad económica.	47
Tabla 4. Actividades económicas con mayor dinamismo en San Martin Meta.	54

4. RESUMEN

La presente investigación concentra esfuerzos referentes al análisis económico y social, además de recursos investigativos para gestar el análisis de las fuentes generadoras de empleo en el municipio de San Martín como alternativa a la actividad del mototaxismo. Las condiciones actuales en las que se desenvuelve el municipio de San Martín, Meta respecto a la informalidad (representada en el mototaxismo como medio de transporte), se ha pronunciado debido a la ausencia de planificación, rigidez, organización municipal y a su vez, la baja dinámica laboral que se adapte a las condiciones socioeconómicas de la población objetivo. Por ello este trabajo, desde una perspectiva investigativa, tomara como referencia contextos mundiales y nacionales en los que ya se han abordado problemas de este tipo, para luego, bajo un análisis de las condiciones específicas de San Martín develar de manera concreta y con argumentos propositivos las alternativas que pueda tener el municipio para la actividad del mototaxismo.

ABSTRACT

The present investigation concentrated efforts relating to the economic and social analysis, in addition to the investigative resources to bring about the analysis of the sources of employment in the municipality of San Martín as an alternative to the activity of the mototaxismo . The current conditions in which the Municipality of San Martín, Meta with respect to informality (represented in the mototaxismo as a means of transport), it has been due to the absence of planning, stiffness, municipal organization and at the same time, low labor dynamics that is adapted to the socio-economic conditions of the target population. This paper, from a research perspective, taken as a reference global and national contexts in which have already been dealt with problems of this type, and then, under an analysis of the specific conditions of San Martín unveil in a concrete manner and with arguments specific alternatives that may have the municipality for the activity of the mototaxismo.

5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Unos de los problemas del transporte público, en común son la ineficiencia del medio del transporte, las altas tarifas, los largos tiempo, etc. Diferentes ciudades en el país sufren estas sintomatologías en cuanto a su sistema de transporte público que funciona allí, en el caso del municipio de San Martín Meta, el problema no va direccionado hacia la falta de un sistema de transporte público que se adecue al municipio y a su población como tal, ni las altas tarifas que se manejan en el territorio, ni mucho menos los largos tiempos de recorrido para movilizarse de un lugar a otro, sino más bien está enfocado a un tema muy particular en municipios de 6 categoría como lo denomina las normas colombianas y es el Desempleo.

El desempleo es uno de los problemas que más genera preocupación en la sociedad actual. Las personas desempleadas o aquellas que no tienen empleo u ocupación, deben enfrentarse a situaciones difíciles por no tener ingresos con los cuales sostenerse a sí mismos y a sus familias. Cuando el número de personas desempleadas crece por encima de niveles que se podrían considerar como “normales”, una gran preocupación aparece en toda la sociedad. (Banco de la República de Colombia)¹

En el caso de San Martín la preocupación que aparece, teniendo en cuenta el objetivo general del trabajo, va direccionada a las personas que laboran en el municipio prestando un servicio de transporte urbano y rural, el cual para ellos dicha actividad le es rentable ya

¹ El Desempleo, Pagina del Banco de la República sf, <http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qu-desempleo> Tomado 18/08/2017

que les genera ingresos para así satisfacer sus necesidades básicas, estas personas en el trabajo se identificaran como actores de Mototaxis y Motocarros. Adicional a ellos, se puede identificar un actor más y es la empresa de ASTRASAM, la única en el municipio que cuenta con el reconocimiento legal al cumplir con los requisitos que la ley establece para ejercer la función de Transporte Publico Municipal. Teniendo en cuenta lo anterior para ASTRASAM el mototaxismo y el motocarro los afecta de una forma directa.

Como resultado del trabajo, lo que se busca es analizar las diferentes fuentes generadoras de empleo con que cuenta el municipio, para así establecer posibles alternativas al fenómeno del Mototaxismo en San Martin.

6. JUSTIFICACIÓN

La presente investigación se enfocará en analizar las distintas fuentes generadoras de empleo en el municipio de San Martín Meta, para así plantear unas alternativas que logren disminuir la informalidad, que en el caso del municipio y el trabajo de investigación se direcciona al fenómeno del mototaxismo. Para esto se realizará unas entrevistas dirigidas a empresarios de San Martín y de igual forma a los mototaxistas, para así poner en contexto el interés de las empresas en emplear a dichas personas dedicadas al mototaxismo, de tal forma para que ejerzan su actividad económica que les genere sus ingresos para su abastecimiento diario, formalmente.

Como propósito lo que se busca con el proyecto es que de una u otra forma se logre llegar por medio de unas alternativas, a una solución de empleo a las personas que se dedican al mototaxismo, ya sea reubicando a las personas en trabajos que se acoplen a sus experiencias laborales anteriores al mototaxismo o emprendiendo por medio de capital semilla para que innoven en cuanto a los productos que son iconos en el municipio: Agrícola (Patilla), Ganadería (Ceba), Turismo, (Agroturismo), etc.

7. OBJETIVO GENERAL

Analizar las diferentes fuentes generadoras de empleo en el municipio de San Martín Meta, por actividades económicas, que permitan empatar las necesidades de la población en edad de trabajar, especialmente la relacionada con el mototaxismo.

8. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Revisar las fuentes de estudios relacionados con el análisis de la problemática del mototaxismo.
- Analizar las diferentes ramas económicas y variables socioeconómicas relacionadas con la generación de empleo en el Municipio.
- Analizar la dinámica laboral de las fuentes de empleo para cuantificar las vacantes disponibles para la población objetivo.

9. MARCO REFERENCIAL

9.1 ESTADO DEL ARTE

En los últimos años, el transporte ha ido cobrando cada vez una mayor importancia en los países, regiones y ciudades, donde se ha convertido en una actividad básica desde el punto de vista económico y social. Una de las principales funciones del transporte es la de poner en contacto desde un punto de vista macro a consumidores y productores, potenciando la especialización productiva y el acceso de los consumidores a una variable de productos cada vez mayor y de más calidad, A su vez desde el punto de vista microeconómico la sociedad, la importancia que el ocio y las actividades asociadas a él tiene en las sociedades modernas hace del transporte una actividad esencial para el normal desarrollo de las relaciones humanas.

Con el pasar de los años, se fueron creando nuevas modalidades de transporte como Fluvial, Marítimo, Aéreo, Férreo, lo cual ha facilitado enormemente el desarrollo no únicamente local sino mundial. Sin embargo, la infraestructura de transporte especialmente la red vial de Colombia y en particular de los Llanos Orientales, por su mal estado, se ha convertido en un obstáculo y no en una facilitadora del desarrollo

Mucho se ha dicho sobre el transporte de pasajeros en moto, labor a la cual se han dedicado cientos y miles de personas como forma de conseguir unos ingresos que les permitan solventar la situación económica familiar. El mototaxismo ocupó las calles de las ciudades, el callejón de los pueblos, los caminos polvorientos, los campos y hasta las

aceras”. (Crónica escrita en el Tiempo sobre el aumento del mototaxismo Juan Gossain 2015).²

El mototaxismo en Colombia no se cataloga como una actividad económica y que en Colombia es muy común dicha actividad en las ciudades donde se hace presente un gran porcentaje de personas desempleadas, como lo son Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Sincelejo y Montería las dos últimas ciudades donde se dieron sus inicios, siendo en Montería el principal medio de transporte y la principal fuente de empleo.

9.1.1 MOTOTAXISMO A NIVEL MUNDIAL

El mototaxismo es un tema de común particularidad en los diferentes países y regiones, en donde en algunos de estos países se cataloga como un problema, así mismo se cataloga como una actividad más de la economía que incurre en el desarrollo de dicho territorio, a continuación, se pondrá en contexto el tema del mototaxismo en algunas regiones, más específicamente en algunos países como en Brasil, China, India, Perú, Francia, Tailandia, en donde se lleva a cabo dicha actividad del mototaxismo.

El fenómeno del mototaxismo explica la importancia que recobran las motocicletas hoy en día frente a la oportunidad de aumentar los ingresos personales o familiares, dado que ofrece servicios de transporte más baratos y más rápidos que los demás servicios

² El Tiempo, 6 millones de motos están acabando con burros, caballos.... Y la gente, 5/03/2015, <http://images.et.eltiempo.digital/colombia/otras-ciudades/cronica-de-juan-gossain-sobre-el-aumento-del-mototaxismo/15341315>, Tomado el 18/08/2017.

disponibles; esto último, dada la posibilidad de moverse entre automóviles y la falta de controles y regulaciones que dejan este servicio a la libre oferta y la demanda. Este es el caso de Colombia y Brasil donde en los últimos años el aumento de las ventas de motocicletas ha ido de la mano del incremento del mototaxismo (Sánchez, 2011; Vasconcellos, 2008).³

Una oportunidad emergente para el mototaxismo es la posibilidad de servir de alimentadores o distribuidores a la red existente de transporte masivo. En Ahmedabad, India, por ejemplo, los motocarros empezaron compitiendo con el sistema de buses rápidos en troncales. Sin embargo, con el tiempo se fueron reorganizando como alimentadores de las troncales, esto en su efecto ocasiono que la producción de motocarros de servicio de transporte de pasajeros continuara en franco ascenso. Para el año del 2009 se fabricaron más de 700.000 mototaxis, la mayoría para consumo interno. En ciudades como Mumbai, el 11% de todos los vehículos motorizados son motocarros, y el 20% de los viajes motorizados se hacen en este modo de transporte. (Mani et ál., 2012) (Gautam, 2010).⁴

Bajo el mismo contexto y condiciones, se puede mencionar un caso que tiene similitudes sustanciales a las situaciones de otros países ya mencionados, ese es el caso de Brasil en donde el mototaxismo se desarrolla bajo algunas incidencias especiales dentro del comportamiento y desarrollo endógeno del mototaxismo y su método de transporte.

Así pues, la región de San Pablo cuyo contexto geográfico y demográfico demarca 39 ciudades y una población aproximada de 18,5 millones de habitantes. Adicional a esto,

³ La Motocicleta en América Latina, Características de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región, 2015, <http://www.despacio.org/wp-content/uploads/2015/06/CAF-LIBRO-motos-digital.pdf>
Tomado el 03/09/2017

⁴ Ídem

la ciudad de San Pablo es caracterizada como una región cuya base económica es diversa, lo que la ha consolidado como la más importante de Brasil. Igualmente, la región afronta retos importantes de movilidad y congestión. Para todo Brasil, la flota de motocicletas ha aumentado 14 veces entre 1990 y el 2008; solo entre los años 2005 y 2009, la flota aumentó en 100%.

