

UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO
AREA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS
PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL



**CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS Y LABORALES DE
LOS MOTOTAXISTAS DEL SINDICATO “5 DE MAYO” DEL
MUNICIPIO DE COBIJA**

Tesis para optar al Grado Académico de
Licenciado en Trabajo Social

ESTUDIANTE: Univ. Artemia Alis Alipachi Dapara

TUTOR: Lic. Lucimar Soraide Castedo

COBIJA –BOLIVIA

2015

UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO
ÁREA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS
PROGRAMA DE TRABAJO SOCIAL

CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS Y LABORALES DE
LOS MOTOTAXISTAS DEL SINDICATO “5 DE MAYO” DEL
MUNICIPIO DE COBIJA

Tesis de Grado sometida a consideración consideraciones de la Universidad Amazónica de Pando, el Área de Ciencias Sociales y Humanísticas y el Programa de Trabajo Social

Requisito para optar al grado de:

Licenciada en Trabajo Social

Por

Artemia Alis Alipachi Dapara

Cobija - Pando – Bolivia

2015

Esta Tesis de Grado, ha sido aprobada en su presente forma por la Universidad Amazónica de Pando, la Dirección del Área de Ciencias Sociales y Humanísticas y aprobada por el Tribunal.

FORMANTES:

Lic. Lucimar Soraide Castedo

DIRECTORA ÁREA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS

Lic. Laurimar Ventura Ecuari.

TRIBUNAL

Lic. Alfega Nacimiento Andrés.

TRIBUNAL

Lic. Lucimar Soraide Castedo

TUTOR

Est. Artemia Alis Alipachi Dapara

POSTULANTE

ANEXOS

ANEXO N° 1

ARBOL DE PROBLEMAS

ANEXO N° 2

ARBOL DE PROBLEMAS

ANEXO N° 3

GUIA DE ENTREVISTA

ANEXO N° 4
FOTOGRAFIAS

Dedicatoria

A ti Dios por darme la oportunidad que me diste de vivir y tener una familia tan maravillosa. Especialmente a mi madre Saida Vda. de Alipachi a mi esposo Fabio Ulaque y mis hijos Caleb y Fabiana, por todo el apoyo y comprensión que me han brindado, en todos estos años de estudios, este logro es para ustedes. A mis familiares y mis sobrinos, Saida Mejía y Juan Daniel Mejía, por su colaboración prestada en estos días tan especiales e importantes en esta etapa de mis estudios. A mis amigas Mirian Lozano y Maira Salas, por ser parte de mi inspiración, un hombro para llorar y una sonrisa para celebrar. Finalmente a mi tutora Lic. Lucimar Soraide, por la confianza otorgada en el transcurso de la preparación de la tesis.

Agradecimientos

Deseo manifestar mis sinceros agradecimientos a:

- Dios por haberme dado vida, salud, y guía por guardarme de todo peligro en el transcurso de esta investigación y en el camino de toda mi vida.
- Mi madre Saida Vda. Alipachi, por haberme educado, enseñado e inculcado el estudio desde niño, sin su ayuda no habría podido llegar a este momento tan importante de mi vida.
- A mi esposo Fabio Ulaque, por su apoyo incondicional en todos estos años de estudios, a mis hijos Caleb y Fabiana que son un pilar fundamental en mi vida, además de ser unos de los motivo de mi superación personal.
- A mi tutora Lic. LucimarSoraideCastedo, por la confianza otorgada en el transcurso de la preparación de la tesis.
- Mi asesor Lic. Alfredo Aparicio por su orientación en el desarrollo de la presente investigación.
- Los miembros del tribunal, Lic. Laurimar Ventura y la Lic. AlfegaNacimiento, por sus
- Valiosas sugerencias en la revisión del trabajo.
- Mis docentes, por haber impartido sus conocimientos con paciencia durante el proceso de enseñanza.
- Mis compañeras y amigas, Mirian Lozano y Maira Salas: por las muchas experiencias vividas de amistad compañerismo durante los años que hemos compartido juntas.
- Al personal administrativo del Área de Ciencias Sociales y Humanísticas de la Universidad Amazónica de Pando, por su apoyo en el desarrollo de la investigación,

Índice de Contenidos

	Pág.
Dedicatoria	i
Agradecimientos	ii
Índice de Contenido	iii
Índice de Ilustraciones y Cuadros	v
Índice de anexos	vii
Resumen	viii
INTRODUCCIÓN	
CAPITULO I	
JUSTIFICACION, PROBLEMA Y OBJETIVOS	
1.1 Antecedentes	1
1.2 Justificación	2
1.3 Descripción del problema	3
1.3.1 Planteamiento del problema	4
1.4 Objetivos	5
1.4.1 Objetivo general de la investigación	5
1.4.2 Objetivos específicos	5
1.5. Hipótesis	6
1.6. Operacionalización de variables	6
CAPITULO II	
DISEÑO METODOLÓGICO	
2.1. Tipo de investigación	8
2.2. Enfoque de investigación	9
2.3. Población y muestra	9
2.4. Tipo de muestreo	10

2.5. Fuentes y técnicas de investigación	10
2.5.1. Fuentes primarias y secundarias	10
2.5.2. Técnicas de investigación	11
2.5.3. Instrumentos:	12
2.5.4. Técnicas empleadas en el análisis e interpretación de datos	12

CAPITULO III

MARCO TEÓRICO

3.1. Marco legal	13
3.1.1. Constitución Política del Estado	13
3.1.2. Ley General del Trabajo	13
3.1.2. Ley General del Transporte	14
3.2. Marco Teórico	15
3.2.1. Sector Informal en América Latina	15
3.2.2. El sector informal en Bolivia	17
3.2.3. Trabajo informal	22
3.2.4. El mototaxismo como Informalidad Laboral	24
3.2.5. Descripción del mototaxismo	25
3.2.6. Calidad de vida y la salud de los mototaxistas	29
3.2.7. El estrés laboral y los aspectos psicosociales del trabajo	30
3.2.8. Rol del Trabajo Social respecto a trabajador del sector informal	35
3.3. Marco referencial	38
3.3.1. Investigaciones sobre el Mototaxismo	38

CAPÍTULO IV

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. Características generales de los mototaxistas	42
4.1.1. Edad de los mototaxistas	42
4.1.2. Género	44
4.1.3. Estado Civil	45
4.1.4. Dependientes	47

4.1.5. Departamentos de origen	49
4.1.6. Años que vive en Cobija	51
4.2. Características socioeconómicas	52
4.2.1. Ocupación alterna	52
4.2.2. Ocupación del conyugue	54
4.2.3. Ingresos mensuales	56
4.2.4. Grado de instrucción	58
4.2.5. Propiedad de la vivienda	60
4.2.6. Tipo de Vivienda	61
4.3. Condiciones de trabajo de los mototaxistas	62
4.3.1. Razones porque trabaja	62
4.3.2. Valoración de la actividad	64
4.3.3. Actividad informal positivo/negativo	65
4.3.4. Tiempo que se dedica al mototaxismo	66
4.3.5. Acceso a Seguro de Salud	67
4.3.6. Propiedad de la Motocicleta	69
4.3.7. Forma de obtención de la motocicleta	70
4.3.8. Horas de trabajo por día	71
4.3.9. Días/semana que trabaja	72
4.3.9. Ingresos diarios (Bs/día)	73
4.3.10. Costos de operación	74
4.3.11. Beneficios del Sindicato	75
4.3.12. Enfermedades sufridas	76
CONCLUSIONES	77
RECOMENDACIONES	79
BIBLIOGRAFÍA	80

Índice de Ilustraciones y Cuadros

	Pág.
Tabla 1. Operacionalización de variables.....	6
Tabla 2. Edad de los mototaxistas.....	42
Tabla 3. Género.....	44
Tabla 4. Estado Civil	45
Tabla 5. Dependientes.....	47
Tabla 6. Departamentos de origen.....	49
Tabla 7. Años que vive en Cobija.....	51
Tabla 8. Ocupación alterna.....	52
Tabla 9. Ocupación del conyugue.....	54
Tabla 10. Ingresos mensuales.....	56
Tabla 11. Grado de instrucción.....	58
Tabla 12. Propiedad de la vivienda.....	60
Tabla 13. Tipo de Vivienda.....	61
Tabla 14. Razones porque trabaja.....	62
Tabla 15. Valoración de la actividad	64
Tabla 16. Actividad informal positivo/negativo.....	65
Tabla 17. Tiempo que se dedica al mototaxismo.....	66
Tabla 18. Acceso a Seguro de Salud	67
Tabla 19. Propiedad de la Motocicleta.....	69
Tabla 20. Forma de obtención de la motocicleta.....	70
Tabla 21. Horas de trabajo por día.....	71
Tabla 22. Días/semana que trabaja.....	72
Tabla 23. Ingresos diarios (Bs/día).....	73
Tabla 24. Costos de operación.....	74
Tabla 25. Beneficios del Sindicato.....	75
Tabla 26. Enfermedades sufridas.....	76

Grafico 1. Edad de los mototaxista.....	43
Grafico 2. Genero.....	44
Grafico 3. Estado civil.....	45
Grafico 4. Dependiente.....	47
Grafico 5. Departamento de origen.....	50
Grafico 6. Años que vive en Cobija.....	51
Grafico 7. Ocupación alterna.....	53
Grafico 8. Ocupación del conyugue.....	55
Grafico 9. Ingresos mensuales.....	56
Grafico 10. Grado de instrucción.....	58
Grafico 11. Propiedad de la vivienda.....	60
Grafico 12. Tipo de vivienda.....	61
Grafico 13. Razones porque trabaja.....	63
Grafico 14. Valoración de la actividad.....	64
Grafico 15. Actividad informal positivo/negativo.....	65
Grafico 16. Años que se dedica al mototaxismo.....	66
Grafico 17. Acceso a seguro de salud.....	67
Grafico 18. Propiedad de la motocicleta.....	69
Grafico 19. Forma de la obtención de la motocicleta.....	70
Grafico 20. Horas de trabajo.....	71
Grafico 21. Días/semana que trabaja.....	72
Grafico 22. Ingresos diarios.....	73
Grafico 23. Costo de operación.....	74
Grafico 24. Beneficios del sindicato.....	75
Grafico 25. Enfermedades sufridas.....	76

Índice de Anexos

	Pág.
Anexo 1. Cuestionario dirigido a mototaxistas.....	84
Anexo 2. Árbol de problemas.....	87
Anexo 3. Guía de entrevistas	88
Anexo 4. Registro fotográfico.....	90

Resumen

La presente investigación realizada durante el segundo semestre de la gestión 2015, como modalidad de graduación de la carrera de Trabajo Social de la UAP, tuvo como objeto de estudio el análisis de las condiciones socioeconómicas y laborales de los mototaxistas de la ciudad de Cobija y las necesidades de políticas sociales, en beneficio del sector.

Para este propósito se optó por el enfoque de investigación cuali-cuantitativa de tipo descriptivo transversal. La muestra estuvo constituida por 366, afiliados activos al sindicato 5 de Mayo de los cuales se tomó a 147 de ellos como muestra, los mismos constituyeron fuentes de información primaria. Las técnicas empleadas fueron la encuesta y entrevista.

Los resultados indican esta actividad surge como alternativa para las personas que no tienen otras alternativas de trabajo y tienen la necesidad de generar ingresos para su sustento y la de su familia, las condiciones socioeconómicas son inestables y las condiciones de trabajo son infrahumanas. Haciéndose necesaria la implementación de políticas sociales específicas que beneficien a este sector, hasta ahora considerado informal, en el proceso de formulación de estas políticas el profesional en trabajo social, tiene el rol de aportar con conocimientos científico-técnicos a la solución estructural del problema.

INTRODUCCIÓN

El “mototaxismo” como fenómeno surgido a partir de la utilización masiva de las motocicletas como medio de transporte en la mayoría de los municipios del departamento Pando. Estas prácticas generan un alto grado de accidentalidad, contaminación e inseguridad. Pero así mismo también son considerados una solución de transporte para aquellos barrios de las diferentes ciudades en donde no hay servicio de buses.

Esta actividad, es muy común en las ciudades donde se hace presente un gran porcentaje de personas desempleadas, como es la capital del departamento Pando, y lugares donde se dieron sus inicios, siendo en esta última ciudad el principal medio de transporte y la principal fuente de empleo para las personas que no tienen profesión, o si bien son profesionales, no acceden a trabajos formales.

Así mismo la ciudad de Cobija no es ajena a este creciente problema social, y en estos años es muy vulnerable a quedar inmersa en esta problemática; aunque hoy en día ya podemos evidenciar los alcances que ha tenido en nuestro municipio. Y se debe plantear soluciones que se lleven a cabo en ambientes transparentes a la comunidad, para poder identificar cual es la verdadera razón por la cual las personas han optado por esta fuente de ingresos.

En consecuencia, con el propósito de profundizar los conocimientos sobre los involucrados en este sector, mediante la presente investigación se abordó los factores sociales y económicos que los determinan para que a partir de ellas se formulen acciones estratégicas que mejore su calidad de vida y por consiguiente de su entorno familiar.

Para este cometido, en la primera parte de la investigación se hace un diagnóstico de la problemática que motivó a desarrollar el estudio.

Luego se explica la metodología empleada en la recolección, análisis e interpretación de los resultados.

A continuación se presentan los resultados de la investigación en detalle de la parte diagnóstica como la identificación necesidades de este sector en lo social.

Finalmente, se presentan las conclusiones de la investigación, proseguida por las recomendaciones que a criterio de la investigadora, deben ser implementadas.

CAPÍTULO I

JUSTIFICACION, PROBLEMA Y OBJETIVOS

1.1. Antecedentes

A nivel mundial, son muchos los países que han adoptado en su sistema vehicular el mototaxis, tales como Alemania, Perú, Ecuador, Venezuela, Italia, Japón, España, Bolivia, Brasil, Holanda, México, Cuba, China, India, Nicaragua, debido a que permiten el fácil acceso a zonas que son difíciles de transitar por otros medios (Ortíz 2007).

Uno de los primeros países en Latino América, por no decir, el primero donde se dio este fenómeno, fue el Perú, específicamente en la selva peruana, donde se popularizaron principalmente desde inicios de los años 80; siendo la década de 1990, la que marcó el boom del MOTOTAXI en Lima y Callao.(Díaz y Rojas 2005).

Según una entrevista efectuada al representante de los mototaxistas, señor Taborga, Jacinto (2015), en la ciudad de Cobija el moto taxi ingresa al mercado laboral en el año 1943, posteriormente se crea la mesa directiva el año 1947, de esta manera se establece el primer sindicato "5 de Mayo" en 1975, llegando a formar parte de la economía citadina y convirtiéndose en una fuente laboral informal, este sector fue creciendo paulatinamente, hasta que en el presente constituye un sector importante, del cual no se tienen estudios realizados que posibiliten, mejorar las condiciones de trabajo y por ende la calidad de vida este sector.

Sucesivamente, se crearon otros sindicatos al convertirse en una fuente de trabajo, no sólo para varones sino también para mujeres; formándose, el primer sindicato "8 de marzo" conformado por mujeres. Actualmente se encuentran organizados en distintos sindicatos y mesas directivas. Siendo los únicos sindicatos, "5 de Mayo" y "9 de febrero" que cuentan con Personería Jurídica. En nuestra ciudad se cuenta con 9 sindicatos de moto taxis, reconocidas por las organizaciones sociales y la Central Obrera Boliviana (Taborga, 2015).

El año 2008 las autoridades gubernamentales elaboraron una propuesta para las ciudades capitales donde se desarrolla la actividad de moto taxis, beneficiando también a la ciudad de Cobija y por consiguiente a este sector. En convenio con el Banco Unión se entregaron a los afiliados de sindicatos una motocicleta, la misma que los beneficiarios pagarían la suma de 20 bolivianos diarios. Convirtiéndose la motocicleta en una herramienta de trabajo las autoridades departamentales están en proceso de entrega de las motocicletas. Textual (sin realizar un diagnóstico de necesidades o estudios previos a este sector)(Taborga, 2015).

En la actualidad, se desconoce la situación de cada una de estas personas con respecto al Sistema General de Seguridad Social (Oliveira y Sousa, 2003).

1.2. Justificación

El desconocimiento de la calidad y condiciones de trabajo de los mototaxistas, no permite una comprensión de los múltiples factores concernientes a su práctica laboral, en consecuencia no es posible planificar acciones orientadas a cambiar o mejorar la situación actual, basados en información actualizada y confiable.

Por tanto se hace necesario llevar a cabo una investigación para conocer a detalle y de fuentes primaria, las condiciones socioeconómicas y laborales de los mototaxistas, es decir los resultados de la presente investigación podrán ser empleados por las autoridades e instituciones con competencias sociales, para implementar políticas sociales y formular estrategias para mejorar su condición laboral y de esa manera mejorar su calidad de vida.

Desde el punto de vista académico, esta investigación generará reflexión y discusión tanto sobre el conocimiento existente de los factores asociados al trabajo de los mototaxistas, siendo el área de transporte , como dentro del ámbito de las Ciencias Sociales, Ciencias Económicas, y Ciencias de la Educación, ya que de alguna manera u otra, se confrontan conocimientos requeridos para entender este fenómeno socio-laboral, lo cual necesariamente conlleva a revisar y analizar las teorías y enfoques del conocimiento existente hasta el presente.

Por otra parte, en cuanto a su alcance, este estudio puede o debe de servir como base o principio para otras investigaciones similares, con la finalidad de conocer mejor este fenómeno y así poder proponer estrategias de mayor efectividad, desarrollando alternativas

para mejorar las condiciones de vida de los involucrados. Además, esta investigación abrirá nuevos caminos para otros estudios que presenten situaciones similares a la que aquí se plantea, sirviendo como marco referencial a éstas.

La motivación para plantear la presente investigación fue: El incremento de Sindicatos de moto taxis siendo un trabajo informal, que hasta el presente no ha sido objeto de la atención de las instituciones del estado, sin embargo por el número de sus afiliados y en constante crecimiento se constituye un sector social importante, que debe ser tomado en cuenta en los procesos de planificación del desarrollo local y regional, que se traduzca en una mejora de sus condiciones de vida y también de la calidad de sus servicios.

Se optó por los trabajadores de este sector, toda vez que en la ciudad de Cobija, los involucrados y su entorno familiar representan una proporción significativa de la población, que por sus características son vulnerables y requieren de políticas sociales específicas de protección y beneficio al trabajador informal y su entorno familiar.

1.3. Descripción del problema

El mototaxismo se ha convertido en una fuente de ingresos sobre todo para quienes por las condiciones económicas y la falta de empleo optan por este tipo de trabajo informal. Sin embargo, este oficio no les ofrece las mejores condiciones para su desempeño.

El grupo de trabajadores del mototaxismo no cuenta con afiliación al sistema general de seguridad social en salud, están expuestos al ruido constante y también a luz ultravioleta (luz solar), al polvo y humo durante la jornada laboral. Las principales causas de accidentes entre los mototaxistas son el mal estado de las vías, la falta de señalización, el deficiente mantenimiento de la moto y la falta de uso de elementos de protección personal, como el casco y los chalecos reflectores (Jiménez 2005).

Un mayor número de accidentes, enfermedades causadas por la exposición constante a los cambios climáticos e inadecuadas condiciones para el ejercicio de su labor conducen a un desequilibrio en el estado de salud de la persona y, por ende, a una mala calidad de vida. Las condiciones de trabajo están relacionadas con la seguridad, la salud y la calidad de vida en el empleo.

Según lo citado anteriormente, esta ha sido una de las principales razones por las cuales el mototaxismo se ha incrementado de manera importante en las algunas ciudades del País, principalmente en las ciudades de clima cálido, donde el deficiente servicio prestado por las empresas de transporte público, mal estado de las calles, rutas obsoletas, falta de capacitación en los conductores, entre otros, ha dejado vacíos importantes sin atender que los mototaxistas hábilmente han sabido aprovechar.

Otro de los factores que ha influido en el crecimiento del mototaxismo es el desempleo; que se define como el desempleo involuntario de una persona que desea encontrar trabajo, pero que dadas las circunstancias de la economía del país, no se le brindan las condiciones ni las oportunidades necesarias para emplearse.

Pero las dificultades de conseguir un puesto estable y las facilidades que trae consigo el trabajo informal como horarios flexibles, la no subordinación, hace que mucha gente se quede en ese estado permanente.

La falta de políticas sociales orientadas a crear nuevas oportunidades de empleo y mejore los ingresos de las familias más pobres, hace que cada día sean más las personas que directa o indirectamente derivan su sustento a través de esta actividad. Por ello ya es común observar en las ciudades del oriente boliviano y particularmente en la ciudad de Cobija, el trabajo de moto taxi.

1.3.1. Planteamiento del problema

Para la presente investigación se identificó como problema central que: “el desconocimiento de las condiciones socioeconómicas y laborales de los mototaxistas del sindicato 5 de Mayo de la ciudad de Cobija, no permiten proponer políticas sociales en beneficio del sector”. Entre las causas se pueden mencionar: la poca información sobre las oportunidades de empleo formal, escaso conocimiento de las condiciones socioeconómicas de los involucrados, las condiciones de trabajo y los riesgos a que están expuestos. Como efectos es posible indicar la falta de información obtenida de fuentes primarias y actualizadas no permiten formular políticas o estrategias específicas para este sector, en consecuencia, los mototaxistas tienen limitaciones para acceder a beneficios como seguro de salud, derecho a la jubilación, etc.

Por tanto se hace necesario analizar el problema desde el ámbito social y específicamente, desde la óptica de la necesidad de intervención del trabajador o trabajadora social en la búsqueda de soluciones estructurales, considerando que el perfil profesional establece que debe coadyuvar en la implementación de políticas sociales sobre las problemáticas prioritarias de su entorno, mediante acciones como la concientización, capacitación, etc.

En el anexo N° 2 se muestra se esquematiza en un árbol de problemas las causas y efectos del problema abordado.

Por todo lo mencionado anteriormente, la presente investigación se plantea la siguiente pregunta: **¿Cuáles son de las condiciones socioeconómicas y laborales de los mototaxistas del sindicato “5 de Mayo” del municipio de Cobija, que deben ser mejoradas a través de la formulación de políticas sociales que beneficien al sector?**

1.4.Objetivos

1.4.1. Objetivo general de investigación

Determinar las condiciones socioeconómicas y laborales de los mototaxistas sindicato “5 de Mayo” del municipio de Cobija, para proponer nuevas políticas sociales en beneficio de este sector.

1.4.2. Objetivos específicos

- Describir las condiciones socioeconómicas del entorno familiar de los mototaxistas.
- Identificar las condiciones de trabajo de los mototaxistas.
- Analizar las políticas sociales existentes y el acceso a sus beneficios por los trabajadores de este sector.

1.5. Hipótesis

Las personas que trabajan en el mototaxi (en la ciudad de Cobija) tienen condiciones socioeconómicas inestables y condiciones laborales vulnerables, debido a la falta de políticas sociales específicas nacionales y locales en beneficio de este sector.

Variable independiente: Condiciones socioeconómicas y laborales de los mototaxistas

Variable dependiente: Políticas sociales en beneficio del sector.

1.6. Operacionalización de variables:

Tabla 1. Operacionalización de variables

Variable Independiente

VARIABLE	DESCRIPCIÓN	DIMENSIÓN	INDICADOR	INSTRUMEN.
desconocimiento de las condiciones socioeconómicas y laborales de los mototaxistas	Actualmente no se cuenta con información actualizada y confiable.	Oportunidades de trabajo	Conocimientos o aptitudes para actividades alternativas. Actividad anterior	Encuesta
		Condiciones socioeconómicas.	Grado de instrucción Tipo de vivienda Acceso a servicios básicos	
		Condiciones de trabajo.	Seguro Social Horario de trabajo Razones por las que trabaja de mototaxi Beneficios de pertenecer a un	

Variable Dependiente

Variable	Conceptualización	Dimensión	Instrumentos
Formulación de políticas sociales en beneficio del sector	La política Social es una ciencia instrumental para lograr el bien común en todos sus aspectos, uno de los más importantes es el referido a lo social.	Políticas sectoriales a nivel nacional Políticas departamentales Políticas locales o municipales	Revisión documental Fichas bibliográficas Cuaderno de notas Entrevistas

CAPÍTULO II

DISEÑO METODOLÓGICO

2.1. Tipo de investigación

La investigación desarrollada, trata de un estudio exploratorio de carácter transversal. Establece un análisis de la distribución de la frecuencia de las características socioeconómicas de los mototaxistas, de acuerdo a las variables relacionadas con el tiempo, el espacio (del medio ambiente y de la población) y la persona, con detalles del perfil situacional, con el objetivo de conocer la situación de un fenómeno social. Según Martínez (2010), este tipo de estudios se lleva a cabo cuando el conocimiento sobre un determinado tema es todavía limitada y tiene como objetivo investigar la asociación entre las variables predictoras y el resultado.

Por su parte, Tamayo (2003), afirma que también es conocido como estudios transversales o sección transversal, este diseño de la investigación es ampliamente utilizado en las investigaciones científicas en el campo social. En este tipo de estudio, el factor y los efectos se observan en el mismo momento, la producción de "instantáneas" de la situación socioeconómica de una población o comunidad con base en la evaluación individual de cada uno de los miembros del grupo y por lo tanto, determinar los indicadores socioeconómicas para el grupo investigado.

Partiendo del aporte de Martínez (2010), en la presente investigación se presentaron los momentos del proceso investigativo consecutivo, destacando que no responden a una concepción lineal de la realidad; por el contrario, son ordenados como parte de un proceso continuo y sistemático donde se realizaron de manera simultánea varios de ellos.

Comprende todo un proceso de reflexión en torno al abordaje de los objetivos de investigación y su importancia; demandó de investigación bibliográfica y documental acerca de lo que otros investigadores e investigadoras han realizado, de las teorías empleadas para analizar la

realidad y de supervisiones con personas expertas en la materia. La investigación bibliográfica se constituyó en consecuencia en una constante durante todo el proceso investigativo. Posteriormente se formularon los instrumentos de recolección de datos para ser sometida a una prueba piloto, para su validación o para realizar ajustes a los instrumentos, estos instrumentos se muestran en el Anexo N° 1.

2.2. Enfoque de la Investigación

Por las características de las variables, en la presente investigación se empleó el enfoque cuali-cuantitativo conocido también como mixto: Este modelo representa el más alto grado de integración o combinación entre los enfoques cualitativo y cuantitativo. Ambos se entremezclan o combinan en todo el proceso de investigación, o al menos, en la mayoría de sus etapas, como afirma Tamayo (2003).

Por su parte Martínez (2010, afirma que este enfoque requiere de un buen manejo de los dos enfoques y una mentalidad flexible. Agrega complejidad al diseño de estudio; pero contempla todas las ventajas de cada uno de los enfoques. La investigación oscila entre los esquemas de pensamiento inductivo y deductivo, por lo que el investigador debe tener un enorme dinamismo en el proceso. Lleva a un punto de vinculación de lo cualitativo y lo cuantitativo, por lo cual la información obtenida se presenta en un informe único, que va combinando los resultados cualitativos con los cuantitativos.

1.3. Población y muestra

Según el presidente del sindicato de mototaxis “5 de Mayo”, indica que dicho sindicato en la actualidad cuenta con 366 afiliados activos, en consecuencia, este número constituye el universo o población de la presente investigación.

Para calcular el tamaño de la muestra se empleó la fórmula estadística propuesta por (Martínez 2010).

$$n = \frac{z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{E^2(N - 1) + z^2 \cdot p \cdot q}$$

Donde:

z = Valor de la para el 95% de confianza (1,96)

p = Frecuencia esperada del factor a estudiar (si no se tiene base para darle un cierto valor, se usa el valor 0,2)

$q = 1 - p$ (en el presente caso: $1 - 0,2 = 0,8$)

E = Precisión o error admitido (0,5 o 5% de error).

N = Universo (366)

Reemplazando los valores en la fórmula se tiene:

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,2 \cdot 0,8 \cdot 366}{0,05^2(366 - 1) + 1,96^2 \cdot 0,8 \cdot 0,2} = 147$$

En consecuencia, el tamaño de la muestra fue de 147 personas afiliadas y activos del sindicato de mototaxis “5 de Mayo”

2.4. Tipo de muestreo

Se empleó el muestreo aleatorio simple, se eligió este método porque cumplía con las siguientes características:

- Todos los miembros de la población debían tener la misma probabilidad de ser incluidos en la muestra.
- La inclusión de un elemento en la muestra debía ser influenciada por otro elemento.
- Todas las muestras de tamaño n que pueden formarse con los elementos de la población, hayan tenido las mismas probabilidades de ser elegidas.

Para aplicar este mecanismo de selección, fue necesario contar con el listado completo de la población, como marco de referencia. En este listado se asignaron a los elementos un orden (por orden alfabético), numerándolos en forma correlativa, y de este listado se extrajeron al azar los elementos de la muestra.

2.5. Fuentes y técnicas de investigación

2.5.1. Fuentes primarias y secundarias:

Fueron todas aquellas de las cuales se obtuvieron información directa, es decir, de donde se origina la información. Conocida también como información de primera mano o desde el lugar de los hechos.

Estas fuentes son las personas, las organizaciones, los acontecimientos, el ambiente natural, etcétera. En el presente caso fueron las personas que desempeñan como mototaxistas y son parte del sindicato “5 de Mayo”

Este tipo de fuente permitió obtener información primaria, cuando se observaron directamente los hechos (observación sistemática en el lugar de trabajo) cuando se aplicaron las encuestas directamente a las personas que tienen relación directa con la situación objeto del estudio (en el caso de que quiera conocerse la opinión de los involucrados sobre las características socioeconómicas, condiciones laborales, etc.).

2.5.2. Técnicas de investigación

Se consideraron las siguientes:

a) Encuesta, entiendo como “un procedimiento de recopilación de información estructurada a través de preguntas a una determinada muestra de personas”. La encuesta para la presente investigación, tuvieron las siguientes características: de carácter unitario o individual, se analizó hechos, opiniones y fue de tipo personal o cara a cara entre el encuestado y el encuestador.

En la formulación de las preguntas del cuestionario se emplearon preguntas cerradas, abiertas y de opción múltiple.

b) Entrevista, que “... consiste en un diálogo interpersonal entre el entrevistador y el entrevistado, en una relación cara a cara, es decir, en forma directa”. La entrevista fue realizada a los representantes del sindicato, quienes opinaron respecto a la problemática que se estudia. La guía de entrevista contempló las estructuradas y semi-estructuradas.

c) Recopilación bibliográfica, que es “la recopilación de información mediante el análisis documental, recopilando información contenida en documentos relacionados con el problema y el objeto de estudio”. Esta técnica fue aplicada para la investigación y elaboración del marco teórico, conceptual y referencial o contextual.

- Libros, manuales, tesis y monografías.
- Artículos, informes y opiniones formales de expertos.

La información recolectada fue de tipo socio – económico y condiciones laborales; utilizando el método descriptivo por cada uno de los datos que fueron analizados y seleccionados debido a la importancia que representa para la investigación.

2.5.3. Instrumentos:

a) Cuestionario, de la misma manera, para la aplicación de la encuesta fue importante el diseño de un cuestionario con preguntas básicas destinadas a ser formuladas a los encuestados, para que ellos de manera autónoma puedan hacer el llenado de este instrumento.

b) Guía de entrevista, “conjunto de preguntas sobre hechos o aspectos que interesan en una investigación y que son contestadas por los entrevistados” Ver Anexo N° 3.

c) Fichas bibliográficas y cuaderno de notas, que facilitaron la recolección de información de las fuentes bibliográficas y que permitieron la elaboración del marco teórico y desarrollar cada uno de los objetivos de la investigación.

2.5.4. Técnicas empleadas en el análisis e interpretación de datos

Los datos recopilados en los instrumentos fueron sistematizados en una hoja electrónica del Microsoft Excel, en esta hoja electrónica se determinaron los estadísticos descriptivos, como las frecuencias absolutas, frecuencias relativas, así como medidas estadísticas de tendencia centras y dispersión. Los análisis estadísticos se efectuaron considerando un 5% de probabilidad de error como lo establece Martínez (2010), para investigaciones en el campo social.

CAPÍTULO III

MARCO TEÓRICO

3.1. Marco Legal

3.1.1. Constitución Política del Estado

La constitución política del Estado establece en su artículo 46, núm. I: “Toda persona tiene derecho: Al trabajo digno, con seguridad industrial, higiene y salud ocupacional, sin discriminación, y con remuneración o salario justo, equitativo y satisfactorio que le asegure para él y su familia una existencia digna. A una fuente laboral estable en condiciones equitativas y satisfactorias”.

El Estado debe proteger el ejercicio del trabajo en todas sus formas. Se prohíbe toda forma de trabajo forzoso u otro modo análogo de explotación que obligue a una persona a realizar labores sin su consentimiento y justa retribución (Gaceta oficial de Bolivia 2009).

3.1.2. Ley General del Trabajo

Ley N 1182 Que la Constitución Política del Estado en sus Artículos 157 y 158, determina que el Estado tiene la obligación de crear condiciones que garanticen para todos, posibilidades de ocupación laboral, estabilidad en el trabajo y remuneración justa, asegurando sobre todo la continuidad de sus medios de subsistencia para mejorar las condiciones de vida de las familias.

Que la Constitución Política del Estado concibe a nuestra nación como un Estado Social y Democrático de Derecho, concepción fundamental que debe aplicarse con prioridad a cualquier norma de menor jerarquía y sobre todo cuando se trata de respetar los derechos de cada uno de los ciudadanos en materia laboral.

Que debido a la situación económica por la que atravesaba el país, en el marco de una política de emergencia, se promulgó el Decreto Supremo N° 21060 de 29 de agosto de 1985, situación

que a la fecha fue ampliamente superada, pero con un alto costo social y con el único sacrificio de toda la clase trabajadora.

Que el Decreto Supremo N° 21060 fue implementado como pilar fundamental de una política extraña a las normas laborales en vigencia y a la política de estabilidad laboral señalada por el Régimen Social de la Constitución Política del Estado.

3.1.3. Ley General del Transporte

La Ley 165 “Ley General del Transporte” en su artículo 33, señala que “Toda actividad en el sector de transporte se realizará adecuándose a principios de no discriminación y que garanticen la libre competencia, evitando actos anticompetitivos y prácticas desleales que la impidan, restrinjan o distorsionen la prestación del servicio y al cumplimiento de la normativa específica establecida, en el marco de la Constitución Política del Estado (Gaceta Oficial de Bolivia 2011).

Respecto al régimen tributario, según el artículo 51, en el marco de la Constitución Política del Estado, la autoridad competente en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, deberá implementar mecanismos que permitan incorporar al régimen de tributación obligatoria a todos los servicios de transporte público regular y no regular, de acuerdo a los regímenes tributarios vigentes, considerando la capacidad económica y el tipo de operaciones realizadas, por cada modalidad de transporte.

De acuerdo al artículo 74. Las clases de transporte establecidos por la presente Ley, son las siguientes: Transporte Público y Transporte Privado. El servicio de transporte público se clasificará en:

- a) Servicio de transporte regular. Es aquel que es prestado de forma continua cumpliendo las siguientes condiciones: autorización para la prestación del servicio; itinerario, horario y ruta autorizados; condiciones de seguridad y calidad del servicio y tarifa aprobada por la autoridad competente.
- b) Servicio de transporte no regular y/o especial. Es aquel que es prestado cumpliendo las siguientes condiciones: autorización para la prestación del servicio; aprobación de tarifas en los casos que corresponda, condiciones de seguridad y calidad dispuestos por

la autoridad competente; además de las contenidas en el contrato de servicios. Constituye servicio de transporte público no regular y/o especial, el transporte de taxis, radiotaxis, mototaxis, transporte escolar; el transporte turístico, de personal, de carga; vuelos charter, taxi aéreo, y el alquiler de unidades de transporte con o sin conductor y otros con contrato especial.

3.2. Marco Teórico

3.2.1. Sector Informal en América Latina

Según Martínez y Chumacero (2009), hacia comienzos de los años 80, la mayoría de los países latinoamericanos compartían una coyuntura de fuertes regulaciones laborales y crisis inflacionarias recurrentes, a un que diferían en sus indicadores socioeconómicos básicos. Durante las décadas de los '80 y '90 en varios países se implementaron una serie de políticas de estabilización y reformas que buscaban poner fin a las crisis inflacionarias recurrentes y adecuar la estructura económica de estos países a la nueva realidad macroeconómica global. Algunas de estas reformas apuntaban directamente a modificar determinadas instituciones laborales, otras estaban relacionadas con apertura comercial, reglas de política fiscal más restrictivas y saneamiento del sector público. En particular, en el ámbito laboral se buscó introducir mayor flexibilidad, cambiando formas de contratación y reduciendo los impuestos sobre la nómina salarial. Aún a pesar de estas reformas, la tasa de informalidad aumentó en los países en América Latina durante los años 90, generando preocupación en los gobiernos por investigar y frenar este fenómeno (Perry *et al.*, 2007).

Hay fundamentalmente dos teorías que buscan explicar la existencia de informalidad. Según la concepción tradicional, llamada teoría de exclusión, el crecimiento y tamaño del sector informal en países en desarrollo se debe a que ciertos tipos de trabajadores (en general de baja calificación) son desplazados hacia trabajos sin protección y de baja productividad, constituyéndose ésta en su única alternativa de empleo (Fields, 1975). Bajo este enfoque los trabajadores en el sector informal son altamente vulnerables, al no tener acceso a la seguridad social, tener alta incertidumbre en sus ingresos y no estar cubiertos durante su vejez. Literatura más reciente (Maloney, 2004) pone en duda la existencia de un sector informal y otro formal como la manifestación del dualismo del mercado laboral. Según la teoría del escape, ciertos

grupos de trabajadores optan voluntariamente por salir del sector formal, que les impone altos costos de regulación y les da un menor grado de flexibilidad.

Perry *et al.* (2007) sostienen que los factores de exclusión son muy importantes en América Latina, pero que hay un cierto porcentaje de la informalidad que se corresponde más con una teoría de escape. La informalidad así puede ser una puerta de entrada al mercado laboral, en particular para individuos de bajas calificaciones o jóvenes. Consecuentemente con estas distintas teorías sobre la informalidad, existe también una amplia gama de definiciones de qué es lo que constituye una actividad informal y cómo podemos medir el tamaño de este sector.

Definición productiva: Un individuo es considerado un trabajador informal si pertenece a alguna de las siguientes categorías: (I) trabajador independiente no calificado, (II) asalariado en una firma privada pequeña, (III) trabajador sin remuneración. En general, esta definición se utiliza mucho en países en los que no hay registro sobre acceso a sistema previsional o tenencia de contrato de trabajo.

Definición legal: en esa definición se considera un trabajador informal si su relación laboral no está sujeta a los estándares de la legislación laboral, impuestos, protección social o derechos a ciertos beneficios laborales (vacaciones, permisos por enfermedad, indemnización es por despido, etc.). En este sentido dependiendo de la disponibilidad de datos usualmente se usan variables como “tenencia de un contrato” o afiliación al sistema de salud y/o previsión para clasificar a los trabajadores como formales o informales (Arango 2004).

Estas definiciones nos permiten esclarecer la situación actual de las personas que se dedican al mototaxismo, poniendo de manifiesto que este sector al estar exentos del cumplimiento de normas vigentes a nivel nacional se constituyen en informales, aunque están agrupados en organizaciones sindicales, es necesario que mediante leyes nacionales y locales se formulen normativas que regulen su accionar, es decir que establezcan sus derechos y deberes con la sociedad y con el estado, situación que les permitirá convertirse en un sector reconocido oficialmente por el estado y acceder a los servicios y beneficios que otorgan tanto las instituciones nacionales, regionales y locales, los cuales les permitiría acceder a beneficios en el ámbito laboral y seguro de salud del propio mototaxista y su familia.

a) Características de la informalidad

Los salarios promedio son más bajos para aquellos trabajadores que se ocupan como asalariados informales, mientras que los trabajadores independientes (patrones o auto-empleados) tienen unos ingresos laborales promedio muy parecidos a los asalariados formales. En países como Brasil, Chile y Guatemala dan cuenta de que la tasa de pobreza entre los trabajadores informales es del 54% versus 21% en los trabajadores formales.

b) Potenciales causas de la informalidad

En los distintos capítulos se han aducido diversas causas de la informalidad, entre las que se encuentran:

- La alta informalidad es producto de una excesiva regulación, servicios públicos deficientes, falta de fiscalización, lo que agudiza la brecha en costos laborales entre el sector formal e informal.
- La legislación y reglamentos están poco adaptados a la realidad de las micro y pequeñas empresas. La complejidad de los trámites y la falta de ventanillas únicas serán una traba importante para la formalización de las mismas.
- Hay una cierta cultura de la informalidad, a la par que muchos pequeños y micro empresarios se mantienen en la informalidad por desconocimiento de los trámites y procedimientos de registro y cotización.
- En el caso específico de Bolivia se enfatiza que muchos trabajadores piensan que el sector informal le brinda un formato de inserción laboral adecuada a sus necesidades y habilidades. Son los jóvenes y mujeres los que en promedio están más satisfechos con poder trabajar en el sector informal, el que les da mayor flexibilidad para dedicarse a otras actividades (Arango 2004).