Dentro de los diversos potenciales que segrega la prestación del servicio moto carro y moto taxi, uno de ellos, ha sido a lo largo de su uso, una premisa fundamental para que el uso de los dichos medios de transporte sea continuo y altamente demandado, este es el servicio de mensajería. Así lo describe Vasconcellos 2005 reconociendo que:

“Además de la utilización de la motocicleta para movilidad personal, las motocicletas en San Pablo también se usan como instrumento de trabajo. Los denominados “motoboys” ofrecen servicios de mensajería y despacho de documentos, víveres, y productos de consumo diario. Estos servicios han aumentado considerablemente en los últimos 30 años. Entre 1985 y 1997, el 65% de las nuevas motocicletas en San Pablo se utilizaban como herramienta de trabajo”
Vasconcellos 2005 ⁵

De esta manera, ahora se caracteriza una funcionalidad prometedora que en coalición con un marco formal previamente distinguido, el servicio que presta el moto taxi y moto carro sea incluido dentro de los procesos de crecimiento y desarrollo de una región; no sin antes mencionar que existen otros factores exógenos que movilizan este crecimiento:

⁵ La Motocicleta en América Latina, Características de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región, 2015, <http://www.despacio.org/wp-content/uploads/2015/06/CAF-LIBRO-motos-digital.pdf>
Tomado el 03/09/2017

Para entender el aumento rápido en la compra y uso de motocicletas en San Pablo, es importante examinar otras tendencias en el sistema de transporte en los últimos 40 años. Entre las causas más representativas de dicho aumento de mototaxis, se da por las diferentes falencias que presentan los otros sistemas de transporte público el cual se convierte en ineficientes, los altos costos de la tarifa de transporte público, los largos tiempos y contratiempos que presentan los demás sistemas de transporte y sin lugar a duda el mal estado de los vehículos que actualmente se usa para prestar este servicio.

A pesar de estos factores y del crecimiento de existencias de medios de transporte, efectos colaterales negativos han surgido, la gran cantidad de motocicletas ha generado problemas de siniestralidad y contaminación, dado que, paralelo al incremento en el uso de motocicletas, la tasa de muertes y de lesiones ha aumentado. En la ciudad de San Pablo, el número de muertes en siniestros con motocicletas en el 2011 fue mayor al número de homicidios. Diariamente muere un motociclista por día en un siniestro (Da Silva, Cardoso, & Santos, 2011).⁶

Como muchas otras ciudades asiáticas, en Tailandia más específicamente en Bangkok el tema del mototaxismo surge como una solución a un problema de ineficiencia de movilidad básica de transporte público que Bangkok padecía, dichas condiciones (menores tiempos de transporte, bajos costos en combustibles, mayor facilidad de acceder a una moto o motocarro) hacen que el mototaxismo se convierta en una red de apoyo para las familias de ingresos bajos, de igual forma haciendo que dichas familias perciban al mototaxismo

⁶ Investigaciones de la Compañía de ingeniería de trabajo de Brasil 2011, en la Motocicleta en América Latina, Características de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región, 2015, <http://www.despacio.org/wp-content/uploads/2015/06/CAF-LIBRO-motos-digital.pdf>, Tomado el 08/09/2017

como una posibilidad de aumentar sus ingresos y proveer un servicio básico a miembros de su comunidad.

Desde sus principios hasta el año 2005, el servicio de mototaxismo en Bangkok operó de manera informal y sin regulación. Los operadores pagaban una cuota de manejo a personas que dominaban el negocio desde la clandestinidad. A partir del año 2005, el gobierno irlandés instauró la primera política sobre el mototaxismo (CAF, 2013). Entre otras, la política creó regulaciones de seguridad y de tarifas, mientras que exigió el registro de mototaxis y la utilización de placas de color específico que distingue a los mototaxis de motocicletas privadas. Entre los requisitos de seguridad se incluyen el tipo de indumentaria que deben tener los conductores (chaquetas de cierto color) y la provisión de equipo de seguridad para los pasajeros (manijas para mejorar estabilidad y cascos) (CAF, 2013). Además, se exigió el pago de un impuesto de rodamiento y la expedición de una licencia de conducción especial.

Las evaluaciones que se realizaron en el año 2007 tomando como objeto de estudio las políticas implementadas en Bangkok llevaron a la conclusión que:

“La regulación benefició a los conductores de mototaxis, quienes tuvieron ingresos superiores a los de antes de la regulación. En parte estos ingresos se dieron por el aumento autorizado en las tarifas y debido a la formalización del servicio que transfirió la función de regulación, registro, y manejo al gobierno, sacando a los operadores de la informalidad”. (Oshima et al 2007)⁷

⁷ El mototaxismo en Bangkok, Tailandia, en la Motocicleta en América Latina, Características de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región, 2015, <http://www.despacio.org/wp-content/uploads/2015/06/CAF-LIBRO-motos-digital.pdf> Tomado el 03/09/2017

Si bien la motocicleta en la actualidad se estaría transformando en un objetopreciado de consumo masivo, la percepción social del mismo varía dependiendo del lugar. Por ejemplo, en Taipéi la motocicleta es considerada como símbolo de pertenencia a un estrato socioeconómico bajo. Esto se deduce en parte porque la gente no la usa para participar en eventos formales o familiares. De manera similar, en Bangkok las personas que desempeñan cargos ejecutivos o de negocios prefieren usar el automóvil, ya que este otorga más estatus a quien lo maneja, mientras que aquellos que desempeñan otro tipo de tareas prefieren un medio de transporte más económico y más rápido, como la motocicleta (Dissanayake, 2009).⁸

En China el vehículo más popular junto con la bicicleta es el motocarro, sin embargo estos en caso contrario a la costa colombiana se encuentran todos estandarizados con el color azul, pueden ser más claros o más oscuros pero todos son azules, por lo que facilita tanto a la población como a las autoridades la identificación de los mismos; los tamaños difieren lo que permite al pasajero seleccionar el motocarro que más le supla sus necesidades, aquel en el que pueda transportar carga o simplemente acercarlo a el lugar deseado.

En el caso de Francia, específicamente en Paris, este sistema de transporte se encuentra implementado en motocicletas que cumplen con todos los requisitos legales y de seguridad, permitiendo al usuario acordar tiempos de desplazamiento y evitar congestiones. Los mototaxis nacen en Paris en el año 1999 prestando un servicio de transporte novedoso

⁸ Estatus Social, en la Motocicleta en América Latina, Características de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región, 2015, <http://www.despacio.org/wp-content/uploads/2015/06/CAF-LIBRO-motos-digital.pdf> Tomado el 03/09/2017

y efectivo para las personas que se dirigen o salen de algunos de los dos aeropuertos de la ciudad, en promedio un mototaxi no toma más de 30 minutos en llegar hasta el destino final con el tráfico más pesado en horas pico, desde cualquier punto de la ciudad.

En Lima (Perú), el 80% de las personas que se movilizan diariamente utilizan el transporte urbano colectivo, el mototaxi aproximadamente mueve el 10% del total de la población, especialmente en áreas periféricas de la ciudad donde no existe una adecuada cobertura

En Perú, los mototaxis son vehículos de 3 ruedas (motocarros) con una cabina en la parte delantera para el conductor y un asiento en la parte de atrás para dos pasajeros.

Es importante aclarar que en Lima el transporte en motos se ubica en la categoría de “Transporte Publico Alternativo De Pasajeros” o para transito está legalizado bajo ciertas normas que restringen el libre tránsito por vías principales de las ciudades y lo permite en zonas periféricas de las mismas.

Fue en los años 90 donde el mototaxi se extendió de forma importante en la ciudad de Lima y Callao, debido a causas como: crecimiento desordenado de la ciudad, aumento del desempleo, a la liberalización del servicio de transporte, que llevo entre otros a la proliferación de la informalidad en el país. Debido a estos factores el mototaxismo se expandió de manera importante en zonas con bajos ingresos per cápita y donde las condiciones geográficas no permitían el ingreso de otro medio de transporte.

En la actualidad, las consecuencias que ha producido este fenómeno para el país son: aumento de la contaminación debido a que no cumplen con las revisiones técnico mecánicas a las que se debe someter, En el ámbito social, se estima que en Lima y Callao

existen 22.348 mototaxistas (legales) y llegan a 60.000 contando los ilegales; y que en promedio cada familia tiene 5 integrantes, esto quiere decir que aproximadamente 300.000 personas viven del mototaxismo, lo que convierte este fenómeno en un aspecto muy importante para la economía regional.

Caso contrario es el presentado en la ciudad Paris en donde esta actividad funciona gracias a la conciencia de los ciudadanos y a que los mototaxistas están bajo un marco legal establecido por el gobierno; a esto se le debe sumar que esta ciudad cuenta con un sistema de transporte adecuado para sus habitantes con varias opciones (metro, buses, tren, etc.) y que se encuentran funcionando correctamente pues no presentan grandes falencias en su estructura; estas opciones han creado que el sistema del mototaxismo se preste de manera esporádica para los habitantes de la ciudad, en donde estos exigen que se tengan motocicletas adecuadas que no generen tanta contaminación ambiental.

9.1.2 MOTOTAXISMO EN COLOMBIA

Según Ardila, (2006) “el modelo colombiano para la prestación del transporte público colectivo conduce a un transporte de baja calidad, con una flota inflada y una tarifa muy alta, inasequible para los más pobres -quienes más necesitan el servicio-“⁹. La categórica afirmación “el modelo colombiano para la prestación del transporte público colectivo conduce a un transporte de baja calidad...” obedece a variables normativas y

⁹ El mototaxismo: causas y posibles soluciones, el servicio de transporte público en Colombia,2006, <http://www.voltairenet.org/article143679.html>, Tomado el 06/09/2017.

organizativas defectuosas en la conformación de empresas colectivas que dan paso a la creación de nuevos modos operandi de carácter informal como solución a los problemas anteriormente mencionados.

Por un lado, como carácter normativo se encuentra la ley 105 de 1993 donde se estipula que:

“El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios...”