3.2.2. El sector informal en Bolivia

Según diversas estimaciones, Bolivia es el país con los niveles más altos de informalidad en América Latina. A principios de la década de los 90, Loayza (1997) verifica que el tamaño relativo del sector informal en Bolivia (relación entre nivel de producción del sector informal y el PIB total) era el más elevado de la región, con un aporte del sector informal a la economía nacional de 65% del PIB. De acuerdo al autor, otros países con altos niveles de informalidad

eran Panamá (62%) y Perú (58%), mientras que Ecuador (21%) y Chile (18%) tenían los sectores informales más pequeños.

Recientemente, la OIT (2004) realizó una nueva clasificación de la población ocupada según su grado de informalidad en distintas regiones a nivel mundial. De acuerdo a su informe, los países de África, Asia Meridional y aquellos de la Región Andina tienden a presentar los porcentajes más elevados de empleo informal. En este estudio, Bolivia nuevamente es el país que posee los niveles más altos de informalidad de la región Latinoamericana (67%), seguida de Colombia (62%), Honduras (56%) y Perú (56%).

Otro estudio comparativo realizado por Gasparini y Tornarolli en el año 2006, indaga sobre el tamaño y características del mercado informal en América Latina y el Caribe. Los autores utilizan dos definiciones de informalidad: la definición legalista que, se basa en la protección social del trabajador, y la definición de productividad que se basa en el tamaño de la empresa, ingresos y productividad. Tomando en cuenta la definición productiva, la economía boliviana una vez más, presenta los porcentajes más elevados de informalidad (77%), por encima de Colombia (71%) y Perú (69%).

En lo referente a estudios de informalidad realizados exclusivamente a nivel nacional, varios autores han analizado esta problemática desde distintas perspectivas, todas ellas se encuentran resumidas en el trabajo de Yañez y Landa (2007).

En Bolivia, se trata de un sector bastante heterogéneo tanto en términos de su naturaleza como de su composición.

a) Características del mercado de trabajo informal

Examinando las diferentes categorías de empleo en la economía informal, se advierte que la categoría de trabajadores por cuenta propia es la ocupación que contribuye de mayor manera al empleo informal. Se muestra también una tendencia decreciente de la categoría de empleados y el incremento débil de la categoría de obreros.

Las demás categorías son relativamente poco importantes. Cabe destacar a los trabajadores familiares/aprendices, que representaban en el 2001 el 21% del empleo informal, pero que luego redujeron persistentemente su participación, alcanzando en 2007 solamente el 8% del

empleo informal. En cambio los empleados, que contribuyeron con el 10% del empleo informal en 2001, llegaron al 14% del total del empleo informal en 2007.

Durante todo el período estudiado, la principal actividad dentro de la economía informal fueron las ventas y reparaciones, que se mantuvieron por encima del 30% del total. Sin embargo, su participación fue decreciendo los últimos años. Le sigue en importancia la industria manufacturera, que aportó en promedio con el 15% en el período estudiado, con algunos años en los que se registraron pequeños aumentos (2002 y 2006). Otro sector importante fue el de transporte, almacenamiento y comunicaciones, que creció sostenidamente, llegando en 2007 al 13%.

Esta situación es atribuible a varios factores: entre ellos el nivel de profesionalización de las personas de escasos ingresos, que optan por involucrarse en actividades económicas que en corto plazo generan ingresos para sustentar a la familia, sin embargo muchas de estas actividades no están enmarcadas en las normas vigentes a nivel nacional, por lo que constituyen un sector informal de la economía que va en crecimiento. Las políticas nacionales orientadas a mejorar los conocimientos empíricos y técnicas de las personas que no hayan podido acceder a una profesionalización o tecnificación, todavía no han alcanzado los propósitos para los cuales fueron creadas e implementadas.

b) Condiciones de trabajo en los sectores formal e informal

Tradicionalmente el sector informal se ha analizado con el esquema de mercados duales. En este enfoque, el trabajador recibe un salario real diferente (considerando prestaciones) dependiendo del sector (formal o informal). El sector formal pagaría más por el mismo trabajo que el sector informal (Yáñez y Landa 2007).

Por ello, es en el sector formal donde todos los trabajadores desean trabajar, pero al que solo unos cuantos logran ingresar, debido a la existencia de diferentes barreras a la entrada. Quienes no logran insertarse en el sector formal, encuentran ocupación en el sector informal, pero solamente como su último recurso. En este caso deberíamos encontrar diferencias importantes entre las condiciones laborales, salariales y otras, entre estos dos mercados. Los ingresos laborales totales del sector formal son efectivamente sustancialmente mayores respecto al sector informal, para todo el período examinado. En 1997 la relación de los ingresos en el sector formal fue mayor en una proporción de 2 a 1 en relación al sector

informal. También se observa que los ingresos generados en el sector formal, bajaron continuamente entre 2001 y 2003, mientras que en el sector informal solamente disminuyeron en 2001.

En el ámbito formal existe mayor estabilidad laboral, pues la mayor parte de los trabajadores poseen algún tipo de contrato. En este sector solamente el 27 % de los trabajadores declara no tener ningún tipo de contrato, lo que contrasta con las declaraciones del sector informal, en el que casi el 89 % de los trabajadores declara no tener ningún contrato. Los trabajadores formales poseen mayor certidumbre sobre su empleo y, por tanto, sobre sus ingresos en relación a los trabajadores del sector informal.

Por otra parte, la información respecto a los porcentajes de quienes declaran recibir aguinaldo, de acuerdo a la formalidad del sector en el que trabajan, muestra que el 69% de los trabajadores formales recibieron aguinaldo. En cambio en el sector informal, el 93% declara no recibir este bono navideño (INE 2007).

La mayor proporción de empleo en el sector informal corresponde a personas que han aprobado el nivel primario, y en segundo lugar a quienes han aprobado el nivel secundario. En cambio el sector formal emplea principalmente a profesionales, y luego a quienes han aprobado el ciclo de educación secundaria.

Cuando se examina la distribución de edades de los trabajadores en los sectores formal e informal y los trabajadores del hogar para el período de estudio, se observa que la composición de edades es diferente para ambos grupos. El grupo de trabajadores en el sector informal es más joven que el grupo de trabajadores en el sector formal.

Los trabajadores informales difieren de manera importante de los trabajadores formales. Estos últimos tienden a tener mayor edad y mayor educación que los trabajadores informales. Adicionalmente el trabajo informal posee una importante participación de mujeres. Si las anteriores diferencias explicaran completamente los distintos niveles salariales entre los sectores formal e informal, la retribución reflejaría las cualidades de los empleados, y no tendría relación con el sector en el que trabajador realiza sus labores.

Aun cuando se ha tratado de controlar por la edad, el sexo, el nivel de instrucción, horas trabajadas, condición de indígena y la región, la variable de informalidad es significativa. Esto mostraría que hay diferencias salariales entre el sector formal y el sector informal que no se

explican por las características de los trabajadores. Debe notarse, sin embargo, la posibilidad que existan algunas variables no consideradas o no observables (por ejemplo dedicación al trabajo) que podrían explicar esta diferencia en remuneraciones.

Aun cuando los trabajadores formales reciben una mayor remuneración que los trabajadores del sector informal, cuando se examinan las causas de pertenencia al sector informal, y se agregan las respuestas de tradición familiar, horario flexible, no quiere tener jefe y tuvo la oportunidad de ser independiente, se tiene que el 66 % eligió trabajar en el sector informal. En cambio solamente el 27% ingresó al sector debido a que no encontró trabajo en el sector formal.

Parecería que aun cuando el sector formal paga mejor a las personas con las mismas características, los beneficios no monetarios asociados a un trabajo no formal son importantes para un grupo importante de trabajadores. Los resultados sobre las características de quienes participan en el mercado informal, es como sigue: los jóvenes, las mujeres, quienes poseen mayor nivel de instrucción y, quienes viven en los llanos, tienen mayor probabilidad de encontrarse en la informalidad por opción propia.

El hecho de que el 66 % estaba en la informalidad por decisión propia tienden a favorecer la hipótesis de que en Bolivia, una parte importante del sector informal no es un problema que surge de la segmentación del mercado de trabajo, sino que es una opción que han tomado los trabajadores. Toman la decisión de formar parte del sector informal, renunciando a los beneficios del trabajo en el sector formal, como el seguro social o los aportes a la jubilación, a cambio de los beneficios que pueden recibir de su inserción en el sector informal.

Es sugerente que quienes prefieran insertarse en el mercado informal sean las mujeres, y los jóvenes. Es muy probable que estos segmentos de la población valoren más la flexibilidad de horarios, que les permite realizar otras actividades (en el caso de las mujeres, el cuidado del hogar), frente a la retribución monetaria (y no monetaria) que pueden obtener de un trabajo formal. Es también posible, que dado que una importante porción de los empleados en el sector informal son trabajadores jóvenes, con una tasa de descuento temporal elevada, no valoren mucho los beneficios de los seguros de corto y largo plazo asociados al trabajo formal.

La legislación boliviana, es muy protectora del trabajador formal de jornada completa. Sin embargo, no existe mayor legislación para normar y facilitar el trabajo en otras formas, más

flexibles, de contratación. Se debería entonces normar formas de trabajo menos convencionales y más flexibles que permitan a quienes requieren de esta flexibilidad el ingresar al mercado de trabajo en condiciones de formalidad (trabajo por horas, por fracciones de jornada, por trabajo, etc.). Esto abriría la oportunidad de trabajar bajo la formalidad a una parte importante de quienes ahora optan por el mercado informal.

Por otra parte, quienes participan del mercado de trabajo informal posiblemente realizan un análisis de costo-beneficio sobre las obligaciones tributarias y el cumplimiento de las reglamentaciones a las que están sometidas las empresas formales, además de la corrupción en las inspecciones y en los trámites, factores que elevan sus costos de transacción. Estas razones han sido ampliamente estudiadas en la literatura (Perry 2007).

3.2.3. Trabajo informal

El empleo informal es un tema cuya complejidad se puede observar desde su definición ya que, actualmente, existen varias maneras de identificar a este sector propuestas por diferentes organizaciones. Así por ejemplo, la Organización Internacional de Trabajo (OIT) muestra su visión sobre el trabajo informal el cual define como característica primordial de todos los trabajadores informales el no ser reconocidos ni protegidos por los marcos legales y regulatorios. Otras características importantes que presentan los trabajadores informales según la OIT es la falta de protección social y de derechos de propiedad o de seguridad y también su dependencia de instituciones informales para el cumplimiento de contratos. Con esto vemos que la visión de esta organización se basa, sobre todo, en el apego de los trabajadores a los marcos e instituciones legales (OIT, 2002).

El enfoque empresarial, muy relacionado con analistas del Banco Mundial, ve al sector informal como un sector no regulado, aunque dinámico, conformado por empresas de pequeña escala que están ampliamente integradas con el sector formal y que buscan inicialmente eludir las rigideces y distorsiones generadas por la regulaciones estatales (este enfoque por tanto es muy afín al enfoque de la excesiva regulación).

Según este enfoque, los trabajadores informales están en el sector voluntariamente porque tratan en la medida de sus posibilidades de explotar las oportunidades que ofrece (aglutina el autoempleo, asalariados y trabajadores sin remuneración) pero los engloba como agentes emprendedores que aprovechan las circunstancias del mercado.

La teoría dualista define al sector informal como un conjunto de actividades que absorben a los individuos no calificados y no cubiertos por la legislación laboral que usan tecnología rudimentaria. Se considera que estos trabajadores han sido desplazados hacia la informalidad en contra de su voluntad por lo que, según esta visión este sector no presenta un proceso de crecimiento auto sostenible sino que evoluciona como un complemento del sector formal no compite. Dicho enfoque deben existir dos mercados urbanos con características distintas y barreras de entrada al sector superior, o formal, de la economía. (Blanes 2008). Enfoque dualista, en la versión vieja y nueva del Programa Regional del Empleo para América Latina (Doria Medina, 2006);

Según la autora el enfoque dualista define la informalidad como equivalente a pobreza y precariedad. Por tanto, inicialmente la definición se aplicó a los auto empleados, los trabajadores familiares sin remuneración y el servicio doméstico; posteriormente, se incorporó a este agregado las microempresas cuyo tamaño varía entre países de menos de 5 a menos de 20 trabajadores.

Este modelo dualista encuentra los orígenes del sector informal en la rigidez del mercado laboral formal, a pesar de ser ya muy antiguo, sigue siendo apoyado por algunos investigadores como Juan Ramón Brito quien realizó estudio en los que argumenta a favor de su validez a principio de los años noventa (Escobar y Ledo, 2013)

Teorías neo-liberales explican la emergencia del sector informal como el resultado de la excesiva intervención del estado en la economía y que sugieren que dicho sector no incluye solamente negocios tecnológicamente atrasado sino que también contiene pequeñas y grandes empresas con la misma productividad y tecnología que utiliza en el sector formal que, por cualquier razón, deciden hacerse formales. (FONDO DE PREVISIÓN VIAL, 2006)

Las teorías estructuralistas analizan los factores que mantienen o generan la brecha entre la oferta y la demanda de trabajo, de tal forma que la población excedente queda desempleado genera su propio empleo. Entre los factores que los estructuralistas mencionan para explicar el exceso de oferta laboral se encuentra principalmente los siguientes:

- Los flujos migratorios de tipo rural-urbano,
- La mayor participación laboral de los miembros familiares diferentes al jefe del hogar, especialmente de las mujeres. (Morales, 2007).

Los trabajadores contribuyentes al negocio familiar, también conocidos como trabajadores familiares no remunerados, son aquellos que están auto-empleados, al igual que los trabajadores por cuenta propia, en un establecimiento orientado al Mercado y operado por un familiar u otra persona que procedente del mismo hogar.

Por las características de los trabajadores en el mototaxismo en la ciudad de Cobijas, en la presente investigación se adopta la teoría empresarial, toda vez que los involucrados de forma voluntaria adoptan esta forma de subsistencia y están fuera de las regulaciones del estado en cuanto al aporte de impuestos para el desarrollo local y regional.

3.2.4. El mototaxismo como Informalidad Laboral

Informalidad laboral que utiliza el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE-Colombia) agrupa las siguientes posiciones ocupacionales: trabajadores familiares sin remuneración, trabajadores por cuenta propia no profesionales ni técnicos, empleados del servicio doméstico, empleados y patrones de empresas del sector privado de hasta diez trabajadores (Silva 2008).

A lo largo de los años el debate sobre la vasta y heterogénea economía informal se ha cristalizado en cuatro escuelas de pensamiento dominantes sobre su naturaleza y composición:

Escuela dualista: El sector informal de la economía comprende actividades marginales distintas del sector formal y no relacionado con él— que proporcionan ingresos a los pobres y una red de seguridad en tiempos de crisis.(Silva 2008).

Escuela estructuralista: Percibe a la economía informal como unidades económicas (microempresas) y trabajadores subordinados que sirven para reducir los costos de insumos y de mano de obra, y, de ese modo, aumentan la competitividad de las grandes empresas capitalistas. (Morales, 2007).

Los dualista: Son de la opinión que las unidades y actividades informales tienen pocos (si es que los tienen) vínculos con la economía formal; antes bien operan como un sector distinto de la economía, y la fuerza laboral informal la cual se asume como mayoritariamente autónoma—constituye el sector menos favorecido de un mercado laboral dualista o segmentado. Prestan relativamente poca atención a los vínculos entre las empresas informales y las regulaciones gubernamentales. Pero recomiendan que los gobiernos creen empleos y otorguen créditos y

servicios de desarrollo empresarial a los negocios informales, así como infraestructura básica y servicios sociales a sus familias.

Según los estructuralistas: La economía informal y la formal están intrínsecamente vinculadas. Perciben tanto a las empresas informales como a los trabajadores asalariados informales como subordinados a los intereses del desarrollo capitalista, proporcionando bienes y servicios baratos. Argumentan que los gobiernos deberían abordar la relación desigual entre el “gran capital” y los productores y trabajadores subordinados, reglamentando tanto las relaciones comerciales, como las de empleo (Morales 2007).

3.2.5. Descripción del Mototaxismo

a) Definición de Mototaxismo

El término MOTOTAXI es definido por el diccionario de la real academia española como “motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos”, a cambio de dinero de la misma forma que un taxi. Sin embargo este término ha sido acuñado ya en más de 25 países de diferentes lenguas para significar el vehículo motocicleta vehículo móvil de 2 ruedas en línea), motocarro (vehículo de 3 ruedas, carrozado, con componentes mecánicos de motocicleta) o mototrailer (motocicleta adaptada con carroza trasera) destinado a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros (Guevarraet *al.* 2008)

El término Moto taxísmo se usa para designar a una motocicleta que transporta personas a cambio de dinero, de la misma forma que un taxi. Se conceptúa el moto taxísmo como el servicio de transporte parecido al que ofrece un taxi, sin embargo, el gobierno con el fin de legalizarlos ha convenido en llamarlo moto taxísmo, el impacto económico del moto taxísmo sobre el transporte público organizado ha sido negativo, ya que al cobrar más barato y casi obligar a los pasajeros a ir con ellos han dejado sin trabajo a los taxistas. Por el medio imperante, los pasajeros se suben y los taxistas se aguantan (Rojas, *et al.* 2013).

En nuestro medio, tiene las mismas connotaciones, toda vez que para diferenciarlos del transporte de cuatro ruedas (taxis) se emplea el término mototaxi, en los últimos años también han entrado al mercado de transporte libre motorizados de tres ruedas que es una adaptación de carrocería a las motocicletas, con el propósito de ampliar la capacidad para transportar

mayor cantidad de personas (dos o tres aparte del conductor) o de carga para el transporte interurbano, sus servicios aun no son de demanda masiva, sin embargo las personas que operan este tipo de vehículos motorizados tienen las mismas condiciones socioeconómicas y condiciones laborales de los mototaxistas tradicionales.

c) **El fenómeno del mototaxismo**

En este proceso de perspectiva la globalización, la transformación del mercado de trabajo formal y el fortalecimiento del trabajo informal, que es una fuente alternativa de ingresos para proporcionar para la supervivencia de las poblaciones más pobres y sin los requisitos necesarios para su inclusión en el mercado formal. Es que el mototaxismo surgió, que se extendió a varias ciudades de Brasil, sin saber mucho acerca de sus condiciones de trabajo y salud.

En Brasil, el mototaxismo, es un servicio alternativo utilizado para el transporte, fue reconocida recientemente como una actividad profesional por el Gobierno Federal a través de la aprobación de la Ley 12009 de 29 de julio, de 2009, que regula el ejercicio de pasajeros en libros profesionales definiéndolo como "moto-taxis". Sin embargo, no existe un registro de la actividad en la Clasificación Brasileña de Ocupaciones (CBO), el Ministerio de Trabajo, que sólo menciona el "mensajero de la motocicleta" bajo CBO N° 5191-10, término que se refiere al profesional haciendo entrega de bienes y servicios a la comunidad de la calle, tanto haciendo uso de la motocicleta (Silva; Oliveira, Fontana, 2011).

Estas son actividades similares, utilizando el mismo vehículo de transporte como herramienta de trabajo, sin embargo, que se diferencian por el tipo de servicios que se ofrecen, y el transporte de personas punto divergente entre una ocupación y otra, que se configura como el propósito principal de controlador mototaxi.

Con los años, el proceso de urbanización ha llevado a una serie de problemas en el funcionamiento de los sistemas de transporte. En Brasil, se ha convertido en uno de los más graves problemas que enfrentan en las ciudades. Aliado a este problema, la urbanización también ha traído consecuencias negativas derivadas de los cambios en las relaciones de mercado, los cambios en la organización de los procesos de trabajo, generando desempleo y la

búsqueda constante de las actividades informales por las poblaciones como medio de lucha por la supervivencia y el sustento sus familias.

Por lo tanto, el aumento del desempleo ha hecho que el mototaxismo se constituya en una alternativa de trabajo y, en algunos casos, la oportunidad única de trabajar, para consolidar cada vez más como una fuente de ingresos para los actores involucrados en el negocio, y, Además, como un medio de locomoción para aquellos que requieren un servicio rápido, económicamente más barato, sin embargo, no siempre es seguro.

Según Massoud (2007), el servicio de mototaxi tiene ventajas para el usuario, tales como la disponibilidad (debido a la gran cantidad observada en las localidades) y la velocidad de desplazamiento. Ventajas para el conductor de mototaxi, porque la actividad está en una oportunidad de empleo. Sin embargo, con ello también se deriva rasgos negativos, como el aumento de la contaminación ambiental por gases emitidos por las motocicletas. y una mayor vulnerabilidad a la ocurrencia de accidentes de tránsito, que en el caso de los taxistas de motocicleta, se configura como un accidente trabajo.

La expansión de mototaxismo ha contribuido al aumento en las estadísticas de accidentes; sin embargo, no están debidamente registrados y las estadísticas publicadas sobre la incidencia de este tipo de accidentes con los taxistas de motocicleta (Silva *et al.*, 2008).

El mototaxismo se caracteriza, por lo tanto, como una actividad sujeta a varias condiciones, que son derivados de la exposición a los accidentes por causas externas y/o los agentes físicos, biológicos y psicosociales. Desde esta perspectiva, esta exposición puede influir negativamente en la calidad de vida y la salud de los conductores de taxis de la motocicleta, la dirección de impacto en su vida personal y como trabajador, además de sus familias de los usuarios del servicio, es decir, de todos los involucrados, directa o indirectamente relacionados con este fenómeno (Schlichting; Cavalheiro; Felizari, 2012).

Hay varios factores relacionados con la causa de estos accidentes y por lo tanto el cambio en la calidad de vida de los taxistas de motocicleta, como la fatiga causada por el exceso de trabajo. Estos profesionales suelen ser objeto de alternancia de turnos, viajes de más de 10 horas, condiciones peligrosas debidas a la violencia urbana, problemas mecánicos en la moto y

la mala conducta en la conducción, que puede conducir a estrés, la fatiga física y mental ralentizar sus reflejos y requiere atención en el tráfico, siendo facilitadores para la génesis de los accidentes (Andrade, 2000; Silva; Oliveira, Fontana, 2011).

En cuanto a los cambios de reversión, se sabe que esto puede tener efectos sobre la salud y se centran en la calidad de vida de estos profesionales, ya que este tipo de inversiones alteran el ciclo sueño-vigilia y traer daño a la capacidad funcional. Del mismo modo, la presión constante por parte de anticiparse a las necesidades de los usuarios, el lugar de trabajo se expandió en la vía pública, con el requisito de los clientes sobre el servicio, la presión del tiempo y la productividad exige agilidad y velocidad para realizar las tareas, favoreciendo la accidentes (Grisci; Scalco; Janovík, 2007).

Se puede ver muchos infracciones de las normas de tráfico, conduciendo la motocicleta, tales como conducir a alta velocidad, el uso de teléfonos móviles durante la conducción, malabares y otras conductas que aumentan los riesgos debido al caótico tráfico, atascos de tráfico, malas condiciones del camino y las carrera, contra el tiempo para cumplir con un mayor número de clientes, entre otros factores, lo que hace refuerzos para la ocurrencia de accidentes de trabajo y las demás consecuencias resultantes de su calidad de vida y la salud.

La vulnerabilidad es un fenómeno común, la causa y efecto de los desequilibrios socio-económicos, y la falta o desviación de valores, de las relaciones humanas.

No es sencillo comprometerse, pero los trabajadores sociales debemos fomentar la gestión, proponer políticas públicas de solidaridad con una ideología basada en la equidad, con participación. No es fácil pero los ingredientes los tenemos; experiencia, ética, formación y compromiso, los procesos la gestión y la retroalimentación son habilitadores de una intervención en la cual se pueda generar qué mejore la calidad de vida de los vulnerables, quienes tiene derecho a trabajar y vivir en ambientes sanos. Donde se les brinde políticas sociales que los protejan.

Finalmente creemos que el Trabajo social debe conservar sus valores (ideología humanista), e innovar sus estrategias, rescatar la práctica y avalar con diagnóstico socio- teórico y contextual.

3.2.6. Calidad de vida y la salud de los mototaxistas

La calidad de vida ha sido objeto de atención por parte de las poblaciones en los últimos años. Vive el mayor tiempo posible y con la máxima calidad aparece como una de las preocupaciones más antiguas de la humanidad, y por lo tanto el acto de cuidar la salud es inherente a estos anhelos. De esta misma manera, este deseo existía incluso antes de que la ciencia conociera las causas y el tratamiento de la mayoría de las enfermedades, como en la actualidad (Flausino, 2011). Por lo tanto, los seres humanos han tratado de satisfacer esas necesidades de la mejor manera posible en una lucha cada vez más para crear nuevos vínculos y estructuras relacionales que les servirán en la búsqueda de la satisfacción (Marques, 2000).

Desde esta perspectiva, la cuestión que involucra la relación de la salud humana de la calidad de vida ha sido objeto de varios estudios durante varias décadas. La mayoría de estos estudios tienen como principio fundamental básico el concepto de salud contemporánea definida por la OMS en 1948 como no solamente la ausencia de enfermedad, sino también un estado de bienestar físico, mental y social. Es de destacar que desde que la Asamblea Mundial de la Salud 1983, este concepto de salud ha sido constantemente re-definido, después de haber sido incorporado nuevas dimensiones, entre ellas la dimensión de la espiritualidad y de la concepción de la salud como un estado dinámico (Delfino *et al.* 2012).

La calidad de vida es una noción eminentemente humana, que en la actualidad se ha correlacionado con el grado de satisfacción sobre el tema de la vida familiar, el amor, social, ambiental y su sensibilización estética existencial. El término abarca un amplio campo de significados, lo que refleja el conocimiento, la experiencia y los valores de los individuos y las colectividades que se presentase en diferentes tiempos, espacios y diferentes historias, siendo esencial para la construcción de una representación social (Minayo; Hartz; Buss, 2000).

Según el Grupo de Calidad de Vida - La Organización de Calidad Mundial de la Salud de Grupo Vida, la calidad de vida es una construcción subjetiva (percepción de la persona de que se trate), multidimensional y consiste en dimensiones positivas (como la movilidad) y negativo (como dolor) y se basa en tres principios fundamentales: el funcionamiento físico, el estado y la satisfacción socioeconómico (Silva *et al.* 2011).

La calidad de vida relacionada con la salud (CVRS) se define como el valor atribuido a la vida, teniendo en cuenta: el deterioro funcional; las percepciones y las condiciones sociales que son inducidos por la enfermedad, enfermedades, tratamientos; y la organización política y económica del sistema de atención. Por lo tanto, se le asigna un valor a la duración de la vida cuando se modifica por la percepción de las limitaciones físicas, psicológicas, funciones sociales y oportunidades influenciados por estas enfermedades, su tratamiento y otros problemas de salud. Para estos autores, los conceptos fundamentales de la CVRS también sería la percepción de la salud, las funciones sociales, psicológicos y físicos, así como el daño relacionado con ellos (Auquier; Simeoni; Mendizabal, 2001).

Según Magnabosco (2007), la calidad de vida y la calidad de vida con relación a la salud, son conceptos distintos, y la calidad de vida por el bienestar de la persona de una manera más general, teniendo en cuenta no sólo la salud, sino también por su relación con otras variables, tales como las relaciones, relaciones laborales sociales, entre otros. Las ofertas de CVRS con los aspectos de salud que son valorados por el tema y la superposición de los componentes de la calidad de vida en general, influyendo directamente en la intersubjetividad de su percepción de bienestar.

Hay diferencias en el concepto de calidad de vida y la CVRS, sin consenso sobre estas definiciones, debido a la complejidad y subjetividad del sujeto. Con este fin, a los efectos de este estudio, se considera que tienen la calidad de vida relacionado con la salud coincide con los atributos valorados por el individuo: la sensación de bienestar, actividades realizadas razonable con respecto a la función física, emocional e intelectual y su capacidad para preservar estas habilidades para participar en las actividades de los valores en la familia, en el trabajo y en la comunidad (Wenger; Furberg, 1990; Magnabosco, 2007).

3.2.7. El estrés laboral y los aspectos psicosociales del trabajo

La calidad de vida de los taxistas de motocicleta puede estar influenciada por factores relacionados con su bienestar físico, funcional, espiritual/religiosa, laboral, psicosocial, relacional, entre otros. Es una ocupación que comenzó en forma oficiosa, y todavía permanece en esta situación en la mayoría de los casos, que está en constante vinculados a varias condiciones para aumentar su productividad y rentabilidad, exponiéndolos a múltiples

enfermedades capaces de generar estrés ocupacional y un impacto negativo en su proceso de salud / enfermedad.

El estrés y la ropa de trabajo han sido cada vez más relacionada con factores relacionados con el trabajo, lo que resulta en la enfermedad y la pérdida de la capacidad de trabajo. Por lo tanto, este problema ha atraído la atención y despertado debates y estudios en varios países para reconocer, prevenir o controlar el estrés laboral (Zanelli, 2010) y otros factores que pueden influir en la calidad de vida y otros aspectos de la salud de los trabajadores.

Los cambios tecnológicos, económicos e institucionales que tienen lugar, sobre todo en las últimas décadas, han dado lugar a profundos cambios en las formas de organización de plomo, incluso en relación con la gestión de personal. Estos cambios han provocado repercusiones en la salud y la integridad de los trabajadores en mototaxismo(Silva 2008).

La forma de gestionar las organizaciones y los trabajadores se han visto afectados por los cambios económicos, tecnológicos e institucionales que tienen lugar, sobre todo en las últimas tres décadas, y estos cambios se reflejan tanto en la salud y en la integridad del trabajador (Fernández y Gómez, 2010). Reestructuración interna de los procesos de producción se han relacionado con la aparición de nuevas formas de la enfermedad, que son pobremente caracterizadas como el estrés, la fatiga mental y física y otras manifestaciones de sufrimiento (BRASIL, 2002) relacionado con el trabajo.

Como los taxistas de motocicleta son trabajadores informales por lo general se hace complicado espectáculo que se encarga de esta gestión de la organización de su trabajo, la transferencia a esta voluntad por cuenta propia, incluso si trabajan en la sociedad, para gestionar su proceso de trabajo, así como la toma de decisiones por un mayor o menor exposición a los riesgos y peligros inherentes a su actividad profesional, sin perjuicio de la enfermedad y la discapacidad relacionada con el trabajo.

Con el aumento de la complejidad de las tareas realizadas en el trabajo, la presión del tiempo y la productividad, y la pérdida constante de la fuerza laboral activa, se ha hecho necesario para entender cómo la capacidad de la salud y el trabajo puede verse afectada por las condiciones

psicosociales adversa, causando que el estrés ocupacional (Araújo, 2003; Murofuse; Abranches; Napoleon, 2005; Elías y Navarro, 2006).

Los estudios demostraron que el estrés en el trabajo es una de la manifestación más importante de estrés, ya que la organización del trabajo obliga a la persona a una acción específica, exigiendo impacto en el aparato psíquico. En algunas condiciones puede provocar sufrimiento en el trabajo, que se puede atribuir al choque entre la historia individual, las esperanzas, deseos y proyectos, y la organización del proceso de trabajo que los ignora. De esta manera, las cargas desde el enfoque de trabajo en el soporte individual de una historia pasada en particular, reunidos con las condiciones de trabajo en la que se presente, que generan estrés laboral y sus implicaciones en la calidad de vida y salud de los trabajadores (Aguar Et Al. 2000; Dejours Molinier; 2004).

El estrés en el trabajo del mototaxista afecta la salud y la capacidad cognitiva, porque están influenciados por la exposición prolongada a factores de estrés físico y las respuestas a los factores de estrés fisiológicos, lo que resulta en un daño social, físico y psicológico (Limongi-France; Rodrigues, 2005; Romero; Oliveira; Nunes, 2008).

Los daños sociales pueden representar las pérdidas en las relaciones laborales, destacando la caída en el rendimiento laboral, el absentismo y la pérdida de las relaciones familiares y amigos. El daño físico se relaciona con la enfermedad en el cuerpo del trabajador, como la migraña, molestias musculo esqueléticas y los trastornos circulatorios. El daño psicológico es los trastornos emocionales que afectan al trabajador, a saber: inestabilidad emocional, agresividad e incluso el síndrome de burnout, que se caracteriza por el agotamiento emocional, despersonalización y reducida capacidad de trabajo (Abreu et al., 2002). En consecuencia, los trabajadores sometidos a estrés laboral no puede satisfacer suficientemente las exigencias del trabajo y por lo general están ansiosos, irritables y deprimidos (Inocente, 2005).

Por lo tanto, el trabajo se ha convertido en una cuestión de salud pública y comunitaria, sujeta a varios factores estresantes psicosociales relacionados con la naturaleza de las tareas (conflictos, sobrecarga, de responsabilidad, de concentración, entre otros factores), el contexto organizacional y social en que estas funciones se ejercen (clima, liderazgo gerencial, estructura física, sistema de comunicación, ruido excesivo, la iluminación, entre otras

circunstancias) y los factores individuales (historia personal, necesidades y deseos, etc.) (Limongi Francia; Rodríguez, 2005).

A medida que el estrés laboral tiene una etiología multifactorial, varios modelos se han desarrollado y validado para explicar sus causas, y la mayoría de los estudios relacionados con el estrés en el trabajo ha sido la incorporación de los aspectos psicosociales del trabajo como elementos presentes en esta dimensión (Araújo; Libre; Araujo, 2003 ;Sria; Fernandes; Gomes, 2010; Santos, David, 2011; Mascarenhas, 2011).

Aspectos psicosociales relacionados con la interacción con usuarios, el contexto, las condiciones de organización y capacidad de trabajo, sus necesidades, la cultura y los elementos de trabajo adicional personales, que pueden, en función de su percepción y la experiencia, la influencia de la salud, la satisfacción y el rendimiento en el trabajo (OIT, 1986). Por lo tanto, la evaluación de estos factores psicosociales puede ser importante para la prevención de enfermedades relacionadas con el trabajo y la promoción de la salud y mejora de la calidad de vida de estos trabajadores (Fernandes; Rocha, 2009).

La evaluación de los aspectos relacionados con la dimensión psicosocial del trabajo, que abarca el estrés en el trabajo, ha sido objeto de estudios recientes en el campo de la salud y el trabajo. Por lo tanto, varias propuestas teóricas y metodológicas se han elaborado con el fin de establecer una evaluación de esta dimensión (Araújo; Libre; Araújo, 2003; Sria; Fernandes; Gomes, 2010).

Entre estos modelos, no es el modelo de control de la demanda (Modelo DC), propuesto por Karasek a finales de 1970, que investiga los aspectos psicosociales del trabajo a través del Cuestionario contenido Trabajo - JCQ (Cuestionario sobre el contenido de la obra) , que fue desarrollado para medir los aspectos psicosociales relacionados con dos dimensiones presentes en el lugar de trabajo, demandas psicológicas y el control de las tareas realizadas por el empleado (Karasek, 1979; Araujo, 2003).

Demanda psicológica se refiere a las exigencias psicológicas experimentadas por los trabajadores en el desempeño de su cometido. Implica nivel de concentración, carga de trabajo, la presión del trabajo, la interrupción de las tareas y la necesidad de esperar a que las

actividades llevadas a cabo por otros trabajadores (Araújo, 2003). Tener control sobre las actividades incluyen aspectos relacionados con las habilidades en el trabajo (grado en que el trabajo permite aprender cosas nuevas, repetitividad, creatividad, tareas variadas y el desarrollo de habilidades especiales individuales) y autoridad en la toma de decisiones en el lugar de trabajo (capacidad individual para tomar decisiones sobre su propio trabajo, la influencia del grupo de trabajo y en la política de gestión) (Karasek, 1979; Araujo; Libre; Araújo, 2003).

A través de la interacción entre los niveles altos y bajos de exigencias psicológicas y tareas de control se distinguen cuatro categorías de experiencias en el trabajo: de baja tensión (baja demanda y alto control), trabajo pasivo (baja demanda y bajo control), de alta tensión (alta demanda y bajo control) y el trabajo activo (alta demanda y alto control) (Karasek, 1979; Araújo, 2003).

Estas categorías incluyen diferentes riesgos para la salud de los trabajadores y pueden ser representados por cuadrantes atravesado por dos diagonales. La Diagonal se refiere a la transición entre la baja demanda y alta demanda, lo que representa el riesgo de trastorno psicológico y la enfermedad mental, como la fatiga, la ansiedad, la depresión e incluso enfermedad física relacionada con el trabajo; la diagonal B muestra la variación del empleo pasiva a la activa labor y consiste en situaciones de motivación para desarrollar nuevos comportamientos (Karasek; Theorell, 1990).

Interpretación de estas dimensiones, mayores las exigencias psicológicas y menos control sobre el proceso de trabajo (cuadrante 1), mayor será el riesgo para los trastornos psicológicos y enfermedades físicas, causando un desgaste de los trabajadores y los efectos nocivos para su salud. Cuando el trabajo está relacionado con la baja demanda y bajo control (cuadrante 4), que se define como un trabajo pasivo puede resultar en disminución de la actividad general de los trabajadores y la reducción de su capacidad para producir soluciones para hacer frente a las actividades y problemas y puede conducir a la pérdida la capacidad y el desinterés (Karasek.Theorell, 1990; Alveset *al*, 2004; Araújo, 2003).

El trabajo activo (cuadrante 2) se caracteriza por tener la exposición intermedia, que se celebra en alta demanda psicológica y situación de alto control sobre las tareas ejecutadas y se

relaciona con alta prevalencia de trastornos psíquicos menores (DPM), que puede ser perjudicial para la salud mental individuos (Araújo, 2003).

El trabajo clasificado como bajo demanda, es decir, sometido a la baja demanda psicológica y alto control sobre las tareas (Cuadrante 3), se puede considerar como grupo no expuesto, o menos expuestos a factores de riesgo psicosocial, que es menos perjudicial para el trabajador (Araújo, 2003; Cardoso et al, 2011).

En la presente investigación se adopta el modelo demanda (Modelo DC), propuesto por Karasek, toda vez que el mototaxista, se halla expuesto a presión del tiempo y la productividad, y la pérdida constante de la fuerza laboral activa, haciéndose necesaria entender cómo la capacidad de la salud y el trabajo puede verse afectada por las condiciones psicosociales adversa, causando que el estrés ocupacional.

3.2.8. Rol del Trabajo Social respecto a trabajador del sector informal

El Trabajo Social pone de manifiesto como profesión la necesidad de que se trabaje con y para las personas escuchando sus propuestas, demandas y facilitando procesos de empoderamiento que contribuyan a la mejora en su calidad de vida. De acuerdo con Morera (2008) él y la profesional en Trabajo Social debe: “estar en capacidad de comprender e intervenir ante las múltiples, diversas y complejas manifestaciones de la cuestión social en las poblaciones (según sexo, edad, condición de acceso al trabajo, situación económica, género, entre otras), con un claro posicionamiento crítico ético-político y con solidez teórico-metodológica y técnico-operativa, en función del mejoramiento de las condiciones de vida, mediante la promoción, defensa, restitución y exigibilidad de los derechos humanos” (Morera 2008). Esa claridad es la que se requiere para trabajar con la población que labora en el sector informal. Ética y política porque urge definir derechos específicos para esta población y posteriormente reivindicarlos, ya que como se ha mencionado, no existe una legislación específica para el sector informal de la economía, no existen directrices claras y concretas donde se aborden y estipulen los derechos para esta población. Éticamente, en concordancia con los compromisos adquiridos por ser profesionales en Trabajo Social, es necesario partir de las necesidades e inquietudes de estas personas, facilitar procesos de organización y empoderamiento de esta

población y construir herramientas e insumos teóricos que contribuyan a la defensa y promoción de sus derechos.

Trabajo Social es una carrera multidimensional en la que se forman profesionales para trabajar con las diversas manifestaciones de la cuestión social, es decir, que pueden trabajar: “con poblaciones en condiciones de pobreza y exclusión social, víctimas de la violación e incumplimiento de sus derechos económicos, sociales y políticos” (Morera, 2008), lo que implica constante renovación de conocimientos, reivindicación y exigibilidad de derechos, así como un accionar integral y complejo que determine a favor del bienestar común.

Es necesario darse a la tarea, desde la carrera, a esa renovación y también a la innovación de conocimientos; por ejemplo investigando sobre este grupo poblacional participante y a través de esa constante investigación plantear líneas de acción concretas para su abordaje y buscar participar activamente en torno a las políticas sociales dirigidas hacia esta población. En el que hacer de la profesión de Trabajo Social, con respecto a la población que trabaja en el sector informal se podría realizar acciones más que todo de índole socioeducativo-promocional. El modelo socioeducativo-promocional comunitario.

Este modelo consiste en una acción educativa de información y formación a partir de problemas significativos para los actores involucrados mediante procesos de concienciación de capacitación, movilización de recursos personales, grupales, comunales e institucionales y construcción de redes y alianzas de solidaridad, los actores construyen su realidad y configuran estrategias de acción orientadas a participar en la toma de decisiones, para contribuir a transformar su realidad y con ello tener acceso a una mejor calidad de vida.