La razón por la que se considera defectuosa esta variable normativa es porque en síntesis, el objetivo de prestar el servicio de transporte público con libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios no se está cumpliendo. La percepción que tienen los usuarios respecto al servicio que se presta es muy baja. Como ejemplo, según la iniciativa “Bogotá “como vamos” en el año 2015 bajo el proceso mancomunado de la Fundación Corona, editorial El Tiempo, Cámara de Comercio de Bogotá y la Pontificia Universidad Javeriana, se realizó una encuesta de percepción ciudadana sobre el grado de satisfacción que tiene la población de Bogotá respecto al sistema de movilidad; los resultados resaltan que el 71% de la población considera que la calidad del servicio empeoro algo o mucho durante el año en cuestión.

En cuanto a la organización de empresas e instituciones que permitan la prestación del servicio de transporte, según Arturo Ardila (2006)¹⁰ el cómo se desenvuelve esta variable inicia con la concesión de cupos de rutas por parte del municipio (cualquier municipio) a variadas empresas; ellas no se hacen cargo directamente de los buses que operaran dichas rutas, sino que tienen la posibilidad de contratar a pequeños inversionistas propietarios de busetas. A ellos se les es cobrado el cupo que aseguraría su operación y además un cargo mensual llamado “pago por rodamiento” que en síntesis es el cobro por el derecho a operar las rutas de la empresa. El problema de este sistema de conformación y operación del sistema de movilidad es que para obtener rentabilidades significativas y maximizar las ganancias, los empresarios inflan el precio de los cupos sobre las rutas por encima de los niveles requeridos para prestar un servicio adecuado. Otro punto a considerar es que las empresas receptoras de las rutas por parte de la municipalidad, integran cada vez más busetas para ocupar rutas preexistentes creando así una sobreoferta de servicio que a la postre disminuye la cantidad de pasajeros por buseta u de esta manera disminuye la rentabilidad por la prestación del servicio.

La forma como se soluciona este problema es elevar el precio de acceso al servicio de transporte público a los usuarios, esto genera diversos problemas, además de elevar el precio del servicio prestado a una población captada que en su mayoría es de bajos recursos, nuevamente tomando como ejemplo a Bogotá según Arturo Ardila (2006) “entre el año 2001 y el año 2005 el volumen diario de pasajeros transportados por bus bajo 21% y en las busetas 12% fortalecimiento la dinámica de elevación de precios a los usuarios y

¹⁰ El mototaxismo: causas y posibles soluciones, el servicio de transporte público en Colombia, 2006, <http://www.voltairenet.org/article143679.html>, Tomado el 06/09/2017.

entre 1995 y 2005 las tarifas de los buses y busetas de más de seis años subieron un 82% y 200% por encima de la inflación”.¹¹

Estas variables caracterizadas como: la ineficacia de la norma y los malestares en dinámicas en el proceso de organización y conformación del sistema de transporte reflejan la insatisfacción de la ciudadanía y la forma en la que ellos han decidido actuar en contra de ese sistema. El método más efectivo ha sido el uso de transportes alternativos informales (moto taxi, motocarro) pertenecientes, según Brieva Paternina, (2010) del Observatorio Socioeconómico de la Sabana a “la economía del rebusque”, esto para solucionar los problemas de movilidad.

Lo que motiva aún más a las personas a integrarse a estos medios de transporte alternativos es que mientras en un bus ellos tienen que soportar los tediosos estancamientos en la movilidad, en una motocicleta usándola como servicio de transporte ellos pueden atravesar el trancón, llegando a su destino de forma más rápida y además llegan a destinos que están fuera de las rutas de las busetas.

Existen algunos simpatizantes que han argumentado a favor del sistema de mototaxismo como una clara guía de solución a los problemas de movilidad de las ciudades en crecimiento y de las más grandes también. Según Raya Bayona, (2010)¹² Las ventajas más valoradas por los usuarios respecto a los transportes públicos tradicionales son las siguientes:

¹¹ El mototaxismo: causas y posibles soluciones, el servicio de transporte público en Colombia, volumen de personas transportadas por bus, 2006, <http://www.voltairenet.org/article143679.html>, Tomado el 06/09/2017.

¹² Moto taxis: el nuevo transporte público, ventajas frente a los medios tradicionales, 2010, http://www.consumer.es/web/es/motor/educacion_y_seguridad_vial/2010/11/04/196876.php. Tomado el 08/09/2017. Portal Erosky Consumer/Economía

“• Rapidez. Son más rápidas que otros medios y suponen para los usuarios mayor garantía de puntualidad.

• Indicación de la duración del trayecto. Desde el momento en que se hace la reserva, el cliente conoce la duración del trayecto, algo que evita situaciones de estrés y agobios.

• Ahorro de tiempo y de dinero. Los clientes no se preocupan por las condiciones del tráfico y aprovechan mejor su tiempo, al evitar la congestión del tráfico. Disminuye el coste económico que suponen los tan temidos atascos, las obras u otras circunstancias que impiden a un taxi tradicional continuar su marcha normal.

• Conocimiento del coste aproximado en el momento de la reserva. Al no recoger a pasajeros en la calle, siempre tienen que desplazarse desde la base hasta el lugar acordado con el cliente. Por lo general, facturan por el trayecto que realizan desde el punto de recogida hasta el destino final. En el momento de efectuar la reserva, los clientes conocen el importe del viaje, ya que el tiempo de desplazamiento no influye sobre las tarifas.

• Reducción en la emisión de CO2. Con una menor duración de tiempo con el motor en marcha, se disminuye la emisión de gases contaminantes.”

Muchos otros, no dan fe de que el mototaxismo sea la solución del problema, sino que es un efecto directo de los altos niveles de pobreza, la ineficacia del servicio público y

el desempleo, así lo afirma La ex senadora Cecilia López (2011)¹³ quien dice que:

“la pobreza más desempleo, más un mal servicio público es igual a mototaxismo”. y añade:

“Esto resume lo que representa este servicio, porque estamos en un país donde la gente pobre de los barrios más marginados, ante la carencia de un sistema de transporte público eficiente, terminó optando por el mototaxismo, que es muy barato, genera empleo y además moviliza a zonas donde no llegan otros vehículos; así que debería ser un servicio reglamentado”.

Este argumento antepone un hecho de gran importancia en la contemplación del mototaxismo como una solución forzada, básicamente es un servicio de transporte ilegal, esto debido a que las motocicletas, según la Ley 336 de 1996, están catalogadas en el marco de uso particular y por ello no deben considerarse para transporte público. En ese sentido, la actividad del mototaxismo es considerada como ilegal.

Colombia no es la excepción a este tipo de factores generados por esta actividad ilegal; según un estudio realizado en los últimos años por el Observatorio del caribe colombiano una de las causas que han llevado a la proliferación de este fenómeno es el incremento en aproximadamente 200 mil personas el número de habitantes que viven en condiciones de indigencia en el departamento de Córdoba; que no logran tener una base de ingresos mínimos para el sostenimiento de la familia, se ven la necesidad de buscar trabajos informales de “rebusque” como es el mototaxismo.

¹³ Pobreza, desempleo y exclusión, génesis del mototaxismo, 2011, <http://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/article/pobreza-desempleo-y-exclusion-genesis-del-mototaxismo.html>. Tomado el 08/09/2017. Agencia de noticias UN.

Particularmente en la ciudad de Montería, el mototaxismo se ha convertido en un salvavidas de miles de personas y hogares, que encuentran en esta actividad una forma fácil e inmediata de conseguir un “empleo” que les permita llevar a sus casas dinero para mantenerse a ellos y a sus familias. En Montería el 31% de la población mototaxista termino el bachillerato y al no tener recursos para continuar sus estudios decidió convertirse en mototaxista, por otro lado, un 20% de esta población terminó una carrera universitaria y al no conseguir empleo también deciden dedicarse a esta actividad.

Un caso adicional que por su puesto es importante mencionar, es el caso del Municipio de Cumaral Meta, donde en dicho municipio se evidenciaba el mismo problema en cuanto al sistema de transporte público. En Cumaral Meta, existe un servicio de transporte de motocarro, que es legal ante el estado colombiano, ya que está debidamente constituido y los vehículos cuentan con placa blanca, esto se logró a partir de la creación de una cooperativa, avalada por la secretaria de transporte departamental, y el ministerio de transporte, y la alcaldía municipal de Cumaral, todo esto con los respectivos estudios de movilidad y viabilidad, y demás requerimientos que exige la ley para la prestación de dicho servicio de transporte público.

9.2 MARCO CONCEPTUAL

- **MOTOTAXISMO:** Transporte ilegal e informal de pasajeros en motocicletas
- **MOTOTAXISTA:** persona que ejerce la actividad de transportar pasajeros utilizando como medio de transporte la motocicleta
- **MOTOCARRO:** Vehículo de tres ruedas, con motor, para transportar cargas ligeras. Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada y autorizada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga del sector veredal al centro urbano de acopio dentro de la jurisdicción de un municipio.
- **MOTOTAXI Motocicleta** de dos ruedas que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos.
- **TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO:** Transporte público o transporte en común es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador
- **ECONOMÍA INFORMAL:** actividad a través de la cual las personas buscan empleos (en su mayoría informales) para sobrevivir
- **EMRESARIO MOTOTAXISTA:** Persona que genera sus ingresos por medio de la compra y alquiler de motos a terceros para ejercer la labor de mototaxismo.
- **ASTRASAM:** Asociación de Transportadores de San Martin

9.3 MARCO TEÓRICO

9.3.1 ECONOMÍA DEL TRANSPORTE

Es importante cuando se habla del mototaxismo mencionar el tema de la economía del transporte, con la cual se logra entender la forma como los diferentes medios de transporte tienen que ir evolucionando ante las necesidades de la sociedad, por medio de la introducción de nuevas tecnologías y nuevos sistemas de organización y regulación de la industria. Cuando se habla de medios de transporte se hace referencia al conjunto de actividades de transporte de personas y mercancías, en donde en ella existe un sin número de medios de transporte en los diferentes factores, tierra, aire y agua. En los últimos años la evolución de los medios de transporte de pasajeros ha ido evolucionando de una manera significativa reduciendo costos y lo más importante para el pasajero, el Tiempo, en el caso de medios de transporte por vía marítima “agua” en la actualidad se ha dejado de utilizar para el transporte de pasajeros sino más bien es utilizado para el transporte de mercancías. Así como lo menciona Ginés de Rus en su libro de Economía del Transporte al afirmar que el transporte marítimo ha aprovechado las economías de escala derivadas de aumentar el tamaño de los buques y ha experimentado aumentos notables de productividad mediante el uso de contenedores y la construcción de terminales especializadas en los puertos. La utilización creciente de redes de distribución basadas en trasbordos realizados en determinados puertos de gran dimensión también ha contribuido a una reducción significativa de los costes unitarios. Hoy en día se puede hablar de que es muy utilizado en la parte del turismo como lo son los cruceros y demás.