El objetivo es la participación en la toma de decisiones, la lucha por una mejor calidad de vida de los involucrados (Molina y Romero, 2001).

Para poder desarrollar labores de información y formación es necesario que las y los profesionales en Trabajo Social conozcan sobre las condiciones laborales, económicas y de derechos de esta población; y posterior a ello, planear acciones de intervención formativas e informativas en cuanto a sus necesidades. En el accionar de las instituciones con el abordaje de esta población, se debe valorar la importancia de la creatividad en los procesos

socioeducativos-promocionales-comunitarios y buscar la excelencia, sensibilidad y ética en los procesos de administración de lo social. Es así como: “el Trabajo Social debe ocupar el puesto de agente multiplicador de lo creativo, en busca de procesos sociogestionarios”. Esa creatividad implica compromiso profesional, constante formación y actualización de conocimientos. Así como un compromiso ético para con la población en la búsqueda de sus derechos, en este caso para con las personas pertenecientes al sector informal de la economía.

Los(as) profesionales en Trabajo Social que trabajen con esta población tienen que conocer la realidad nacional, manejar los problemas sociales que aquejan a la sociedad, conocer sus implicaciones y alcances; así como ser una persona comprometida con la investigación, la lectura y la realización de diagnósticos. Con respecto al abordaje que se le debe brindar a esta población, en primera instancia es necesario generar un compromiso desde las diversas organizaciones en cuanto a la defensa y exigibilidad de los derechos en torno a esta población. Así mismo los diversos profesionales en Trabajo Social que trabajen con esta población deben creer en las potencialidades de las personas para convertirse en protagonistas de su proceso de cambio. También deben ser profesionales que posean capacidad de análisis crítico y reflexivo del contexto en el que se desenvuelven las personas trabajadoras del sector informal de la economía y además con inquietud e iniciativa investigativa sobre la realidad de este grupo poblacional. La persona profesional en Trabajo Social para trabajar con esta población, debe contar con capacidad de innovación para generar diversas estrategias de intervención con respecto al abordaje de estas personas, así mismo debe contar con sensibilidad y capacidad de escucha para atender las propuestas y demandas de esta población. La capacidad para trabajar en equipo interdisciplinariamente, así como el respeto y tolerancia hacia las decisiones y puntos de vista de los demás son también características, con las cuales debe contar el o la profesional en Trabajo Social que vaya a trabajar con la población adulta mayor del sector informal de la economía. De igual manera, la habilidad para administrar planes, programas y proyectos; así como la facilidad para establecer relaciones y coordinaciones interinstitucionales en beneficio de la población son dos de las principales características con las que debe contar el o la trabajadora social para atender a la población en estudio, a la cual se le violentan una serie de derechos. De acuerdo con los derechos que les son violentados a esta población se pueden establecer acciones específicas que respondan a su atención. En cuanto a la violación del derecho a un trabajo digno se pueden impulsar: La generación de fuentes de

empleo en las que se aprovechen las habilidades y conocimientos de estas personas, por ejemplo por medio de la creación de una bolsa de empleo desde el Ministerio de Trabajo.

Así mismo, se debe velar por la protección de los derechos laborales de estas personas y para ello hay que generarlos, ya que no se encuentran explícitos para la población como tal. Esto se logra organizando las personas en torno a un fin común, que sería la defensa de los mismos. Una vez hecho esto, empoderar a la población para que defiendan sus derechos y los ejerzan.

Con respecto a la violación del derecho a la información, todas las organizaciones estudiadas tienen una responsabilidad directa, y es que las personas no conocen las Leyes y normas vigentes a nivel internacional y nacional, no saben cómo organizarse.

En conclusión para la autora de la presente investigación, las funciones de la trabajadora social para con este sector, debe empezar por conocer la realidad de los involucrados en la actividad del mototaxismo, en segundo lugar buscar explicaciones a los fenómenos identificando las causas y efectos, para posteriormente proponer, el modelo socioeducativo-promocional-comunitario consiste en brindar: “información y formación con base en problemas significativos para los actores involucrados y definición de alternativas y su ejecución, con la finalidad de lograr la participación en la toma de decisiones y la lucha por una mejor calidad de vida por parte de los actores involucrados” . Acciones estratégicas dirigidas a las causas del problema, finalmente socializar las estrategias para su adopción por las instituciones responsables o profesionales en forma inter y multidisciplinaria, haciéndose necesaria un trabajo grupal en la que esté incluido uno o más trabajadoras o trabajadores sociales.

3.3. Marco referencial

3.3.1. Investigaciones sobre el Mototaxismo

Castillo, Galarza y Palomino (2013), en un estudio denominado “Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas Cartagena – Colombia” obtuvieron los siguientes resultados: Las condiciones de trabajos y salud de los mototaxistas están mediadas por agentes físicos, locativos, de carga física y psicosociales que generan problemas de salud.

La mayor parte de los mototaxistas son hombres; así mismo, el diagnóstico nacional de condiciones de salud y trabajo de las personas ocupadas en el sector informal de la economía de 20 departamentos de Colombia, demostró que la mayoría de las personas dedicadas a la informalidad son hombres. Esto sugiere que el sexo masculino es el que responde por las necesidades del hogar y asume roles y trabajos de mayor exigencia, en especial aquellos donde es necesario utilizar la fuerza física y la resistencia. Esto se refuerza con el hecho de que la mayor parte de los encuestados vive en unión libre, situación similar a lo presentado en Sincelejo donde una tercera del total de la muestra, son personas que conviven en unión libre y una cuarta parte están casados, lo que implica para las personas que se dedican a este oficio responsabilidades que los obligan a desempeñar esta labor con el fin de obtener recursos que permitan brindar bienestar a sus familias.

Casi la mitad de los mototaxistas son bachilleres, una pequeña parte ha finalizado estudios universitarios; estos datos son similares a lo reportado en Sincelejo, que terminó sus estudios de secundaria y el restante terminó sus estudios profesionales completos e incompletos. Lo anterior demuestra que en esta actividad informal cada vez es mayor el número de personas que consideran el mototaxismo como un medio de empleo de poca exigencia, que les permite tener una mejor solvencia económica. Así mismo, se destaca el porcentaje de personas con estudios superiores que, debido a las condiciones de desempleo del país y de la región, se ven en la necesidad de recurrir a este oficio.

Gran parte de los mototaxistas de Cartagena desea cambiar de actividad. Esto es de particular interés, debido a que en Sincelejo la población encuestada indicó que desea cambiar el mototaxismo como labor generadora de ingresos para el sustento familiar. Lo anterior puede indicar que para estos trabajadores los ingresos económicos que esta labor reporta no son suficientes para satisfacer sus necesidades y para el desarrollo personal, lo que los motiva a buscar mejor calidad de vida para ellos y las personas a su cargo.

La afiliación en la población encuestada fue un tema de gran interés para este trabajo; aseguró que no tienen ningún tipo de afiliación a seguridad social. Lo que difiere por lo reportado en el Diagnóstico Nacional de Condiciones de Salud y Trabajo de las personas ocupadas en el sector informal de la economía de 20 departamentos de Colombia, que señala que los trabajadores informales están afiliados al régimen subsidiado.

Respecto a la exposición a ruidos en el trabajo, más de la mitad de los participantes manifiestan estar expuesto a un nivel de ruido no muy elevado; menos de la quinta parte aseguró estar expuesto a ruido elevado y muy elevado.

Al cuestionar sobre la exposición en su trabajo a la luz ultravioleta (luz solar) manifestó estarlo, lo cual es de esperarse teniendo en cuenta que el desempeño de esta labor es a la intemperie, bajo alta exposición al sol; lo que constituye un riesgo que conllevaría a presentar a mediano o largo plazo lesiones precancerosas y cáncer de piel.

La mediana de horas de trabajo de los mototaxista es de 10 horas, similar situación se evidencia en Sincelejo, donde las personas que desempeñan este oficio lo hacen en promedio de 6 a 10. Lo anterior difiere con lo contemplado por el Derecho Laboral en Colombia que estipula que la jornada laboral ordinaria cubre un máximo de 48 horas semanales (8 horas diarias). Esto puede explicarse en el hecho de que la intensidad de horas dedicadas al trabajo se relaciona con la dependencia económica y/o necesidades percibidas tanto personales como familiares del trabajador.

En cuanto a la organización del horario de trabajo, se evidenció que los mototaxistas encuestados pueden determinarlo por sí mismo, que manifestó tener un horario flexible. Algo similar se observa en Sincelejo donde los resultados del estudio muestran que la mayoría de la población encuestada decide la organización de su horario (laboran tanto en el día como en la noche), lo que puede deberse a la propiedad que tengan los mototaxistas sobre el vehículo.

Del total de la población encuestada, ha sufrido accidentes que requirieron de atención médica; datos similares se encontraron en el estudio de Sincelejo, donde los mototaxistas afirmó haber sufrido un accidente de tránsito. Esto puede deberse a factores como; inestabilidad de los terrenos, imprudencia por estos en las vías y manejo a altas velocidades, lo que se refleja en el aumento de la accidentalidad y de eventos traumáticos en la ciudad.

Al indagar si los mototaxistas consideran que su trabajo afecta su salud, se observó que, cree que sí lo hace, y las afecciones más frecuentes son los dolores de espalda y nuca, enfermedades de la piel, cefalea y estrés, y se obtuvo una mediana de consultas al año de 4, a diferencia de lo encontrado en Sincelejo, donde el total de la muestra tomada para el estudio

asiste al médico, con una frecuencia entre dos y tres visitas al año; entre las principales razones de asistencia se encuentran; cita por control, seguida de afecciones respiratorias.

Esto puede estar relacionado con que la población estudiada no cuenta con afiliación a salud y sus ingresos son relativamente bajos, lo que se constituye en una barrera real para la utilización de los servicios de salud.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. Características generales de los mototaxistas

Para una mejor comprensión y contextualización de la investigación, en este acápite se muestran las características generales del entorno personal y familiar de los mototaxistas, debido a que la ciudad de Cobija tiene algunas peculiaridades como es la ubicación fronteriza con el vecino país del Brasil, una significativa parte de la población es inmigrante de otras regiones del país como son los departamentos del Beni, La Paz, Oruro y en menor proporción los demás departamentos, asimismo las condiciones climáticas y topográficas favorecen el uso de mototaxi como medio de transporte alternativo y de fácil acceso para los usuarios.

4.1.1. Edad de los mototaxistas

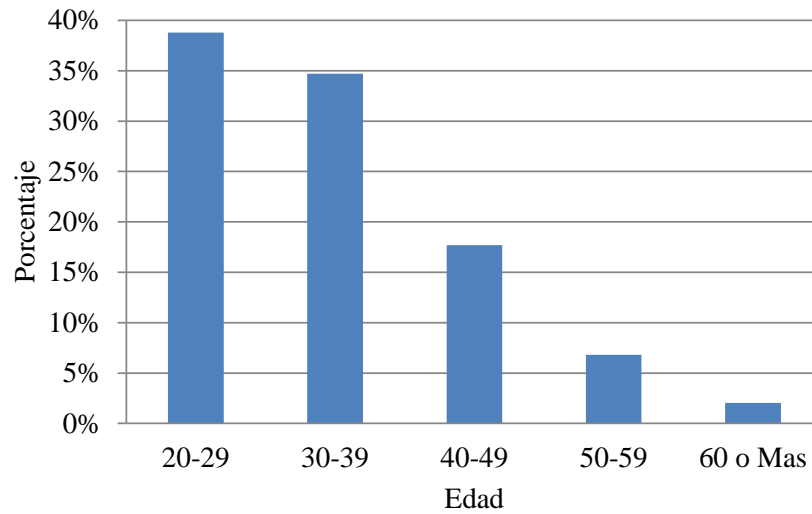
La edad de las personas que se dedican a esta actividad varía desde los 20 años hasta 65 años, sin embargo la mayor proporción de taxistas tiene edades comprendidas entre los 20 y 40 años, a partir de esa las frecuencias ya disminuyen significativamente.

Tabla 2. Edad de los mototaxista

Clases de edad	Número	Porcentaje
20-29	57	38,8%
30-39	51	34,7%
40-49	26	17,7%
50-59	10	6,8%
60 o Mas	3	2,0%
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 1. Edad de los motoxistas



La mayor proporción de mototaxistas entre las edades de 20 a 29 años, muestra que esta actividad permite que jóvenes sin mayor necesidad de capacitación, puedan ingresar al sector y obtener ingresos de manera inmediata, en muchos casos para resolver sus necesidades básicas y en otros las de su familia.

4.1.2. Género de los mototaxistas

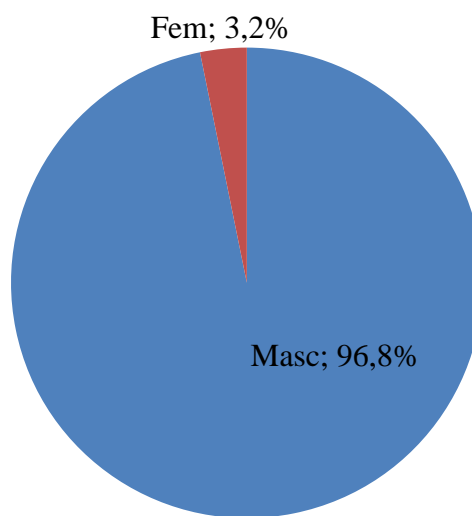
Por las características de esta actividad, la presencia de las personas del sexo femenino es mínima, toda vez que el trabajo requiere sacrificio y en muchos casos exposición a condiciones adversas y/o condiciones climáticas.

Tabla 3. Mototaxistas según género

Género	Número	Porcentaje
Femenino	5	3,2%
Masculino	152	96,8%
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 2. Mototaxistas según género



En el pasado, a esta actividad solo se dedicaban los del género masculino, sin embargo debido a las necesidades que también afrontan las personas del sexo femenino, desde aproximadamente una década han ingresado al sector, en algunos casos las mujeres son las que tienen que mantener a los demás miembros de su familia, en otros casos son madres solteras. En casos excepcionales el jefe de familia tiene algún tipo de limitación (discapacidad), en cuyo caso la persona de sexo femenino cumple el rol de jefe de hogar.

4.1.3. Estado Civil

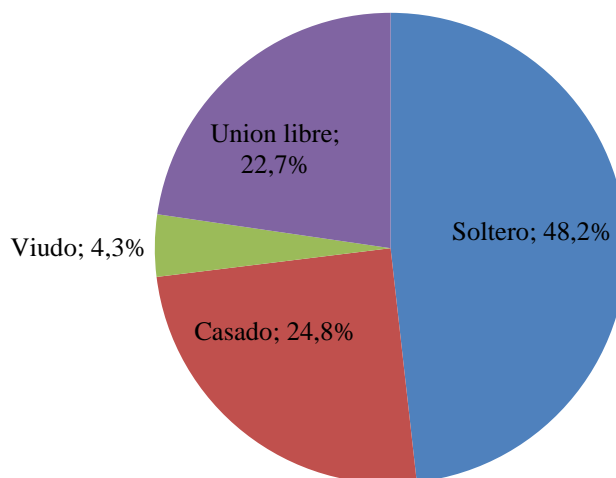
Una mayoría de las personas que se dedican a esta actividad son solteros, sin embargo una significativa proporción de casados y los de unión libre, lo que indica que esta actividad no es exclusiva de algún tipo de estado civil.

Tabla 4. Estado civil

Estado civil	Número	Porcentaje
Soltero	68	48,2%
Casado	35	24,8%
Viudo	6	4,3%
Unión libre	32	22,7%
NR	16	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 3. Estado civil



Esta situación es una particularidad de la ciudad de Cobija, poblaciones intermedias del departamento Pando y otros departamentos como Beni, donde la población prefiere no llegar al matrimonio, sin embargo analizando desde el punto de vista social, esta situación da origen a varios problemas como la desintegración familiar, hijos que quedan en poder de solo uno de

ellos, en la mayoría con la madre, que posteriormente afronta problemas socioeconómicos para mantener a la familia.

4.1.4. Dependientes

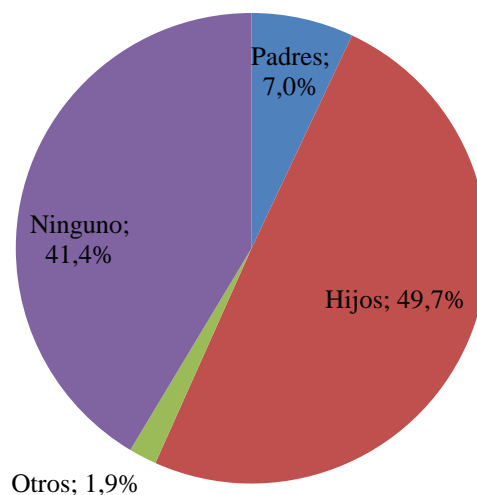
Cerca del 50% de los mototaxistas tienen como dependientes a hijos a quienes deben mantener con los ingresos excedentes que generan, en menor proporción también deben mantener a los padres y otros.

Tabla 5. Dependientes

Dependientes	Número	Porcentaje
Padres	11	7,0%
Hijos	78	49,7%
Otros	3	1,9%
Ninguno	65	41,4%
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 4. Dependientes



Considerando que la edad de los mototaxistas se concentra entre los 20 a 4º años, es comprensible que en esta etapa de la vida están en la edad reproductiva por tanto cuentan como dependientes hijos que aún no han alcanzado la mayoría de edad, constituyendo una responsabilidad para el responsable de la familia que debe hacerse cargo de la dotación de

vivienda, alimentación y educación. Y cuando se presentan situaciones económicas adversas debe buscar por todos medios generar ingresos de manera inmediata.

4.1.5. Departamentos de origen

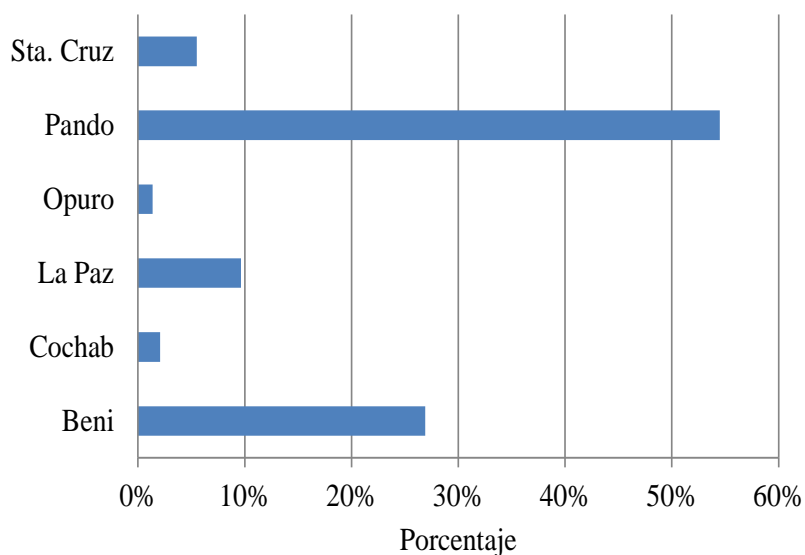
La mayoría de las personas dedicadas a esta actividad son originarios del lugar, es decir de la ciudad de Cobija (Pando), sin embargo una significativa proporción es originario del departamento del Beni, específicamente de la localidad de Riberalta y otras ciudades como Guayaramerín.

Tabla 6. Departamento de origen

Departamentos	Número	Porcentaje
Beni	39	26,9%
Cochabamba	3	2,1%
La Paz	14	9,7%
Oruro	2	1,4%
Pando	79	54,5%
Santa Cruz	8	5,5%
NR	2	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 5. Departamento de origen



A pesar de que la mayoría son originarios del mismo departamento Pando, una significativa parte de ellos son naturales del vecino departamento del Beni, la migración de esta población se debe entre otros a lo siguiente: la situación de pobreza es más aguda, específicamente en las localidades de Riberalta y Guayaramerín, otra parte significativamente se traslada al departamento Pando durante la zafra de castaña y al observar de las mejores condiciones económicas comparativas con su lugar de origen optan por quedarse.

4.1.6. Años que vive en Cobija

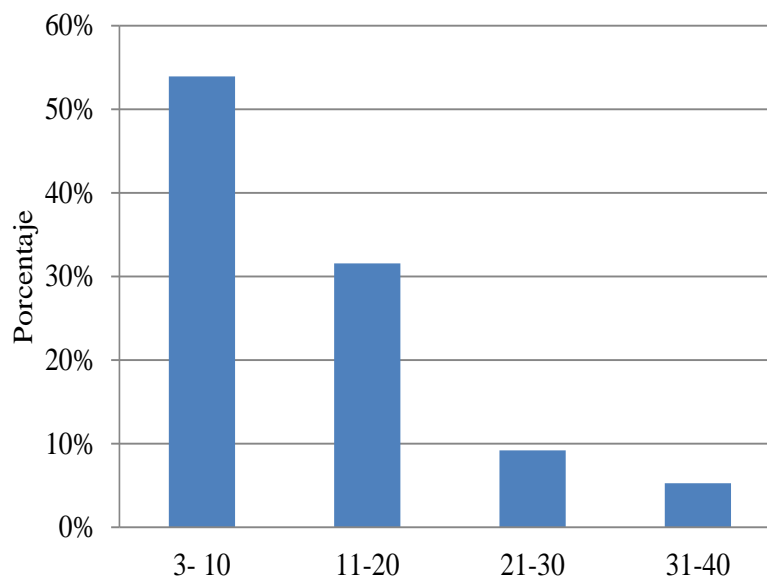
De las personas que migraron de otros departamentos y ciudades a Cobija, la mayor proporción reside en esta entre 3 a 10 años, seguido por aquellos que están entre 11 a 20 años, los que viven más tiempo representan una mínima proporción.

Tabla 7. Años en que vive en Cobija

Años en Cobija	Número	Porcentaje
3- 10	41	53,9%
11-20	24	31,6%
21-30	7	9,2%
31-40	4	5,3%
Nativos	71	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 6. Años que vive en Cobija



4.2. Características socioeconómicas

La descripción de las características socioeconómicas de los involucrados en la actividad del mototaxi en la ciudad de Cobija, permiten analizar con objetividad la problemática que se aborda en la presente investigación. El nivel de educación, los ingresos de la familia, la composición familiar constituyen aspectos que el trabajador social debe conocer para proponer estrategias de intervención y orientar su accionar para aportar a la solución estructural a través de políticas sociales.

4.2.1. Ocupación alterna

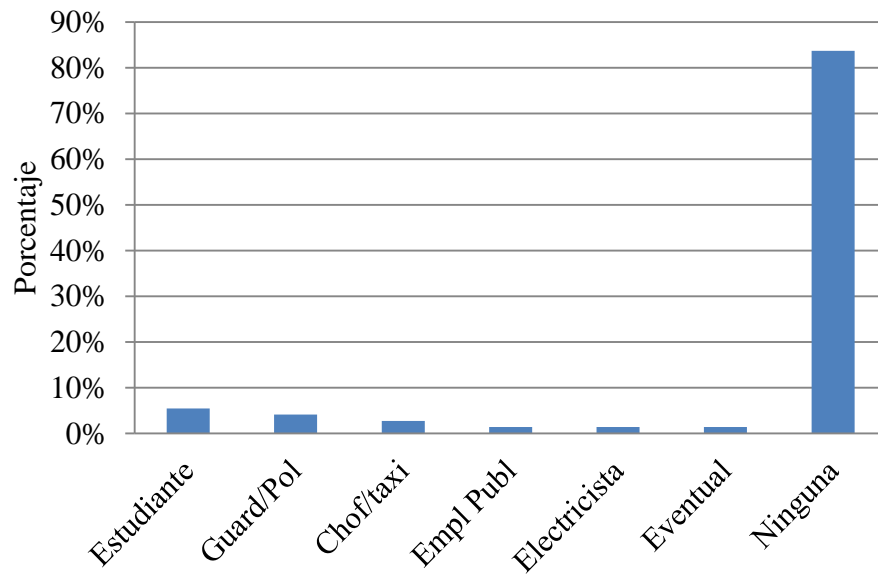
Como se puede apreciar en la tabla y gráfico siguientes, la mayoría de las personas dedicadas al mototaxismo tienen a ésta como única actividad, de los restantes 16,3% tienen como actividades alternas: el estudio, trabajan como policías o guardias, choferes de taxis de cuatro ruedas, son empleados públicos y otras actividades de carácter eventual.

Tabla 8. Ocupación alterna

Ocupación	Número	Porcentaje
Estudiante	8	5,4%
Guardia/Policía	6	4,1%
Chofer/taxi	4	2,7%
Empleado público	2	1,4%
Electricista	2	1,4%
Eventual	2	1,4%
Ninguna	123	83,7%
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 7. Ocupación alterna



Como es posible advertir, el hecho de que la mayoría tenga como única alternativa el mototaxismo como actividad para genera ingresos llama la atención, toda vez que de continuar esta situación, con el crecimiento de la población y la adopción de esta labor y, como se ve en la actualidad, el número irá en crecimiento acelerado, creando condiciones de competitividad y decadencia como alternativa para conseguir ingresos para el sustento de la familia, haciéndose necesaria la implementación de estrategias de capacitación a la juventud en ocupaciones alternativas, a nivel de técnico medio o superior.

4.2.2. Ocupación del conyugue

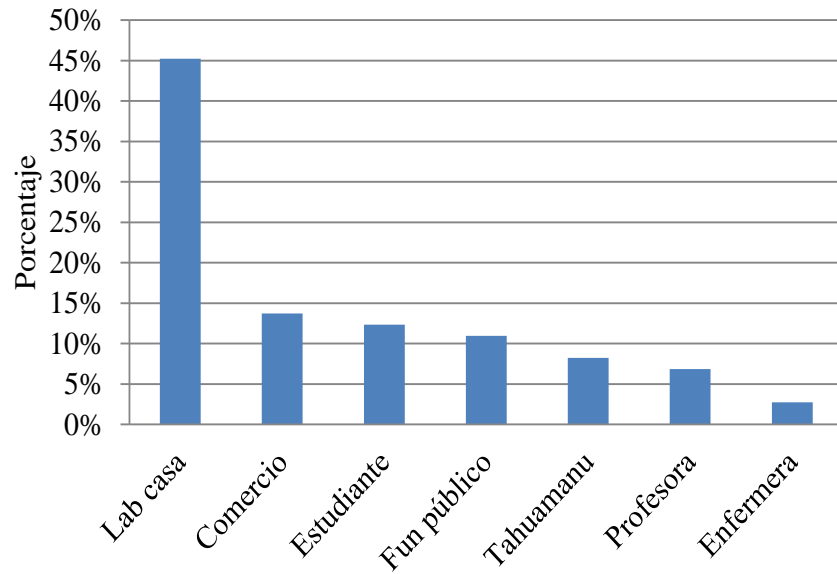
Considerando que la mayor proporción son solteros o jóvenes, aún no tienen conyugue, de los que sí tienen conyugue, una mayoría relativa son las labores de casa, seguida de otras actividades como el comercio, estudiantes, funcionarios públicos, etc.

Tabla 9. Ocupación del conyugue

Ocupación	Número	Porcentaje
Labores casa	33	45,2%
Comercio	10	13,7%
Estudiante	9	12,3%
Funcionario público	8	11,0%
Empresa privada	6	8,2%
Profesora	5	6,8%
Enfermera	2	2,7%
No tiene conyugue	74	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 8. Ocupación del conyugue



El hecho que una proporción significativa de conyugues tengan como ocupación las labores de casa o sean estudiantes (que no generan ingresos), hace que los ingresos del hogar tengan como único responsable el mototaxista.

4.2.3. Ingresos mensuales

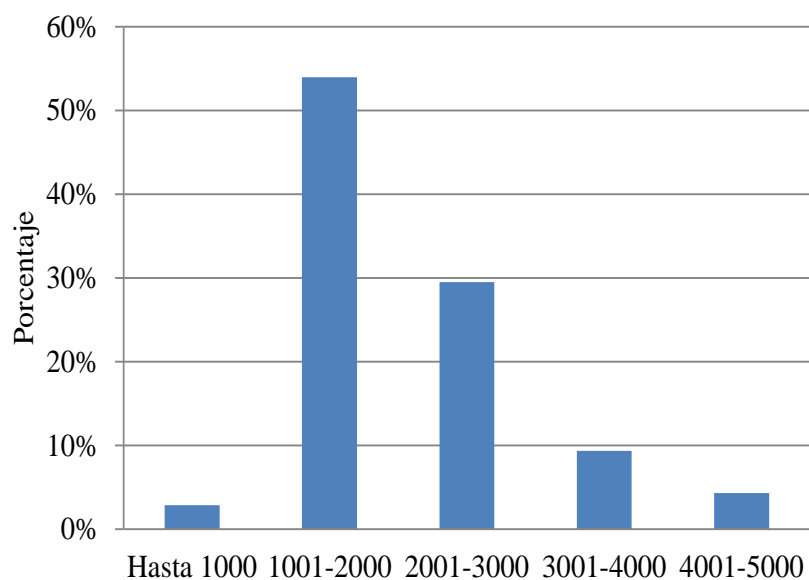
Los ingresos mensuales de los mototaxistas varía desde menos de 1000 hasta 5000 bolivianos, sin embargo en la mayoría de los casos varía entre más de 1000 a 2000 bs/mes, seguido por aquellos que tienen entre más de 2000 a 3000 bs/mes.

Tabla 10. Ingreso mensual

Ingresos	Número	Porcentaje
Hasta 1000	4	2,9%
1001-2000	75	54,0%
2001-3000	41	29,5%
3001-4000	13	9,4%
4001-5000	6	4,3%
NR	8	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 9. Ingreso mensual



Estos datos, indican que en general la persona que se dedica al mototaxismo vive en condiciones pobreza, considerando que el costo de la canasta familiar en el ciudad de Cobija es comparativamente más elevada en comparación con otras capitales de departamento, esto se debe a la ubicación geográfica del departamento Pando y particularmente la ciudad de Cobija, fronteriza con las poblaciones de Brasilea y Villa Epitaciolandia, donde la economía es inestable. Por otra parte esta ubicación alejada del eje central de Bolivia hace que los productos importados de esos departamentos incrementen significativamente el precio para el consumidor final, empeorando en la época de lluvias cuando las carreteras son intransitables, debido importarse alimentos vía aérea.

4.2.4. Grado de instrucción

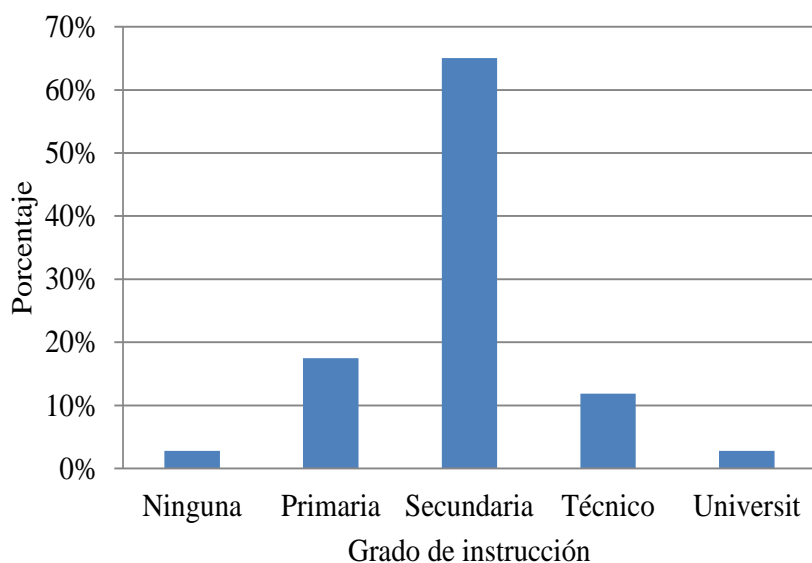
Entre los mototaxistas encuestados, figuran desde los que no cursaron ningún grado de estudio hasta aquellos que estudian en la universidad, sin embargo la mayor proporción ha cursado hasta el nivel secundario, seguido por aquellos que lo hicieron hasta primaria.

Tabla 11. Grado de instrucción

Instrucción	Número	Porcentaje
Ninguna	4	2,8%
Primaria	25	17,5%
Secundaria	93	65,0%
Técnico	17	11,9%
Universitario	4	2,8%
NR	4	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 10. Grado de instrucción



Como resultado de las características propias de esta parte del territorio boliviano, la mayor parte de la población no reconoce la importancia como medio de superación personal y tener acceso a mejores alternativas laborales y en consecuencia generar mayores ingresos económicos para su sustento y la de su familia, esto es otro de los factores que debe merecer la atención de las autoridades de educación, quienes deben implementar políticas de mayor cobertura de la educación, disminución de tasas de abandono y repitencia escolar.

4.2.5. Propiedad de la vivienda

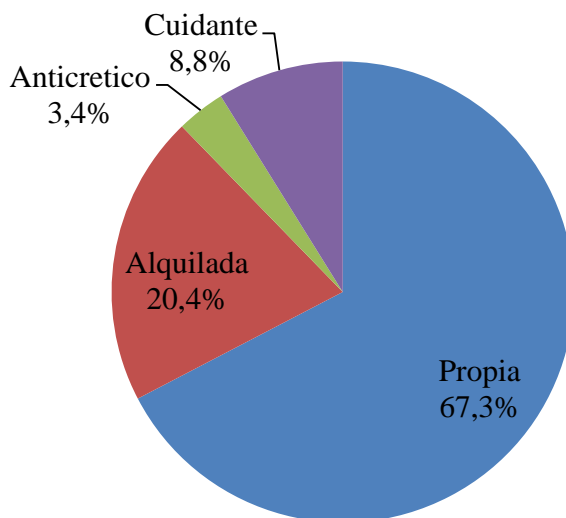
La vivienda de los mototaxistas en mayor proporción son propias, seguida por aquellos que alquilan, también figuran los que la tienen en condición de anticrético o finalmente hacen de cuidantes.

Tabla 12. Propiedad de la vivienda

Tenencia	Número	Porcentaje
Propia	99	67,3%
Alquilada	30	20,4%
Anticrético	5	3,4%
Cuidante	13	8,8%
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 11. Propiedad de la vivienda



Las condiciones de tenencia en alquiler, anticrético y cuidante, indican que una tercera parte de los mototaxistas no cuentan con vivienda propia y están expuestas a un pago adicional o teniendo que pagar mediante sus servicios, en síntesis en condiciones precarias, toda vez que en esas condiciones están sujetas a las condiciones que les impone los dueños de las viviendas y no tienen la oportunidad de ir haciendo mejoras en la misma vivienda.

4.2.6. Tipo de Vivienda

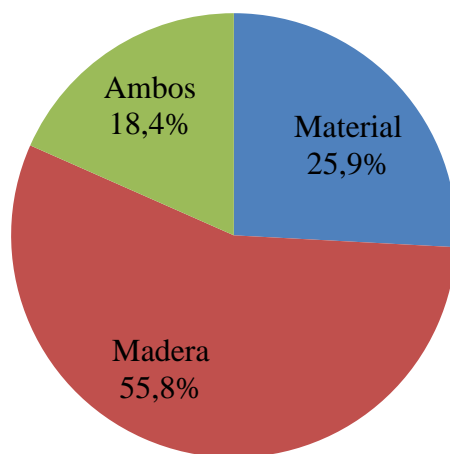
El tipo de vivienda que poseen en mayor proporción son de madera, seguida de aquellos que son de material de construcción es decir de ladrillo y techos de calamina, esta es una señal clara que la calidad de vivienda es de menor comodidad.

Tabla 13. Tipo de vivienda

Tipo de vivienda	Número	Porcentaje
Material	38	25,9%
Madera	82	55,8%
Ambos	27	18,4%
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 12. Tipo de vivienda



Las viviendas construidas de madera, son una característica propia de la región, cuando está construido con madera de primera calidad, presenta las mismas condiciones que las construidas de ladrillo y cemento, mientras que las construidas de madera de menor calidad están expuestas a presentar diversas adversidades como la presencia de insectos, ratones, que en generalmente son portadores de enfermedades tropicales para los ocupantes de la vivienda como son la malaria, dengue, etc.

4.3. Condiciones laborales o de trabajo de los mototaxistas

Las condiciones en las que desarrollan sus actividades los mototaxistas son una consecuencia de los factores socioeconómicos y los factores del contexto, por lo que en los próximos acápites se hace referencia a este análisis enfatizando en aspectos como el horario de trabajo, exposición a factores adversos del clima y exposición a posibles enfermedades durante el trabajo y en la familia.

4.3.1. Razones porque trabaja

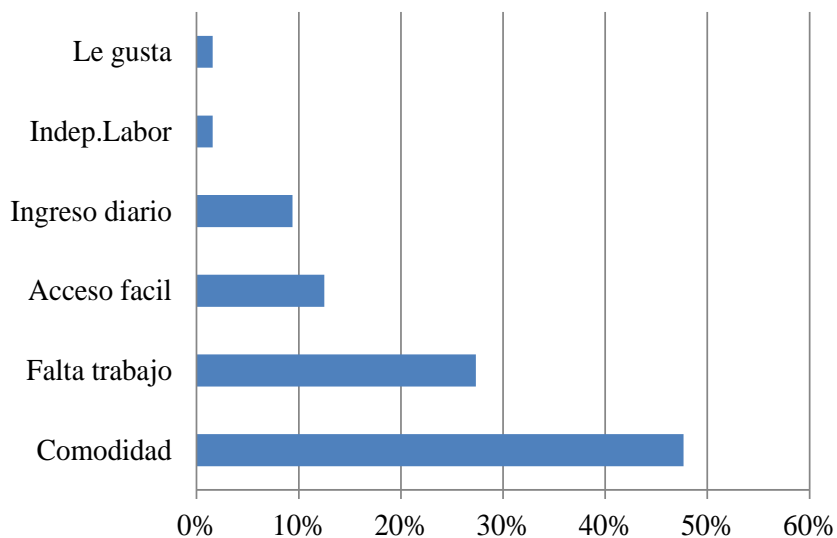
Entre las razones por las que se dedican a esta actividad destacan los que afirman que lo hacen por la comodidad (no requiere de conocimientos previos o experiencia), sin embargo otra proporción significativa afirma que lo hace porque no hay otras alternativas de trabajo es decir por necesidad de generar ingresos.

Tabla 14. Razones porque trabaja

Razones	Número	Porcentaje
Comodidad	61	47,7%
Falta de trabajo	35	27,3%
Acceso fácil	16	12,5%
Ingreso diario	12	9,4%
Independencia laboral	2	1,6%
Le gusta	2	1,6%
NR	19	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 13. Razones porque trabaja



En parte, esta situación se debe al desconocimiento de las personas involucradas en la actividad del mototaxismo, quienes desconocen las otras alternativas con que se cuenta en el medio, porque como es conocido la persona está dotada de diversas aptitudes las mismas que en muchos casos no son empleadas, porque buscan lo más fácil y no están dispuestos a explorar nuevas alternativas, esta situación puede ser modificada a través de la concientización y difusión de nuevas oportunidades de capacitación que en lo posterior los permita acceder a fuentes laborales mejor remuneradas y mejores condiciones de trabajo.

4.3.2. Valoración de la actividad

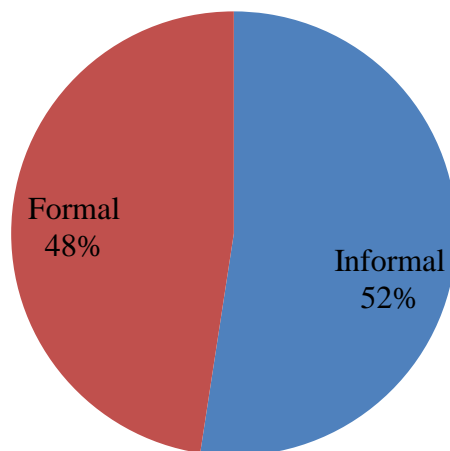
Ante la pregunta: ¿considera al trabajo de mototaxi como una actividad formal o informal? Las respuestas son equitativas, toda vez que los que consideran como actividad formal son mayoría con un 5% de diferencia sobre los que consideran como una actividad informal.

Tabla 15. Valoración de la actividad

Valoración	Número	Porcentaje
Informal	76	52,4%
Formal	69	47,6%
NR	2	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 14. Valoración de la actividad



De acuerdo a las normas vigentes se los considera informal porque no cumplen con todos los deberes establecidos para cualquier persona jurídica, siendo una de ellas el pago de tributos al gobierno local como son los impuestos municipales, toda vez que la norma indica que toda persona individual o jurídica que obtiene ingresos de la población debe contribuir al desarrollo local, regional y nacional mediante el pago de impuestos, los mismos que son deben ser invertidos por las instituciones responsables en proyectos para el bienestar de la población.