Así como el transporte marítimo, el transporte por tierra o carretera ha evolucionado a favor de los pasajeros, en donde se cuenta con una bastante diversificación de transporte como lo es la Tracción animal, Ciclismo, Motocicleta, Automóvil, Taxi, Motocarro, Motocarguero Camión, Autobús, Tranvía, Tren, Metro, etc. Y es aquí en donde más se ve evidenciado el uso de este transporte por la sociedad en el día a día en su desplazamiento de un lugar a otro, aunque recientemente los problemas de congestión y de externalidades negativas asociadas al tráfico han vuelto a poner de manifiesto las ventajas competitivas del ferrocarril en determinados tráficos.

El transporte aéreo, es el modo más moderno y sin competencia en el transporte de pasajeros a larga distancia, ha eliminado barreras físicas entre regiones alejadas. En los países desarrollados se ha convertido en un modo de transporte al alcance de la mayoría de los viajeros, aunque su desarrollo espectacular se enfrenta en algunos lugares a limitaciones en la capacidad aeroportuaria, que constituyen un obstáculo a su crecimiento futuro y que requerirá más inversiones en capacidad adicional.

Ahora cuando se habla de Economía del Transporte es transcendental hablar de la importancia del transporte en la economía y su influencia en la misma, entonces en este orden de ideas Gonzalo Duque en su investigación “Introducción a la Economía del Transporte 2006”¹⁴ dice que la economía del transporte es la rama de la teoría económica que se ocupa del sector transporte, y que estudia el conjunto de elementos y principios que rigen el transporte de personas y bienes, y que contribuyen a la vida económica y social de los pueblos.

¹⁴ Introducción a la economía del transporte, Fundamento de economía y transporte 2006, <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>, Tomado el 23/10/2017.

Efectivamente el transporte se encuentra relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que el transporte, como cualquier otra actividad productiva, es parte de ella: sin la función del sistema de transporte, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, y la movilidad en un determinante del costo y del mercado.

Además de la regulación gubernamental, la industria del transporte está sujeta a ciertas leyes económicas.

- *La ley de rendimientos crecientes afirma que los gastos no se incrementan en la misma proporción que los ingresos, cuando el volumen de los negocios lo hace.*
- *La ley de los rendimientos decrecientes dice que después de cierto umbral, al adicionar un nuevo factor la productividad decrece. (Duque Gonzalo, 2006)¹⁵*

El transporte es de suma importancia en la economía, así como lo menciona Duque porque de cierto modo se convierte indispensable para el funcionamiento de la misma, ya que sin un adecuado sistema de transporte hace que la dinámica económica sea lenta y difícil, ya sea para efectos de movilidad de personal o de la producción “mercancía”, un buen sistema de transporte está relacionado con unos buenos estándares de calidad de las vías terrestres, infraestructura adecuada para los diferentes modos de transporte, disminución de tiempo de desplazamiento de un lugar a otro, disminución de costos, el consumo de espacio y de combustible, esto para términos de transporte de pasajeros, adicionalmente nace la iniciativa del transporte como un servicio, el cual está direccionado a la sociedad, generando un efectivo servicio a las personas en un determinado tiempo y

¹⁵ Leyes económicas, Introducción a la economía del transporte, Fundamento de economía y transporte 2006, <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>, Tomado el 23/10/2017.

contribuye como una fuente más de empleo, generando una mejor dinámica en la economía y demás.

9.3.2 TEORÍAS DE MERCADO DE TRABAJO

Para las teorías de mercado de trabajo se tuvo en cuenta los conceptos de las diferentes escuelas de pensamiento económico y principales representantes de las mismas. Se iniciará con la economía clásica la cual es una escuela de pensamiento económico cuyos principales representantes son Adam Smith, David Ricardo, Thomas Malthus y John Stuart Mill. Es considerada como la escuela de economía moderna.

Los clásicos consideran que el desempleo es voluntario ya que, para ellos, los precios y los salarios son flexibles. Si un ofertante de empleo (un trabajador que vende su trabajo) no encuentra empleo, un clásico razona que es que no está ofreciendo el precio (petición de salario) adecuado. Si acepta cobrar menos, encontrará ocupación.

Adam Smith, definía que el empleo estaba determinado por la variación de los salarios, trataba de decir, que cuando los salarios eran altos se generaba desempleo y cuando existía salarios bajos se estaba llegando a un pleno empleo, ya que se aumentaba la población en los puestos de trabajo o en ocupación. (Smith, 1776)¹⁶

¹⁶ Adam Smith y la teoría del valor trabajo, 1776, http://www.ucema.edu.ar/u/jms/cursos_grado_y_posgrado/historia_del_pensamiento_economico/monografias_anteriores/2010_gabriel_manganelli.pdf, Tomado 12/12/2017.

David Ricardo, tenía la convicción de que al presentarse un aumento en la maquinaria, aumentaría inicialmente la demanda laboral, además aumentaría la población y posteriormente el pleno empleo. (Ricardo, 1817)¹⁷

Los neoclásicos le otorgan un papel fundamental al mercado, ya que lo consideran el mejor distribuidor de los recursos. Según la teoría de la competencia *laisser-faire*, el paro se debe bien a una interferencia del gobierno en el libre juego de las fuerzas del mercado, o generalmente, a prácticas monopolistas. Solo con que el gobierno se abstuviera de intervenir en los asuntos económicos mediante la legislación social, los subsidios, los derechos arancelarios, etc. y abandonara el campo a la iniciativa privada y a la libre contratación en el mercado privado, se aseguraría automáticamente un alto nivel de ocupación.

Alfred Marshall, decía que la teoría del empleo estaba determinada por los rendimientos crecientes dentro de las fuerzas de producción y esto indicaba, que en la medida en que aumenten los rendimientos se van a presentar mayor ocupación y también una mejora en los salarios, afirmando lo que decía David Ricardo, que el empleo estaba determinado por la producción. (Marshall, 1890)¹⁸

John Keynes, argumentaba que cuando los salarios en la sociedad aumentan también aumentan las cantidades de consumo e inversión, a su vez, aumentan las

¹⁷ Principios de Economía Política y Tributación de David Ricardo, 1817, <https://esepuba.files.wordpress.com/2009/03/david-ricardo-principios-de-economia-politica-y-tributacion-cap-1-y-2.pdf> Tomado el 12/12/2017.

¹⁸ La curva de demanda de trabajo de Alfred Marshall, 1890, <https://LaCurvaDeDemandaDeMarshallEIElabonPerdidoEnLaCade-5582670.pdf> Tomado 12/12/2017.

cantidades de trabajo y con este aumenta la producción, esto en el corto plazo; en el largo plazo, el nivel de ocupación queda determinado por el equilibrio entre la oferta global y la demanda global, es decir, donde las dos curvas se intersectan, por lo que el desempleo quedaría solucionado cuando la brecha se cierre donde la curva de oferta es mayor que la demanda. (Keynes, 1936)¹⁹

¹⁹ Teoría general del empleo, el interés y el dinero de John Maynard Keynes, 1936, https://cienciashumanasyeconomicas.medellin.unal.edu.co/revistas/ensayosdeeconomia/images/default/files/ede/pdf/ede_31/ede_31_07_brand_lina_-_teoria_general_empleo_john-keynes.pdf, Tomado el 12/12/2017

9.4 MARCO GEOGRÁFICO

El municipio de San Martín de los Llanos se encuentra ubicado geográficamente al Centro Occidente del Departamento de Meta, está localizado a los 03° 41' 40" de latitud norte y a los 73° 41' 37" de longitud oeste.²⁰

Ilustración 1. Localización Espacial, Municipio de San Martín de los Llanos.



Fuente: El Meta un Territorio de Oportunidades 2004 ²¹

²⁰ Ubicación geográfica de San Martín Meta, Alcaldía Municipal de San Martín, 2018, <http://www.sanmartin-meta.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informaci%C3%B3n-del-Municipio.aspx>, Tomado el 18/12/2017

²¹ Ficha Municipal de San Martín Meta, Gobernación del Meta, 2004, <http://www.meta.gov.co/web/sites/default/files/adjuntos/Ficha%20Municipal%20San%20Martín.pdf>, Tomado el 18/12/2017

Tabla 1. Caracterización general del municipio de San Martín Meta.

Municipio de San Martín de los Llanos		LIMITES
Código DANE 50689		Norte: Municipios de Guamal, Castilla La Nueva, San Carlos de Guaroa y Puerto López
Superficie Total : 5.959,92 km ²		
Área Urbana: 6,66 Km ² (0,11)%	Área Rural: 5947,22 Km ² (99,79%)	Occidente: Gramada , El Castillo, Dorado y Cubarral
Altitud: 420 m		
Temperatura Promedio: 26°C		Sur: Fuente de Oro, Puerto Lleras y Mapiripan
Población a 2014: 24.353 Habitantes		Oriente: Puerto Gaitán

Fuente: Elaboración Propia con datos tomados del DANE

El municipio de San Martín de los Llanos cuenta con una superficie total de 6.959.92 km² de los cuales 6.66 km² pertenecen al área urbana y 5947.22 km² en el área rural, su población fue según datos del DANE para el año 2014 de 24.353 habitantes.

El municipio de San Martín de los Llanos cuenta con una superficie total de 6.959.92 km² de los cuales 6.66 km² pertenecen al área urbana y 5947.22 km² en el área rural, su población fue según datos del DANE para el año 2014 de 24.353 habitantes.

Tabla 2. Barrios y su participación por hectáreas.