4.3.3. Actividad informal positivo/negativo

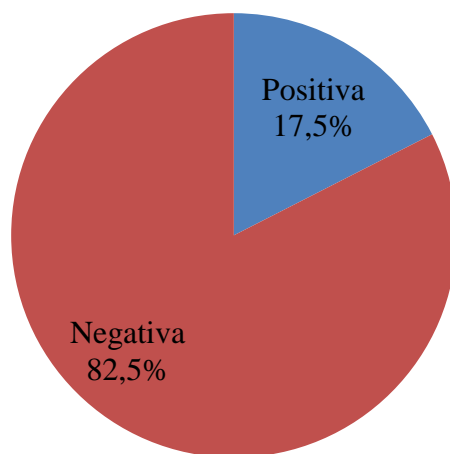
Ante la consulta: Al ser el mototaxismo una actividad informal, ¿lo ve como positivo o negativo? La mayoría que es positiva toda vez que es una alternativa ante la falta de fuentes de trabajo y en consecuencia debería ser considerada como formal.

Tabla 16. Actividad informal positivo/negativo

Valoración	Número	Porcentaje
Negativa	25	17,5
Positiva	118	82,5
NR	4	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 15. Actividad informal positiva/negativa



Esta situación es comprensible desde el punto de vista de los mototaxistas, porque la mayoría de ellos por su condición socioeconómica y formación académica no cuenta con conocimientos para acceder a otro tipo de actividad, tampoco están dispuestos a hacer un esfuerzo por mejorar esa condición, toda vez que en el medio se cuenta con alternativas para una capacitación técnica, donde ellos puedan capacitarse y mejorar sus ingresos económicos y contar con seguro de salud.

4.3.4. Tiempo que se dedica al mototaxismo

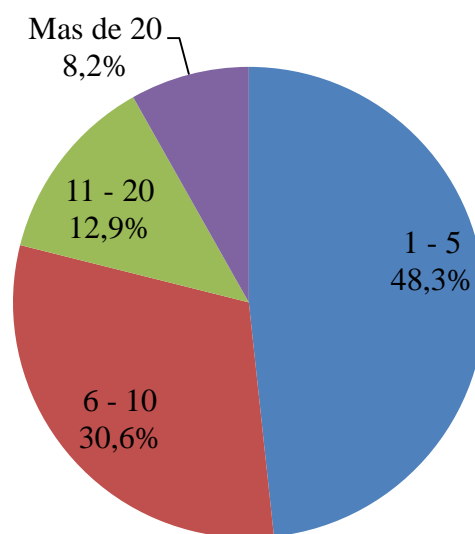
De todas las personas que se dedican a esta actividad, la mayoría tiene una antigüedad de uno a cinco años, mientras que los de una antigüedad mayor a 20 años solo representa un 8,2% de los casos.

Tabla 17. Años que se dedica al mototaxismo

Años	Número	Porcentaje
1 – 5	71	48,3%
6 – 10	45	30,6%
11 – 20	19	12,9%
Más de 20	12	8,2%
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 16. Años que se dedica al mototaxismo



Esta situación está en relación directa con el tiempo que viven en la ciudad de Cobija después de la migración desde otros departamentos del país o del área rural del mismo departamento, y considerando que la mayor crecimiento de la ciudad de Cobija por efecto de la migración tuvo lugar en los últimos 10 años, es comprensible que los mototaxistas tengan ese tiempo de trabajo en esta actividad.

4.3.5. Acceso a Seguro de Salud

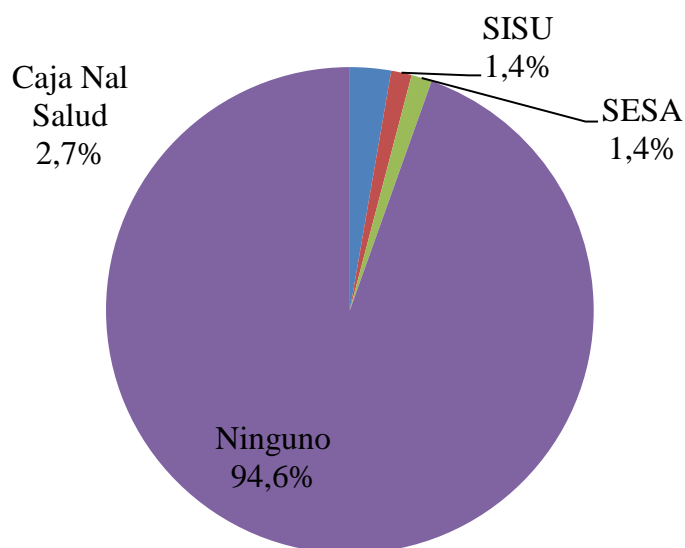
Ante la pregunta ¿Cuenta con seguro de salud? La mayoría indica que no cuenta con ningún seguro de salud, de los 5,4% restantes indican que acuden a seguros de salud como la Caja Nacional de salud, el seguro universitario y otro seguro de salud.

Tabla 18. Acceso a Seguro de Salud

Seguros	Número	Porcentaje
Caja Nal Salud	4	2,7%
SISU	2	1,4%
SESA	2	1,4%
Ninguno	139	94,6%
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 17. Acceso a Seguro de Salud



Este hecho constituye una exclusión social del sector, sin embargo no es atribuible completamente a las instituciones responsables, toda vez que existen alternativas como el seguro voluntario que ofrece la Caja Nacional de Salud, sin embargo se pudo evidenciar que no contar con este seguro. Los poco asegurados en la Caja Nacional son Policías, los

asegurados en el SISU son estudiantes universitarios y SESA son taxistas que hacen uso del seguro que ofrece el gobierno departamental.

4.3.6. Propiedad de la Motocicleta

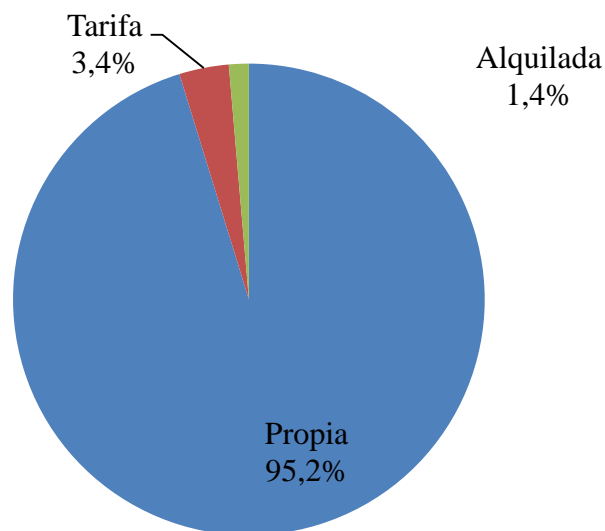
Las herramientas de trabajo (motocicletas) en mayor proporción son de su propiedad, muy pocos pagan tarifas (de 40 a 50 bs/día) a los dueños o tienen en condición de alquiler, quienes pagan por mes.

Tabla 19. Propiedad de la Motocicleta

Propiedad	Número	Porcentaje
Propia	140	95,2%
Tarifa	5	3,4%
Alquilada	2	1,4%
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 18. Propiedad de la Motocicleta



Esta situación es explicable porque el estado a través de disposiciones específicas, instruyó al Banco Unión entregar motocicletas a los afiliados a los sindicatos, en condición de crédito a pagar en cuotas diarias, por lo que actualmente la mayoría de ellos cuentan con herramienta de trabajo propio o están pagando en cuotas como lo establece la disposición anteriormente mencionada.

4.3.7. Forma de obtención de la motocicleta

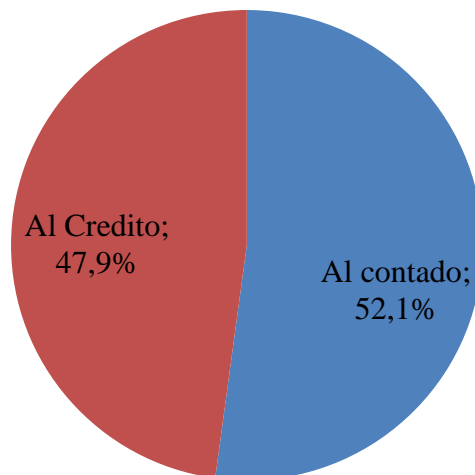
Estas herramientas de trabajo son obtenidas de forma equitativa mediante compra al contado y al crédito, en la mayoría de los casos que lo adquieren al crédito, la forma de pago es diario y pagan entre 20 a 40 bs/día (solo los días hábiles de la semana).

Tabla 20. Forma de obtención de la Motocicleta

Forma de obtención	Número	Porcentaje
Al contado	73	52,1%
Al crédito	67	47,9%
No es de El	7	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 19. Forma de obtención de la Motocicleta



Como se mencionó en el acápite anterior, los beneficios que dio el estado en favor de este sector constituye una oportunidad para mejorar sus condiciones de trabajo, toda vez que si tuvieran que pagar tarifa a los dueños de las motocicletas, disminuirían sus ganancias y repercutiría en la economía familiar, haciéndolos más vulnerables y mayores dificultades para cubrir los costos de la canasta familiar.

4.3.8. Horas de trabajo por día

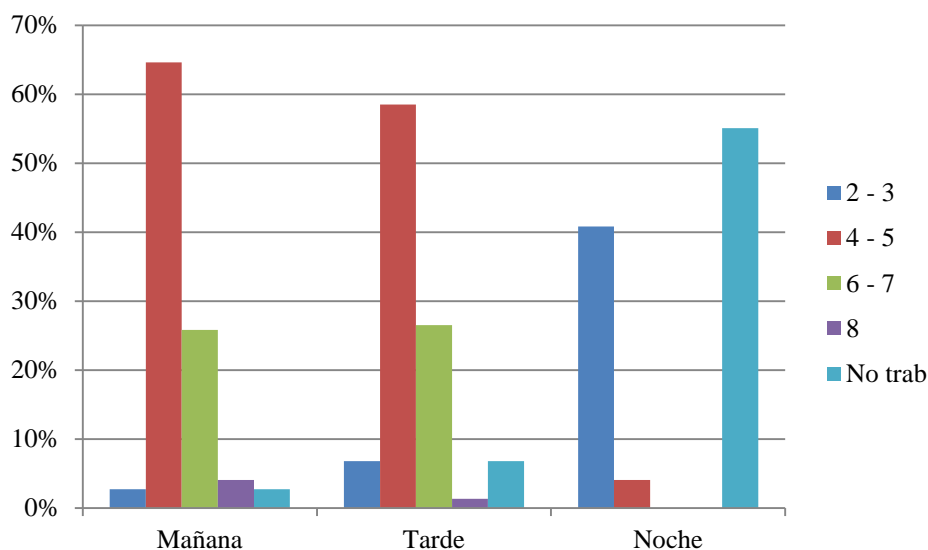
Otra de las condiciones en que trabajan los mototaxistas en nuestro medio es que trabajan en turnos de mañana tarde y noche, en la mañana en mayor proporción trabajan de 4 a 5 horas (7 a.m. a 12 del medio día), sin embargo algunos trabajan más horas, es decir desde las 5 o 6 de la mañana y prolongan su trabajo hasta la una de la tarde. Por la tarde también trabajan entre 4 a 5 horas, mientras que en horas de la noche la mayoría trabaja solo de 2 a 3 horas. Comparativamente, esta es una situación adversa para la salud de los que trabajan en estas condiciones, toda vez que una persona al día debía trabajar durante solo ocho horas.

Tabla 21. Horas de trabajo por día

Horas de trabajo	Mañana		Tarde		Noche	
	N	%	N	%	N	%
2 - 3	4	2,7	10	6,8	60	40,8
4 - 5	95	64,6	86	58,5	6	4,1
6 - 7	38	25,9	39	26,5		
8	6	4,1	2	1,4		
No trabaja	4	2,7	10	6,8	81	55,1
Total	147		147		147	

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 20. Horas de trabajo por día



4.3.9. Días/semana que trabaja

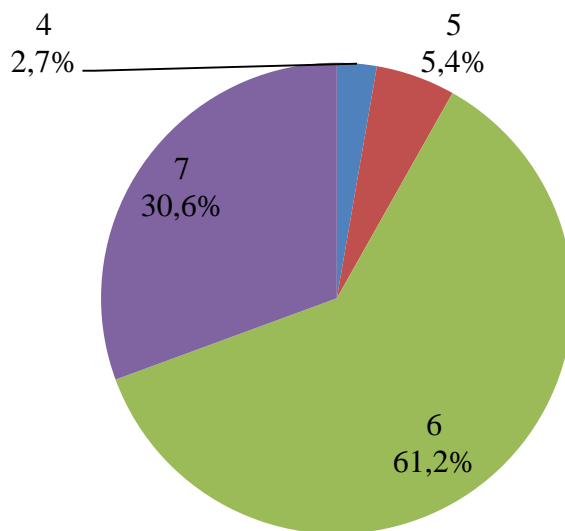
Como se observa en el cuadro y gráfico siguientes, la mayoría de los taxistas trabajan entre 6 y 7 días a la semana y muy pocos entre 4 a 5 días, lo que indica que por los ingresos que generan se ven obligados a reducir sus días y horas de descanso a lo mínimo.

Tabla 22. Días/semana que trabaja

Días	Número	Porcentaje
4 días	4	2,7%
5 días	8	5,4%
6 días	90	61,2%
7 días	45	30,6%
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 21. Días/semana que trabaja



Esta situación también representa una situación adversa para las condiciones de los involucrados, porque toda persona debía tener mínimamente un día de descanso a la semana, sin embargo ante la necesidad de cubrir todos los gastos de la familia, se ven obligados a trabajar los fines de semana, feriados, días festivos etc., por otra parte en estos días también existe una alta demanda de sus servicios, situación que es aprovechada.

4.3.9. Ingresos diarios (Bs/día)

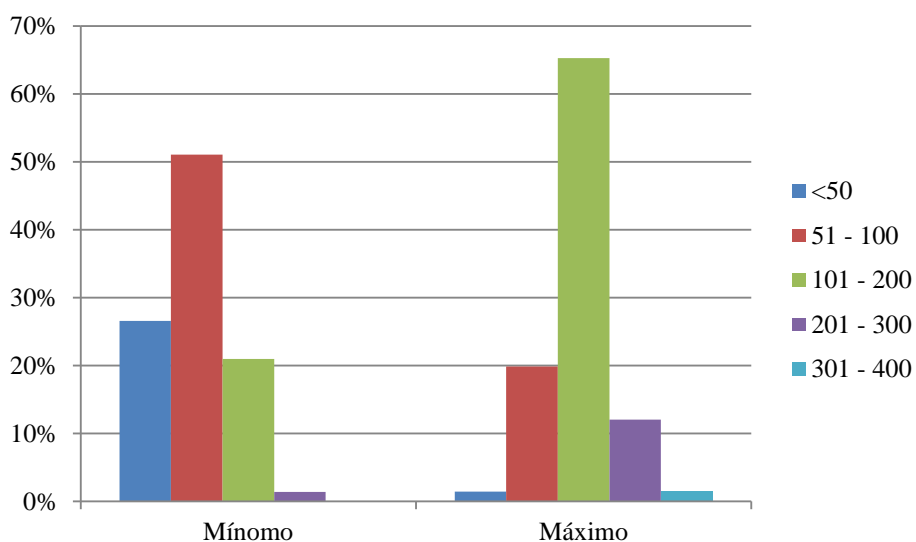
Los ingresos diarios por día son muy variables toda vez que éste está en función las horas de trabajo (que también es muy variable). La mayor proporción de los encuestados afirma tener ingresos de más de 50 a 100 bs/día como mínimo y de más de 100 a 200 bs/día como máximo, estos montos representan entre 1200 bs/mes hasta 4200 bs/mes. Si bien estos montos aparentemente permiten cubrir las necesidades de los involucrados, si se deducen los costos de depreciación de la motocicleta y el día de trabajo, las ganancias se reducen a lo mínimo.

Tabla 23. Ingresos diarios

Bs/día	Mínimo		Máximo	
	N	%	N	%
<51	38	26,6%	2	1,4%
51 - 100	73	51,0%	28	19,9%
101 - 200	30	21,0%	92	65,2%
201 - 300	2	1,4%	17	12,1%
301 - 400			2	1,4%
NE	4		6	
Total	147	100%	147	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 22. Ingresos diarios



4.3.10. Costos de operación

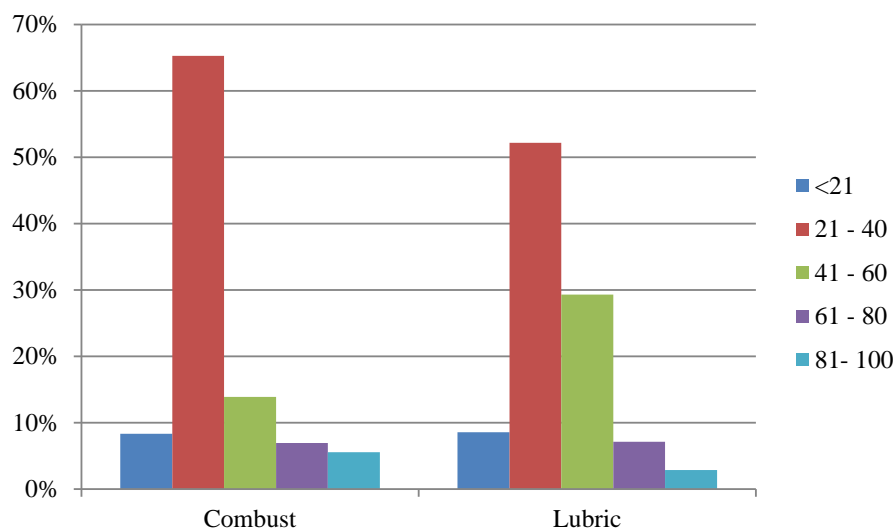
Como toda actividad, el mototaxismo tiene costos operativos, aparte de los costos de depreciación (de la motocicleta) que generalmente no son considerados por los que trabajan en este sector. Los costos del combustible en la mayoría de los casos varía entre 20 a 40 bs/día, mientras que los costos del cambio de lubricantes les representa también entre 20 a 40 bolivianos cada quince días, estos costos también presentan mucha fluctuación toda vez que está en función a las horas de trabajo por día y días de trabajo por semana.

Tabla 24. Costos de operación

Montos (Bs)	Combustible Bs/día		Lubricantes Bs/15 días	
	N	%	N	%
< 21	12	8,3%	12	8,6%
21 -40	94	65,3%	73	52,1%
41 - 60	20	13,9%	41	29,3%
61 - 80	10	6,9%	10	7,1%
81 - 100	8	5,6%	4	2,9%
NE	3		7	
Total	147	100%	147	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 23. Costos de operación



4.3.11. Beneficios de la afiliación al Sindicato

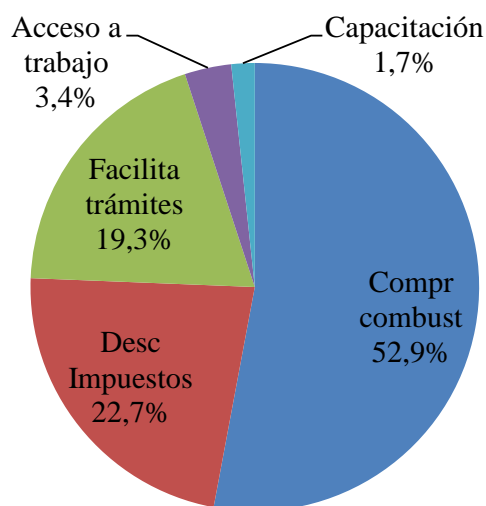
Consultados sobre ¿Cuáles son los beneficios de pertenecer al sindicato de mototaxis “5 de mayo”? la mayoría afirma que se benefician con la compra de combustible (gasolina) para sus herramientas de trabajo, otros indican que tienen descuentos cuando deben pagar impuestos municipales, otros afirman que les benefician porque presentando su credencial de socio son atendidos con mayor rapidez en los trámites en las diversas instituciones. Sin embargo los dirigentes del sindicato no han hecho las gestiones necesarias como la afiliación al seguro social gratuito que ofrece la Caja Nacional de Salud.