Barrio	Área ha	%	Barrio	Área ha	%
Algarrobo	10,55	7%	Libertador	32,26	20
Camoá	13,76	9	Los Andes	4,11	3
El Prado	3,02	2	Maiporé	4,09	3
Félix María Duran	10,59	7	Olímpico	11,2	7
Fundadores	49,26	31	Once de Noviembre	63,69	40
IV Centenario	11,22	7	Pedro Daza	61,84	39
La Campiña	5,91	4	Polo Club	19,08	12
La Primavera	37,92	24	Villa Luz	8,95	6
Las Ferias	17,58	11			

Fuente: Elaboración Propia con datos tomados del DANE.

San Martín de los Llanos, cuenta con 17 barrios y 26 veredas reconocidas oficialmente.

Tabla 3. Veredas y su participación por hectáreas.

Municipio de San Martín de los Llanos					
Vereda	Área Ha	%	Vereda	Área Ha	%
Altamira	20.458	3,5	La Guardiania	19998,6	3,4
Alto Iraca	11.809	2	La Libertad	3794,41	0,6
Alto Rubiano	6.128	1	La Novilla	4565,95	0,8
Bajo Camoa	1.765	0,3	La Pascualera	5288,25	0,9
Brisas del Manacacias	29823,12	5	La Reforma	1615793	0,3
Cumaralito	39.810,74	6,7	Llano Grande	18721	3,2
El Carmen	3.834	0,6	Merey	17211,2	2,9
El Gran Chaparral	3.710	0,6	Puerto Castro	168062	28,5
Fundo Nuevo	25.258	4,3	Rincon de Bolívar	2181,73	0,4
Gualas	3.710	0,6	Santa Helena	3114,64	0,5
La Camachera	2.430	0,4	Santa Teresa del Camoa	83771,7	14,2
La Castañera	14.943	2,5	Siberia	40806,9	6,9
La Cristalina	52.442	8,9	Viso Colorado	5397,74	0,9

Fuente: Elaboración Propia con datos tomados del DANE

El municipio de San Martín es el quinto municipio con el mayor índice de ruralidad¹ en el departamento, después de Puerto Gaitán (78%), Mapiripán (77,7%), La Macarena (71,6%) y Uribe (70,8%). Del 100% de su territorio el 66,5% de éste es rural y solamente el 33,5% corresponde al área urbana. Comparado con el índice de ruralidad del Meta, se aprecia que esta el 22,6% por encima de la media departamental.²²

²² Ficha Municipal de San Martín Meta, Gobernación del Meta, 2004, <http://www.meta.gov.co/web/sites/default/files/adjuntos/Ficha%20Municipal%20San%20Martin.pdf>, Tomado el 18/12/2017

10. DISEÑO METODOLÓGICO

Para el desarrollo del tema principal del proyecto de investigación sobre el análisis de las fuentes generadoras de empleo en el municipio de San Martín Meta y teniendo en cuenta los objetivos propuestos, se empleará una investigación explicativa, que como primera medida se pondrá en contexto las diferentes fuentes generadoras de empleo en el municipio y la economía en general, para así poder lograr establecer unas posibles alternativas que puedan contrarrestar con los problemas de desempleo y la informalidad como tal en el municipio.

La temática se aborda desde un tipo de investigación de acción participativa, seleccionando los diferentes actores de la temática central más específicamente a las empresas y a los mototaxistas, que operan en el municipio, como las posibles generadoras de empleo. El proceso documental y de análisis se realiza a través de un método inductivo, desde el cual se profundiza en las características de cada uno de los actores seleccionados: mototaxistas/empresarios e instituciones públicas. Para realizar en última instancia las conclusiones y propuestas generales enfocadas a promover el desarrollo local, más específicamente en el mercado de trabajo del municipio. Se recolectará información de la agencia pública de empleo de COFREM, mediante grupos focales y entrevistas estructuradas para trabajar con los empresarios. En las encuestas a los mototaxista se le incluirá la pregunta si ha aplicado a las vacantes de la agencia de empleo de COFREM.

11. RESULTADO Y ANÁLISIS DE RESULTADO

11.1 FUENTES GENERADORAS DE EMPLEO EN EL MUNICIPIO

La agencia de empleo COFREM, suministro esta información desde enero de 2017 hasta septiembre de 2017, permitiendo con esto, conocer los sectores económicos con mayor número de demanda, los cargos de alta demanda, número de postulados por vacantes, también permitió establecer algunas vacantes donde no se registra postulado y otras donde los postulados fueron demasiados.

Con la información recolectada por la agencia de empleo de COFREM, de cargos requeridos y la actividad económica de la empresa, se hizo una investigación al Código Nacional de Ocupación, (CNO), y con la información de las empresas, una estandarización a los sectores económicos manejados por el DANE, obteniendo según este periodo 648 vacantes, dando como resultado, que los sectores económicos con más vacantes fueron el de explotación de minas y canteras y construcción y con menores vacantes el sector de industria manufacturera, actividades de atención a la salud humana y de asistencia social y el de electricidad, gas y agua.

Tabla 4. Vacantes por sectores económicos (enero de 2017-septiembre de 2017)

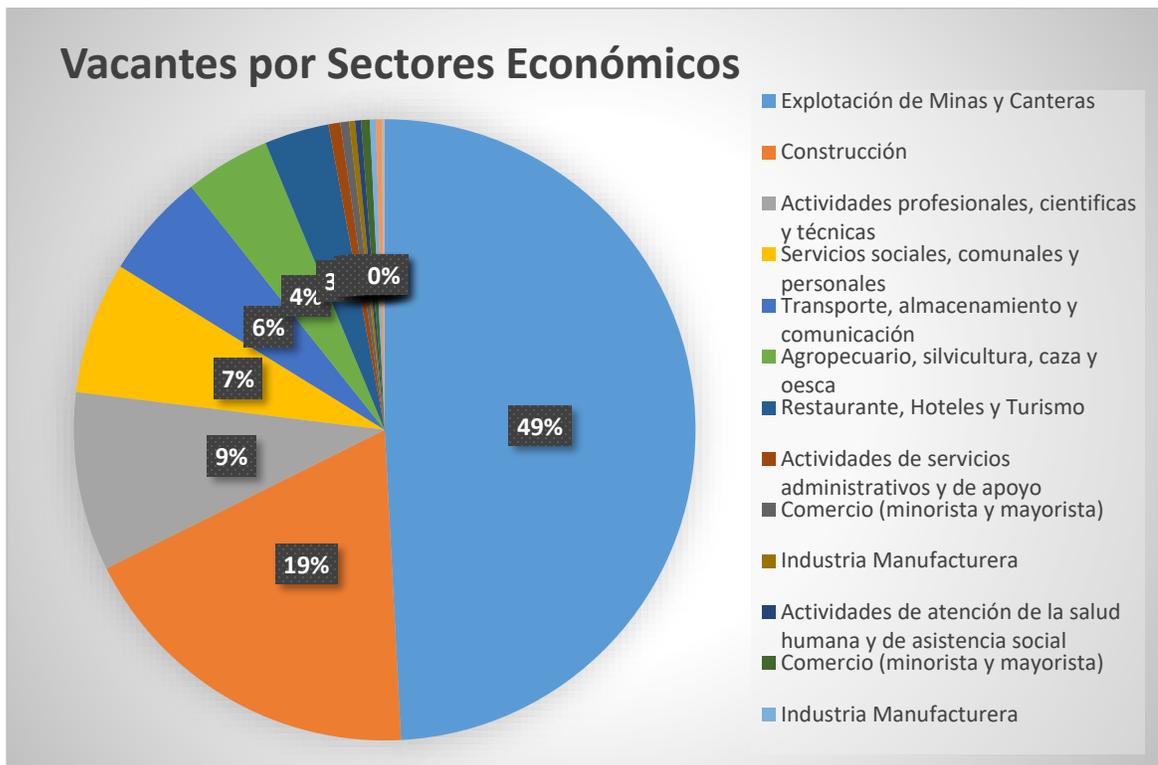
Sectores Económicos	Vacantes
Explotación de Minas y Canteras.	322
Construcción.	121
Actividades profesionales, científicas y técnicas.	61
Servicios sociales, comunales y personales.	45
Transporte, almacenamiento y comunicación.	36
Agropecuario, silvicultura, caza y pesca.	29
Restaurante, Hoteles y Turismo.	22
Actividades de servicios administrativos y de apoyo.	4
Comercio (minorista y mayorista).	3
Industria Manufacturera.	2
Actividades de atención de la salud humana y de asistencia social.	2
Electricidad, gas y agua.	1
Total de Vacantes	648

Fuente: Construcción ORMET, con datos de la Agencia Pública de Empleo de COFREM

PARTICIPACIÓN DE LOS SECTORES ECONÓMICOS EN LA DEMANDA DE EMPLEO

Los sectores económicos con mayor participación en vacantes son el de explotación de minas y canteras con el 47% y construcción con el 19% del total de las vacantes, ya un poco menos participativos los sectores de actividades profesionales, científicas y técnicas, el de servicios sociales, comunales y personales, el de transporte, almacenamiento y comunicación y el sector agropecuario, silvicultura, caza y pesca con un 27% en la participación en las vacantes disponibles.

Gráfico 1. Participación de los sectores económicos en la demanda de empleo.



Fuente: Construcción ORMET, con datos de la Agencia Pública de Empleo de COFREM

OPORTUNIDADES LABORALES POR ACTIVIDAD ECONÓMICA

Tabla 5. Oportunidades laborales por actividad económica.

Actividad Económica	Número de Vacantes	Número de Postulados	Número de Colocados
Actividades auxiliares de las actividades de servicios financieros	1	29	0
Actividades de administración empresarial; actividades de consultoría de gestión	4	0	0
Actividades de alquiler y arrendamiento	41	204	31
Actividades de asociaciones	9	46	0

Actividades de atención de la salud humana	1	12	0
Actividades de empleo	34	411	3
Actividades de las agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reserva y actividades relacionadas	3	50	0
Actividades de saneamiento ambiental y otros servicios de gestión de desechos	1	5	1
Actividades de seguridad e investigación privada	36	211	8
Actividades de servicios de apoyo para la explotación de minas	39	358	4
Actividades de servicios de comidas y bebidas	14	548	14
Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil	20	206	14
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	1	15	1
Agricultura, ganadería, caza y actividades de servicios conexas	29	298	0
Alojamiento	2	20	0
Comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles), excepto el de vehículos automotores y motocicletas	3	135	2
Elaboración de productos alimenticios	3	64	0
Extracción de petróleo crudo y gas natural	39	565	15

Fabricación de productos metalúrgicos básicos	2	11	0
Obras de ingeniería civil	60	849	39
Otras actividades de servicios personales	270	4296	99
Transporte terrestre; transporte por tuberías	36	393	9
TOTAL	648	8726	240

Fuente: Construcción ORMET, con datos de la Agencia Pública de Empleo de COFREM

El total de actividades económicas que registraron vacantes en el municipio fueron 22, las oportunidades laborales por actividad económica con mayor número de vacantes se dieron en Otras actividades de servicios personales con 270 vacantes, seguida de obras de ingeniería civil con 60 vacantes y actividades de alquiler y arrendamiento con 41 vacantes.

Las oportunidades labores por actividades económicas con menos número de vacantes son las actividades auxiliares de las actividades de servicios financieros, actividades de atención de la salud humana, actividades de saneamiento ambiental y otros servicios de gestión de desechos, administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria cada actividad con una vacante.

Las actividades donde se presentaron mayor número de postulados fueron otras actividades de servicios personales con 4296 postulados, obras de ingeniería civil con 849 postulados, extracción de petróleo crudo y gas natural con 565 postulados y actividades de servicios de comidas y bebidas con 548 postulados.

Las actividades donde se presentaron menor número de postulados fueron actividades de administración empresarial; actividades de consultoría de gestión con cero

postulados, actividades de saneamiento ambiental y otros servicios de gestión de desechos con 5 postulados y fabricación de productos metalúrgicos básicos con 11 postulados.

Tabla 6. Dinámica mensual por actividad económica.

Actividad Económica	2017									TOTAL
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	
Actividades auxiliares de las actividades de servicios financieros	40				1					41
Actividades de administración empresarial; actividades de consultoría de gestión					4					4
Actividades de alquiler y arrendamiento		1								1
Actividades de asociaciones			5				4			9
Actividades de atención de la salud humana					1					1
Actividades de empleo	2	8	7	12			5			34
Actividades de las agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reserva y actividades relacionadas		1	2							3
Actividades de saneamiento ambiental y otros servicios de gestión de desechos	1									1
Actividades de seguridad e investigación privada	2	6	6			4	1	17		36
Actividades de servicios de apoyo para la explotación de minas	5	4	5	3		7	12		3	39
Actividades de servicios de comidas y bebidas				6			8			14
Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil				2	8	4	3	2	1	20
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria					1					1
Agricultura, ganadería, caza y actividades de servicios conexas	4		1	5	2	7		9	1	29
Alojamiento					2					2

Comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles), excepto el de vehículos automotores y motocicletas	2								1	3
Elaboración de productos alimenticios		1		1			1			3
Extracción de petróleo crudo y gas natural	7		29	3						39
Fabricación de productos metalúrgicos básicos									2	2
Obras de ingeniería civil	18	3	27		9	3				60
Otras actividades de servicios personales	11	72	89	7	17	57	11	4	2	270
Transporte terrestre; transporte por tuberías	6	4	4		1	20		1	0	36
TOTAL	98	100	175	39	46	102	45	33	10	648

Fuente: Construcción ORMET, con datos de la Agencia Pública de Empleo de COFREM

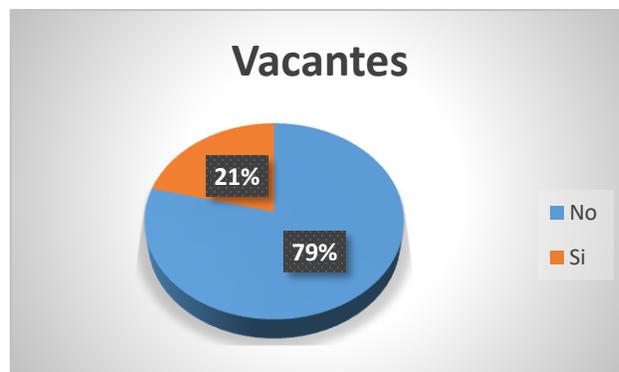
En cuanto a fuentes generadoras de empleo se puede identificar según la Agencia Pública de Empleo de COFREM un total de 648 vacantes de las cuales 240 fueron aprovechadas y las restantes 408 vacantes, quedaron sin utilizar o aprovechar, esto es provocado debido a que el personal requerido por las diferentes actividades económicas en la región no cuenta con los requisitos mínimos exigidos por las empresas, generando un desaprovechamiento de empleo que pueden verse representados en la informalidad (mototaxi)

11.2 FUENTES GENERADORAS DE EMPLEO “ENTREVISTAS EMPRESARIOS SAN MARTIN META”

El grupo de investigación opta por realizar unas entrevistas personalizadas a diferentes empresarios del municipio con el fin de identificar fuentes generadoras de empleo que esté direccionadas a contrarrestar la informalidad que para el caso del municipio de San Martin Meta se ve evidenciado en el mototaxismo.

Se entrevistaron 19 empresarios de diferentes actividades económicas como ferreterías, droguerías, fruver, hoteles, floristerías, etc. En donde se les hacía una introducción de lo que se pretendía con la entrevista y el desarrollo de la misma; se les realizaba preguntas relevantes como la de que si tenía vacantes o si ha pensado en contratar personal en estado de vulnerabilidad, en donde se pudo determinar que ninguno presenta oportunidades laborales, en algunos casos por el tamaño de empresa el cual no hace necesario contratar más personal y en otros casos por efectos de la economía del municipio como poco comercio, mucha competencia e intermediación.

Gráfico 2. Vacantes por parte de los empresarios del municipio de San Martin Meta.



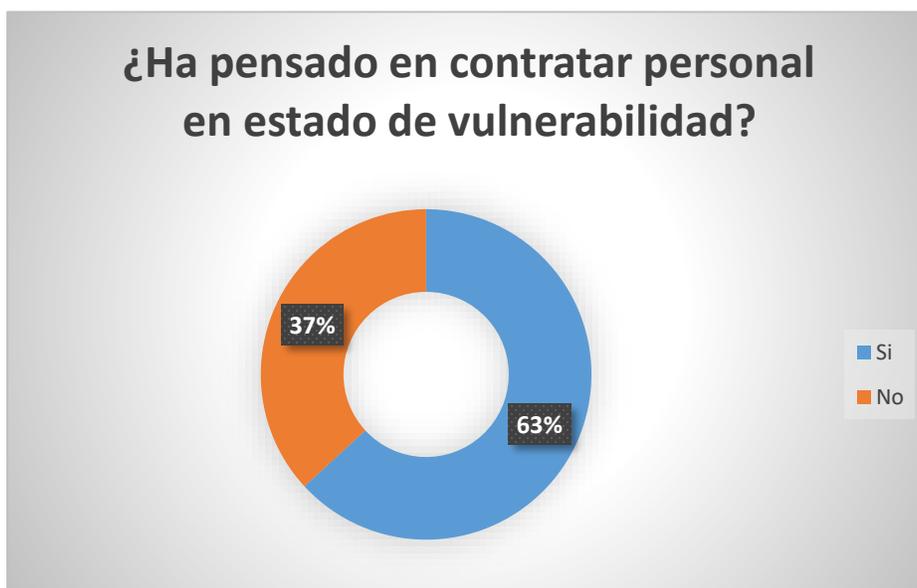
Fuente: Elaboración Propia, con datos de entrevista a empresarios en el municipio de San Martin Meta.

El grafico 2, muestra el bajo número de vacantes que hay en el municipio de San Martin, esto por el lado de los empresarios, el cual manifiestan la baja dinámica comercial del municipio el cual hace que no se preste para la contratación de nuevo personal, de tal forma que impacte positivamente en los mototaxistas.

Otra de las causas que provoca ese bajo número de vacantes por parte de los empresarios, es el acopio comercial en el municipio de Granada, el cual hace que sea más económico para los habitantes de San Martin, comprar sus bienes y servicios en Granada, provocando de la misma forma la baja dinámica comercial en San Martin.

En el caso de las petroleras y las palmeras,

Gráfico 3. Disposición en contratar personal en estado de vulnerabilidad.

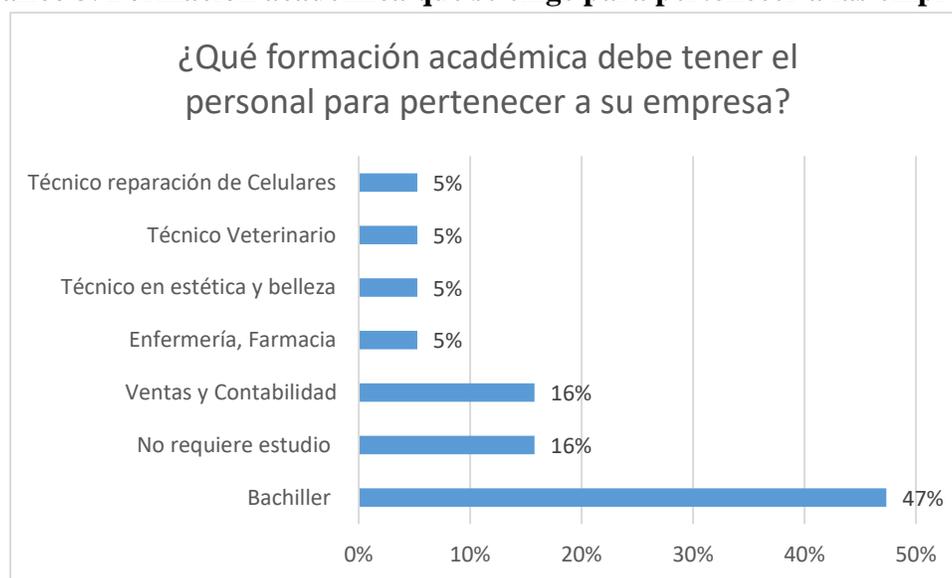


Fuente: Elaboración Propia, con datos de entrevista a empresarios en el municipio de San Martin Meta.

En cuanto a la viabilidad en la contratación de personal en estado de vulnerabilidad, es muy representativo, pues en la mayor parte de los empresarios, no encuentran ningún

inconveniente a la hora de usar dicho capital humano, esto debido a que los requerimientos exigidos por los empresarios no se convierten en excluyentes para los mototaxistas. El 63% de los empresarios presentan su interés en contratar personal en estado de vulnerabilidad, y el restante 37% no presentan interés en contratar dicha población, esto debido al grado de exigencia académica para la ocupación de determinados cargos, el cual se es necesario contar no solo con un título profesional, técnico o tecnólogo si no también con una previa experiencia laboral, condiciones que se convierte excluyentes para los mototaxistas.

Gráfico 3. Formación académica que se exige para pertenecer a las empresas.



Fuente: Elaboración Propia, con datos de entrevista a empresarios en el municipio de San Martín Meta.

El gráfico anterior, muestra el nivel de formación académica que los empresarios exigen a la hora de contratar personal nuevo para sus diferentes empresas o negocios. Como es evidente el 47% de los empresarios exigen un título de bachiller, esto con el fin de contar personal que al menos tenga conocimiento básico de operaciones matemáticas (suma, resta, multiplicación, división), que sepan leer, escribir y buena relación personal, esto en mayor proporción en cuanto al grado de exigencia académica, de la misma forma

pero en menor proporción se exige cursos técnicos y tecnólogos en temas específicos, esto debido a la dinámica comercial del negocio, en el caso de la una veterinaria o droguería, no sirva solo un título bachiller, si no por el contrario, conocimientos más direccionados al servicio que se presta.

A pesar del grado de exigencia académica por los empresarios, se puede determinar que hay un alto grado de viabilidad que la población en estado vulnerable (mototaxista), pueda ser contratada, y pueda desempeñarse en las diferentes empresas y negocios, ya que los requerimientos académicos son muy básicos y en la mayoría de ellos (16%) ni siquiera lo exigen.

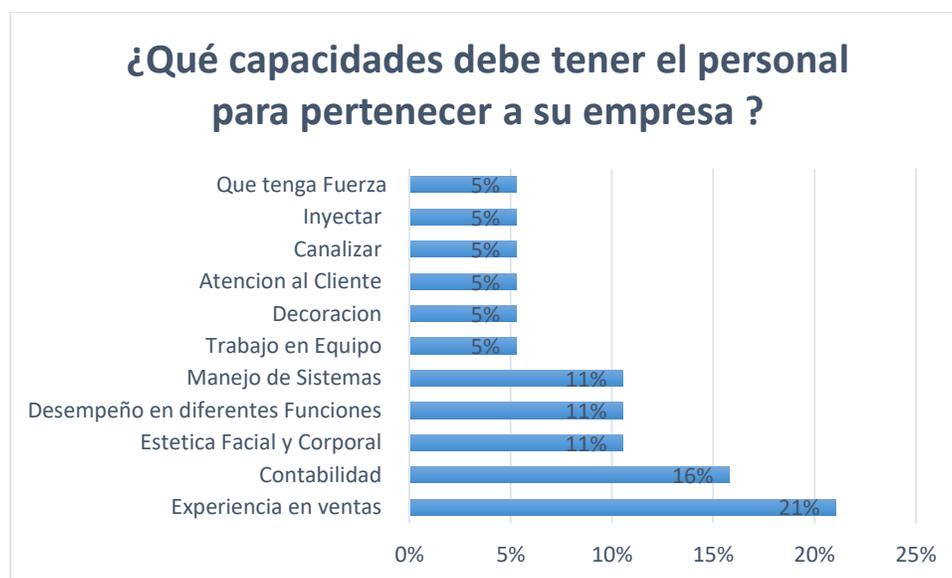
Gráfico 4. Actitudes que debe contar el personal para pertenecer a las empresas.



Fuente: Elaboración Propia, con datos de entrevista a empresarios en el municipio de San Martin Meta.

El gráfico anterior muestra las actitudes que consideran importante los empresarios del municipio de San Martín cuando se habla de contratar personal en estado de vulnerabilidad, es importante resaltar que son muy básicas las exigencias en cuanto actitudes, entre todas las que más reintegran los empresarios es la Responsabilidad, seriedad, la buena atención al público, compromisos con la empresa o negocio, cumplimiento y respeto a sus superiores, el cual estas son consideradas primordiales, esto con el fin de lograr un buen desempeño del empleado en el negocio o empresa.

Gráfico 5. Capacidades que el personal con la que debe contar el aspirante para ser contratado por los empresarios.

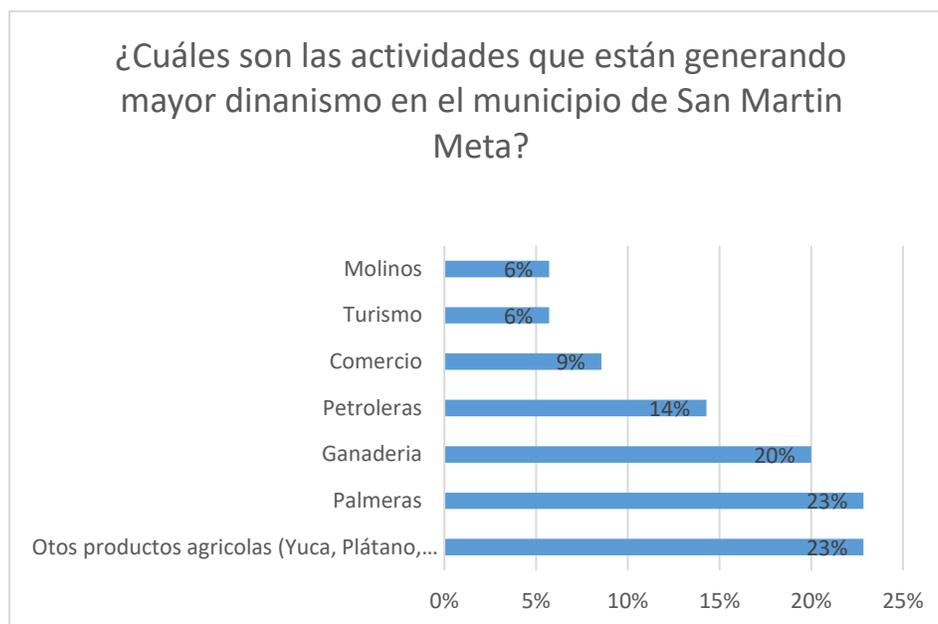


Fuente: Elaboración Propia, con datos de entrevista a empresarios en el municipio de San Martín Meta.

Ahora en cuanto a las capacidades exigidas, encontramos que la que más prima es la capacidad en ventas, esto debido a la dinámica de los negocios, se necesita personal que de una u otra forma logre aumentar las ventas de los artículos o productos que se comercializan. la facilidad

de convencimiento para los clientes y la adaptabilidad en diferentes funciones a las que se le asigne dentro de la empresa o negocio, como también, capacidades en manejo de sistemas y contabilidad.

Tabla 7. Actividades económicas con mayor dinamismo en San Martin Meta.



Fuente: Elaboración Propia, con datos de entrevista a empresarios en el municipio de San Martín Meta.

Como actividades económicas con mayor dinamismo en el municipio se da en actividades agropecuarias como la ganadería, las palmeras, cultivos relevantes como la yuca, plátano, patilla, que para el año 2012, tuvo una producción de 2.952 toneladas de plátano, con un rendimiento por hectárea de 18 toneladas, 4.625 toneladas de Yuca, con un rendimiento por hectárea de 25 toneladas y en cuanto a la patilla, el municipio tuvo una producción de 3.500 toneladas para el año 2012, con un rendimiento por hectárea de 25 toneladas, la producción representó el 50% del total departamental y el 43,6% para el 2012.

Ahora en cuanto a la ganadería el municipio tuvo un inventario para el año 2012 de 166.200 bovinos, entre ellos dedicados a la cría, leche y levante, esto convirtiéndolo en el tercer municipio del departamento con mayor número de ganado en pie, después de Puerto López y Puerto Gaitán. En cuanto al ganado porcino el municipio presento un inventario de 1.500 animales y el inventario avícola refleja que existen 3.200 aves, que son las de traspatio, evidenciando que no existe una producción a escala. Esto como reflejo en el potencial económico del municipio. Por otro lado, de la misma manera el comercio y los molinos representan actividades que sobresalen en San Martín.

Las palmeras en el municipio de San Martín representan el 23% de las actividades que generan mayor dinamismo, es importante mencionar que cuando se trata de contratar o acaparar personal propio del municipio, no se da, esto debido a que la población económicamente activa de San Martín, no cuenta con las capacidades y conocimientos que se requieren para trabajar en unas de estas empresas de palma de aceite, el cual estimula a que se contrate personal ajeno al municipio como es el caso de personal propio a la costa colombiana.

12. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las actividades económicas con mayor dinamismo en el municipio son las actividades agropecuarias como la ganadería, las palmeras, cultivos relevantes como la yuca, plátano, patilla. Esto como reflejo en el potencial económico del municipio. Por otro lado, de la misma manera el comercio y los molinos representan actividades que sobresalen en San Martín.

La oferta disponible de empleo que tiene mayor porcentaje son oficios básicos (relacionados con la explotación de canteras, construcción y diversidad de oficios en el área de la agricultura), los cuales, para llevar a cabo su ejercicio y plena labor no necesitan mano de obra especializada con inmediatez, por lo tanto, es una oferta de empleo idónea con el potencial de mano de obra segregado de las actividades del mototaxismo. Aun así, en cuanto a fuentes generadoras de empleo se pudo identificar según la Agencia Pública de Empleo de COFREM un total de 648 vacantes de las cuales 240 fueron aprovechadas y las restantes 408 vacantes, quedaron sin utilizar o aprovechar, esto es provocado debido a que el personal requerido por las diferentes actividades económicas en la región no cuenta con los requisitos mínimos exigidos por las empresas, generando un desaprovechamiento de empleo que pueden verse representados en la informalidad (mototaxi)

La población objetivo afronta dificultades organizacionales y la capacidad de mano de obra (entiéndase como capacidad, la mano de obra calificada) es menor a la esperada, es correcto inferir que la potencialidad en contratación de la mano de obra es alta, dado que las exigencias de la mayoría de las empresas son básicas y estas exigencias serían cumplidas

para la mano de obra disponible. A pesar del grado de exigencia académica por los empresarios, se puede determinar que hay un alto grado de viabilidad que la población en estado vulnerable (mototaxista), pueda ser contratada, y pueda desempeñarse en las diferentes empresas y negocios, ya que los requerimientos académicos son muy básicos y en la mayoría de ellos (16%) ni siquiera lo exigen.

A partir de los resultados del trabajo, se recomienda la creación o implementación de una política pública, que este direccionada en la generación de empleos en el municipio de San Martín, con ejes estratégicos como lo es la formalización empresarial, contratación de personal discapacitado o con limitaciones, capital semilla, etc. Todo esto con una sola finalidad, y es que sea el desarrollo económico y social de una determinada población en estado de vulnerabilidad y adicionalmente un desarrollo para el municipio, el cual genere mayor diversificación de productos, bienes o servicios, que generen un impacto positivo y en especial una caracterización del municipio con el resto del país como lo es con la Patilla.

Todo esto es posible en el ámbito económico y social, pero para ellos se es necesario hacer un estudio el cual analice el tema de emprendimiento, que ideas tiene dicha población en estado de vulnerabilidad, que impacto generaría en el municipio, que viabilidad y que falencias presenta la población a la hora de emprender, este estudio con la unión de la política pública enfocada en la generación de empleo, puede llegar a brindarles oportunidades a la población en generar su propio empleo formal.

Por ello, es impórtate añadir, que la creación de espacios donde la capacitación y aprendizaje para los ciudadanos se convierta en un pilar fundamental del desarrollo económico de San Martín. El nivel educativo y la especialización técnica, además de la implementación de pedagogía empresarial, promoverán los recursos de mano de obra

necesarios para acaparar la agroindustria presente en el municipio, además de oficios concernientes a la veterinaria, farmacias y actividades a fines con los productos agrícolas (en especial la sandía, como una materia prima potencial para el desarrollo de productos procesados).

13. BIBLIOGRAFÍA

- Banco de la Republica, El Desempleo, Sf, <http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qu-desempleo> Tomado 18/08/2017
- El Tiempo, 6 millones de motos están acabando con burros, caballos... Y la gente, 2015, <http://images.et.eltiempo.digital/colombia/otras-ciudades/cronica-de-juan-gossain-sobre-el-aumento-del-mototaxismo/15341315>, Tomado el 18/08/2017.
- La Motocicleta en América Latina, Características de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región, 2015, <http://www.despacio.org/wp-content/uploads/2015/06/CAF-LIBRO-motos-digital.pdf>, Tomado el 03/09/2017
- La Motocicleta en América Latina, Investigaciones de la Compañía de ingeniería de trabajo de Brasil en 2011, 2015, <http://www.despacio.org/wp-content/uploads/2015/06/CAF-LIBRO-motos-digital.pdf>, Tomado el 08/09/2017
- La Motocicleta en América Latina, el mototaxismo en Bangkok, Tailandia, Pag 15, 2015, <http://www.despacio.org/wp-content/uploads/2015/06/CAF-LIBRO-motos-digital.pdf>, Tomado el 03/09/2017
- La Motocicleta en América Latina, Estatus Social, 2015, <http://www.despacio.org/wp-content/uploads/2015/06/CAF-LIBRO-motos-digital.pdf>, Tomado el 03/09/2017
- El mototaxismo, causas y posibles soluciones, el servicio de transporte público en Colombia, 2006, <http://www.voltairenet.org/article143679.html>, Tomado el 06/09/2017.
- Mototaxis, el nuevo transporte público, ventajas frente a los medios tradicionales, 2010, http://www.consumer.es/web/es/motor/educacion_y_seguridad_vial/2010/11/04/196876.php. Tomado el 08/09/2017. Portal Erosky Consumer/Economía
- Pobreza, Desempleo y Exclusión, génesis del mototaxismo, 2011, <http://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/articulo/pobreza-desempleo-y-exclusion-genesis-del-mototaxismo.html>. Tomado el 08/09/2017.
- Introducción a la economía del transporte, Fundamento de economía y transporte 2006, <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>, Tomado el 23/10/2017.
- Introducción a la economía del transporte, Leyes Económicas,2006, <http://www.bdigital.unal.edu.co/1879/5/03-int-ec-transp.pdf>, Tomado el 23/10/2017.

- Adam Smith y la teoría del valor trabajo, 1776, http://www.ucema.edu.ar/u/jms/cursos_grado_y_posgrado/historia_del_pensamiento_economico/monografias_anteriores/2010_gabriel_manganelli.pdf, Tomado 12/12/2017.
- David Ricardo, Principios de Economía Política y Tributación, 1817, <https://esepuba.files.wordpress.com/2009/03/david-ricardo-principios-de-economia-politica-y-tributacion-cap-1-y-2.pdf> Tomado el 12/12/2017.
- Alfred Marshall, La curva de demanda de trabajo ,1890, <https://LaCurvaDeDemandaDeMarshallElEslabonPerdidoEnLaCade-5582670.pdf> Tomado 12/12/2017.
- John Maynard Keynes, Teoría general del empleo, el interés y el dinero , 1936, https://cienciashumanasyeconomicas.medellin.unal.edu.co/revistas/ensayosdeeconomia/images/default/files/ede/pdf/ede_31/ede_31_07_brand_lina_-_teoria_general_empleo_john-keynes.pdf, Tomado el 12/12/2017.
- Alcaldía Municipal de San Martín, Ubicación geográfica de San Martín Meta, 2018, <http://www.sanmartin-meta.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Informaci%C3%B3n-del-Municipio.aspx>, Tomado el 18/12/2017.
- Gobernación del Meta, Ficha Municipal de San Martín Meta, 2004, <http://www.meta.gov.co/web/sites/default/files/adjuntos/Ficha%20Municipal%20San%20Martin.pdf>, Tomado el 18/12/2017.
- Competitividad y productividad en las empresas familiares pymes, una aproximación desde la interacción familia-empresa, 2006, <http://www.redalyc.org/html/206/20605708/> Tomado el 18/12/20017.

14. ANEXOS

Ilustración 2. Encuentro con el director del proyecto.



Ilustración 3. Encuentro con la empresa ASTRASAM



Ilustración 4. Aplicación de Encuestas a Mototaxistas.



Ilustración 5. Aplicación de Encuestas a Mototaxistas



Ilustración 6. Motocarros municipio San Martín Meta



Ilustración 7. Socialización resultados del proyecto a mototaxis, motocarros y taxistas.



Ilustración 8. Encuentro grupo de investigación CEGER con la Inspectora de Policía de San Martín Meta Y delegados de ASTRASAM



Ilustración 9. Entrevista empresarios de San Martín Meta.



Ilustración 10. Entrevista empresarios de San Martin Meta.



Ilustración 11. Actas de reunión

	CENTRO DE ESTUDIOS ECONÓMICO Y GESTIÓN EMPRESARIAL RUAL UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS	CEGER
	ESTUDIO Y ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO DEL MERCADO DE TRABAJO DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN, DEPARTAMENTO DEL META, CON PROYECCIÓN AL GREMIO DE LOS MOTOTAXIS*	Página: 1 de 2
ACTA DE REUNIÓN		

Acta N.	Fecha: 28/09/2017	Hora Inicio: Hora Final:	Lugar: Inspección Policía y Tránsito
Objetivo de la Reunión: Socialización del Proyecto «Estudio Mototaxismo San Martín»			
Responsable de la Reunión:			

Asistentes

N.	Nombres y apellidos	Cargo / dependencia	Teléfono	e-mail
1	Nathaly Ballen	Inspectora de policía y tránsito.	3208411224	inspecciondepolicia@sanmartin-meta.gov.co
2	Pedro Gómez Bilbao	Profesor/Unillanos	3214101754	pbilbao13@gmail.com
3	Duvan Rojas Beltrán	Estudiante, apoyo investigación - EPI	3152478352	duvan.rojas@unillanos.edu.co
4	Camilo Peña Pérez	Estudiante, apoyo investigación - EPI	3108127687	edgar.pena@unillanos.edu.co camilo4602@unillanos.edu.co
5	Jorge Morán	Vicepresidente ASTRASAN	3115539883	
6	Patricia Mantilla	Asistente Administrativa ASTRASAN	3118997432	
7	Gustavo Peñuela	Comité disciplinario ASTRASAN	3102335115	
8	Leonardo Ariza P.	coordinador proyecto	3106951759	ecoleonardop@gmail.com

Agenda: 1 - Presentación del Grupo de investigación CEGER. 2 - Presentación de funcionaria. 3 - Reconocimiento de actores involucrados. 4 - Diálogo sobre la problemática del mototaxismo en el municipio. 5 - Contextualización sobre las oportunidades laborales en el municipio.



Centro de Estudios Externos y Gestión Empresarial - CEEGER

Cooperativa Multisectorial de la Universidad de los Llanos - CORNELLANOS

Universidad de los Llanos - UNILLANOS

Fecha: 03/10/2017 Hora Inicio: 7:00 pm Hora Final: Lugar: Terminal de Transporte ASTR

Actividad: Socialización del estudio

Responsable actividad:

N.	Nombres y apellidos	Identificación (cédula)	Cargo	Entidad	Teléfono	e-mail
1	Alfonso Jiménez	17354550	Conductor	ASTRASAM	311857494	
2	Jorge Jhon	17313045	conductor	ASTRASAM	3115537883	
3	Luz María Yepura	31031776	asociado	ASTRASAM	7024744331	
4	Quintero Jairo	310232515	conductor	ASTRASAM	3102335116	
5	Esteban	17353969	asociado	ASTRASAM	310222206	
6	Armando Velasco	17441161	Conductor	ASTRASAM	3115604499	
7	Carlos A. Vique	17335015	asociado	ASTRASAM	3132114918	carlos.vique@gmail.com
8	Wilson Vargas	17354676	conductor	ASTRASAM	321620860	
9	Humberto Enrique	51730364	Empresario	Ayuntamiento de Páez	3105634942	Humfopay@hotmail.com
10	Juan José Torres	1421921160	Estudiante EPI	UNILLANOS	3152498302	juan.torres@unillanos.edu.co
11	Edgar Camacho	1121925370	Estudiante EPI	UNILLANOS	3108223683	camachoedgar@unillanos.edu.co
12	María Johana Contreras	1727928799	Estudiante EPI	UNILLANOS	321866484	mariajohanacontreras@unillanos.edu.co
14	Leonardo Ariza	1121849658	Docente	UNILLANOS	3106951759	leonardoariza@unillanos.edu.co
15	Pedro de la Cruz		Docente	UNILLANOS	3214101754	pedrodelacruz@unillanos.edu.co