Tabla 25. Beneficios de afiliación al sindicato

Beneficios	Número	Porcentaje
Compra combustible	63	52,9%
Descuento impuestos de vehículos)	27	22,7%
Facilita trámites	23	19,3%
Acceso a trabajo	4	3,4%
Capacitación	2	1,7%
NR	28	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico24. Beneficios de afiliación al sindicato



4.3.12. Enfermedades sufridas

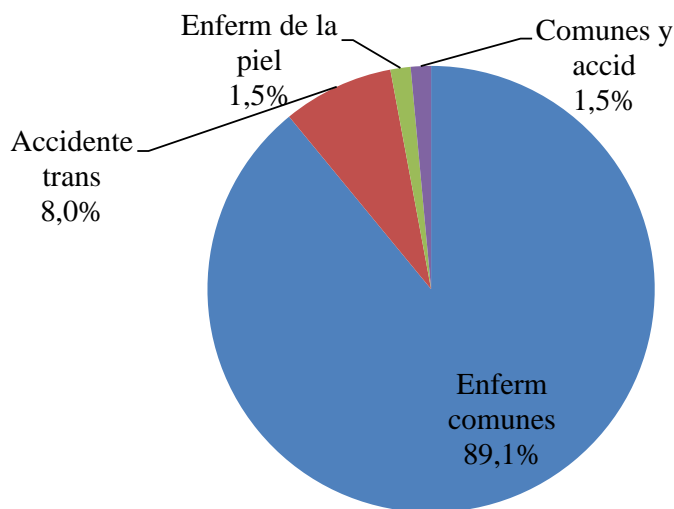
Consultado sobre las enfermedades que adquiere al trabajar en esta actividad, la mayoría indica que presentó enfermedades comunes como resfríos, tos, infecciones intestinales, etc., una menor proporción también indica que debido a los accidentes de tránsito tuvo que recurrir a algún centro de salud a objeto de hacerse tratamiento médico.

Tabla 26. Enfermedades sufridas

Enfermedades	Número	Porcentaje
Enfermedades comunes	122	89,1%
Accidente tránsito	11	8,0%
Enfermedades de la piel	2	1,5%
Comunes y accidentes	2	1,5%
NR	10	
Total	157	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas.

Gráfico 25. Enfermedades sufridas



Aparte de las enfermedades a que están expuestos los taxistas, están también expuestos a otro tipo de factores internos que no se manifiestan inmediatamente y tiene lugar cuando las personas tienen una mayor edad, como son el cáncer, la diabetes, enfermedades renales, etc. Y, al no estar asegurados en alguna de las cajas, constituye una falencia.

CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos en la presente investigación permiten efectuar las siguientes conclusiones:

Respecto a las condiciones socioeconómicas del entorno familiar de los mototaxistas, se concluye que:

- Para la mayoría de la población dedicada a esta actividad, el mototaxismo constituye una alternativa y algunos casos la única, para generar ingresos en el corto plazo para el sostén de él y su familia. Algunas de las principales características son: esta actividad es casi exclusivo para las personas del género masculino, la mayoría de ellos tienen como dependientes a hijos a los cuales deben mantener, la mayoría son originarios de Cobija (Pando) seguido por aquellos que provienen de Riberalta (Beni), de los que migrantes de otros departamentos, la mayoría vive en Cobija entre 3 a 10 años.

Es decir que ingresan al mototaxi, por falta de oportunidades en el ámbito laboral, y la falta de preparación de los involucrados. Siendo la manera más fácil de encontrar trabajo en algunos casos de forma temporal, y en otros de forma permanente.

Las condiciones de trabajo de los mototaxistas, que se identificaron, fueron:

- La situación para los involucrados en este sector se complica, toda vez que la mayoría no tienen ocupación alternativa, sus conyugues se dedican a labores de casa, algunos se dedican al comercio o son estudiantes, los ingresos mensuales varían desde menos de 1000 bs hasta 5000 bs/mes, sin embargo la mayoría tiene ingresos de 1000 a 2000 bs/mes, la mayoría de los mototaxistas tienen un grado de instrucción hasta secundaria, la casa donde viven en su mayoría son propias y son construidas de madera con techo de calamina.
- También se observa que las condiciones de trabajo en este sector, se puede señalar que: la mayoría trabaja en condiciones vulnerabilidad, no disponen de otras alternativas de

empleo, poco más del 82,5% considera a ésta actividad como informal negativo, al contar con ningún beneficio al trabajador, sin embargo el restante 17,5% consideran como positivo toda vez que la informalidad, le permite ser su propio jefe es una alternativa para las personas con perspectivas limitadas.

- La herramienta de trabajo (motocicleta) es de su propiedad y en menor proporción pagan al dueño de la motocicleta tarifas de 40 a 50 bs/día, la forma de obtención es la compra al contado y al crédito que pagan entre 20 a 40 bs/día. La mayoría trabajan entre 6 a 7 días a la semana y de 8 a 10 horas en las mañanas y tardes, mientras que en las noches solo trabajan entre 2 a 3 horas, los ingresos varían desde menos de 100 hasta cerca 200 bs/día, mientras que sus costos de operación son de aproximadamente 40 bs/día y para lubricantes de 40 bs cada quince días.

Se deduce que tanto los dueños, como los de más trabajadores de mototaxi trabajan más de 8 horas por día, domingos y feriados, cuando se debería descansar un día en la semana.

Respecto a las políticas sociales existentes y el acceso a sus beneficios por los trabajadores de este sector, se concluye que:

- La mayoría no tienen acceso a seguro de salud. Mientras que entrevistas realizadas a presidentes de los sindicatos, manifiesta no contar con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), por elección propia de sus afiliados, es así que también manifestaron no usar el casco de seguridad por cuestión de higiene. Dado que el índice de accidentes registrados en la unidad operativa de tránsito, de enero hasta la fecha, es de 57 casos accidentes de tránsito de los cuales, 37 fueron (TEC) traumatismo encéfalo craneano. Esto se debe en gran medida a falta de políticas y normas nacionales, regionales y locales, que regulen esta actividad y también se establezcan sus derechos y obligaciones con la sociedad y el estado.
- Ni aporta para su jubilación, haciendo que los involucrados en éste sector estén en condiciones de vulnerabilidad y en muchos casos sean objeto de exclusión.

RECOMENDACIONES

Después de haber identificado los principales factores del sector del mototaxismo en la ciudad de Cobija, la autora se permite efectuar las siguientes recomendaciones:

- Los gobiernos departamental y municipal deberán elaborar y poner en práctica normas (leyes departamentales y resoluciones municipales) que los reconozcan como un sector formal y se creen mecanismos de regulación de sus actividades y sus deberes ante el estado y la sociedad.
- Considerando que la mayor proporción de mototaxistas indican que no tienen actividades alternativas, se sugiere que las instituciones públicas, según su competencia implementen talleres de capacitación dirigidos específicamente a este sector en temas relacionados como la mecánica, electromecánica y otros afines. Lo que permitirá diversificar sus actividades y mejorar sus ingresos familiares.
- Toda vez que la mayoría de los encuestados afirma no tener acceso a seguros de salud, se sugiere que el sindicato de mototaxis gestione convenios específicos con las instituciones de salud, para que sus afiliados accedan a seguros como el voluntario u otros similares.
- Habiéndose incrementado los accidentes de tránsito (en los últimos años), la mayoría de ellos con traumatismo encefalo craneal, se recomienda que las instituciones del estado y particularmente la unidad operativa de tránsito, implemente estrategias orientadas al uso obligatorio de cascos de seguridad, tanto para el mototaxista como para sus pasajeros.

BIBLIOGRAFÍA

- Andrade, S. M.; Jorge, M. H. P. M. 2000. Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. *Revista de Saúde Pública*. São Paulo, v. 34, n. 2, p. 149-156.
- Arango, C., y Pachón, A. 2004. Minimum wages in Colombia: Holding the middle with a bite on the poor. *Borradores de Economía*, núm. 280. Bogotá, Banco de la República de Colombia.
- Auquier, P.; Simeoni, M. C.; Mendizabal, H. 2001. Procura pelo serviço de atenção a saúde do trabalhador e absenteísmo-doença em um hospital universitário. *Revista Mineira de Enfermagem*. Belo Horizonte, v. 5, n. 1, p. 73-81.
- Blanes, J. 2008. Crisis y ajuste en el mercado de trabajo. La Paz: CEBEM.
- Casanovas, R. 2008. El sector informal urbano: apuntes para un diagnóstico. En: Larrazabal, h. et. al. El sector informal urbano en Bolivia. La Paz: CEDLA-FLACSO.
- Delfino, M. Rojas. R. y Souza B. 2012. Repercussões do processo de ensinar-aprender em serviços de saúde na qualidade de vida dos usuários. *Trabalho, Educação e Saúde*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 2, p. 315-333.
- Díaz, C; Rojas, H. 2005. La informalidad en Bolivia: ¿una válvula de escape o un freno para la economía? La Paz: Fundación para la Producción.
- Doria Medina, S. 2006. La economía informal en Bolivia. La Paz: Editorial Offset Boliviana Ltda.
- Escobar De Pabón, S; Ledo, C. 2013. Urbanización, migraciones y empleo en la ciudad de Cochabamba. La Paz: CEDLA-CIDRE, 1988.
- Fields, G. 1975. «Rural-urban migration, urban unemployment and underemployment, and job-search activity in LDCs», *Journal of Development Economics*, vol. 2, núm. 2, págs. 165-187.

- Flausino, T. C. 2011. Qualidade de vida e condições de trabalho dos carteiros de Goiânia – Goiás. [Dissertação de mestrado]. Goiânia: Pontifícia Universidade Católica de Goiás,
- FONDO DE PREVENCIÓN VIAL. 2006. Estadísticas de accidentalidad en motociclistas.
- Gaceta Oficial de Bolivia 2009. Constitución Política del Estado. Estado Plurinacional de Bolivia. Asamblea Constituyente.
- Gaceta Oficial de Bolivia 2011. Ley General del Transporte. Asamblea legislativa del estado plurinacional de Bolivia.
- Grisci, C. L. I.; Scalco, P. D.; Janovik, M. S. Modos de trabalhar e de ser de motoboys: a vivência espaço-temporal contemporânea. *Psicologia Ciência e Profissão*. Brasília: v. 27, n. 3, p. 446-461, 2007.
- Guevarra, P. A., Ayala M. y Sierra, O. 2008. Condición socio-económica de los moto taxistas en Montelíbano entre los 17 y 50 años de edad. Institución educativa “San Bernardo” programa escuela viva ciencias para la comunicación Montelíbano.
- Hernández Padilla, Omar Antonio. 2004. Los mototaxistas y la accidentalidad en la costa atlántica.
- INE 2007. Instituto Nacional de Estadística de Bolivia. Encuesta de Hogar.
- Jiménez Archila, Andrés. 2005. Mototaxismo: realidad inminente. Situación económica y desempleo, principales detonantes del fenómeno.
- Magnabosco, P. 2007. Qualidade de vida relacionada à saúde do indivíduo com hipertensão arterial integrante de um grupo de convivência. [Dissertação de Mestrado]. Ribeirão Preto: Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto/USP.
- Marques, A. C. 2000. Qualidade de vida de pessoas com síndrome de down, maiores de 40 anos no estado de Santa Catarina. [Dissertação de mestrado]. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina.
- Martínez, D. 2009. El Sector Informal Urbano en Bolivia 1995-2005. La Paz: Centro de Apoyo al Desarrollo Laboral (LABOR),
- Martínez 2010. El proceso de investigación científica en la universidad. Editorial: Fundación Elite.

- Maloney, William F. 2004. "Informality revisited", *World Development*, vol. 32, núm.7, págs.1159-1178.
- MassoudFilho, T. S. 2007. Políticas públicas e trabalho no transporte alternativo na Amazônia: o moto-táxi. [Dissertação de Mestrado]. Belém: Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido da Universidade Federal do Pará.
- Minayo, M. C. S.; Hartz, Z. M. A.; Buss, P. M. 2000. Qualidade de vida e saúde: um debate necessário. *Ciência&SaúdeColetiva*. Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 7-18.
- Molina, L; Romero, M. C. 2001. "Modelos de intervención asistencial, socioeducativo y terapéutico en trabajo social". Editorial de la Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica.
- Morales, R. 2007. La nueva política económica y el sector informal urbano en Bolivia. En: LARRAZÁBAL, H. et. al. El sector informal urbano en Bolivia. La Paz: CEDLA-FLACSO, 1988.
- Morera, N. 2008. La formación académica-profesional impartida por la escuela de Trabajo Social de la Universidad de Costa Rica y la intervención profesional en: *Revista Costarricense de Trabajo Social*, número 20, Colegio de Trabajadores Sociales. San José, Costa Rica.
- OIT 2002. Decent Work and the Informal Economy. Organización Internacional del Trabajo. México D.F.
- Oliveira, N. L. B.; Sousa, R. M. C. 2003. Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito. *Revista Latino americana de Enfermagem*, São Paulo, v. 11, n. 9, p. 749-56.
- Perry, G. E.; Maloney, W.; Arias, O. ;Fajnzyblber, P; Mason, A., y Saavedra-Chanduvi, J. 2007. *Informality: Exit and exclusion*. Washington, Banco Mundial.
- Rojas M. E., Gonzalez D. I., Espinal D. I. 2013. EL mototaxismo una solución para la comunicación interveredal en el municipio de San Jerónimo. Perú.

- Schlichting, C.; Cavalheiro, E. G.; Felizari, C. T. 2012. A avaliação da qualidade de vida do profissional motociclista através do método WHOQOL-bref. Revista Eletrônica da Faculdade Evangélica do Paraná, Curitiba, v. 2, n. 2, p. 22-42.
- Silva, M. B.; Oliveira, M. B.; Fontana, R. T. 2011. Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos. Revista Brasileira de Enfermagem. Brasília, v. 64, n. 6, p. 1048-1055.
- Silva, D. W. 2008. Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 24, n. 11, p. 2643-2652.
- Taborga Ch. Jacinto (2015). Antecedentes del mototaxismo en la ciudad de Cobija. Entrevista personal al Presidente del Sindicato de Mototaxis 5 de Mayo.
- Tamayo, M. 2003. El proceso de la investigación científica. Cuarta Edición. Limusa Noriega Editores. México.
- Wenger, N. K.; Furberg, C. D. 1990. Cardiovascular disorders. In.: Silker, B. Quality of life assessment in the clinical trials. New York: RavenPress.
- Yáñez, P; Landa, F. 2007. Informe Especial: la informalidad en el mercado laboral urbano 1996-2006. La Paz: Mimeo.
- Zanelli, J. C. (org.) 2010..Estres nas organizações de trabalho-compreensão e intervenções baseada semevidências. Porto Alegre: Artmed.

ANEXO 1

CUESTIONARIO

Objetivo: Conocer las características socioeconómicas del entorno familiar y condiciones de trabajo del mototaxista.

Indicación: Por favor llene responda las siguientes preguntas.

DATOS PERSONALES

Edad: ____ Sexo: masculino (), femenino ()

Estado civil: Soltero (), casado (), viudo (), unión libre ()

Número de dependientes: Padres (), hijos (), otros familiares ()

Lugar de nacimiento: _____ Años que vive en Cobija _____

Barrio donde vive: _____

DATOS SOCIOECONOMICOS

Ocupación alternativa _____ Ocupación del cónyuge: _____

Ingreso aproximado mensual de la familia (Bs): _____

Egreso aproximado mensual de la familia: servicios básicos, vestimenta, alimentación, transporte, educación y otros: Total (Bs) _____

Ultimo grado de instrucción: Ninguna (), primaria (), secundaria (), técnico (), universitario ()

Número de hijos: dependiente (), primaria (), secundaria (), universitario ()

Propiedad de la vivienda: Propia (), alquilada (), anticrético (), cuidante ()

Tipo de vivienda: Material (), madera (), ambos ()

CONDICIONES DE TRABAJO

Razones por las que trabaja en la actividad: _____

Considera usted que el moto taxi es un trabajo Formal () Informal ()

Al ser un trabajo informal lo ve como algo Positivo () Negativo ()

Años que se dedica al mototaxismo: _____

Cuenta con seguro de salud: Si (), No (), Caja de salud _____

Propiedad del mototaxi: Propio (), alquilado (), tarifa ()

Si paga tarifa, ¿monto que paga por día? _____

Forma de obtención del mototaxi: Compra al contado (), compra al crédito ()

Horas de trabajo: Mañana de ____ a ____, Tarde: de ____ a ____ Noche: de ____ a ____

Días de trabajo por semana: _____,

Ingreso mínimo _____ máximo _____ por día,

Costos de operación por día, combustible: _____ lubricantes: _____

Cuales son los beneficio de pertenecer al sindicato: cursos o talleres de capacitación (),
seguro

AFP, () otros _____

DIAGNOSTICOS PREVIOS

¿Conoce de algún diagnóstico que analice la problemática del sector en nuestro medio?

Si _____ No _____

Si la respuesta es positiva:

Cuando se realizó? _____, que institución lo realizó?

Que temas se abordó? _____

Situación actual

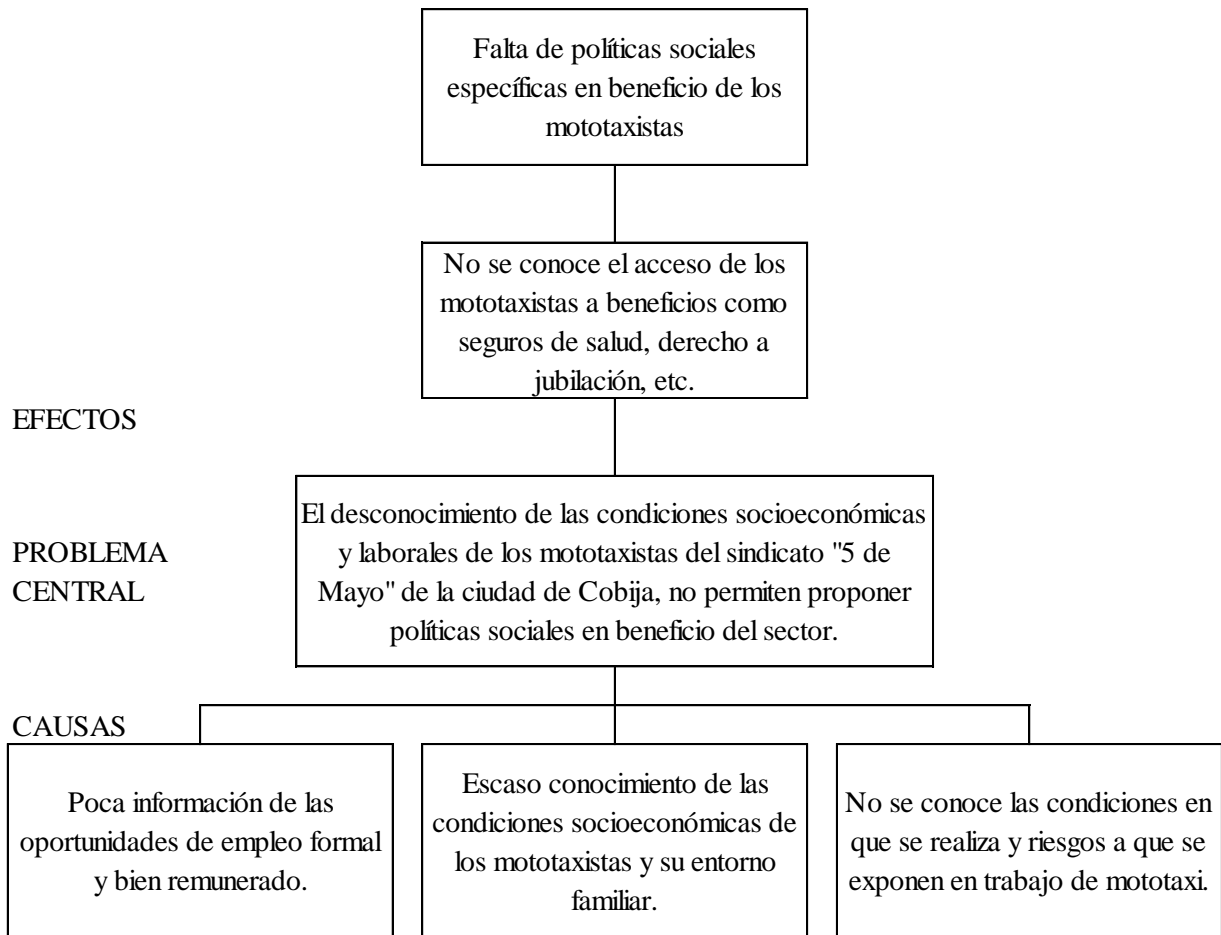
Por que se Dedicar Actualmente a esta Labor?

Por necesidad (), Porque le gusta (), Porque es bien retribuido (), Porque puede manejar el tiempo a su agrado ()

Contrajo alguna enfermedad en su jornada laboral: Enfermedades comunes (), Enfermedades de la piel (), Accidentes de tránsito (),

ANEXO N° 2

ARBOL DE PROBLEMAS



ANEXO N° 3

GUÍA DE ENTREVISTA

Objetivo: Conocer el criterio del presidente de la Federación de Mototaxis “5 de Mayo” de la ciudad de Cobija, sobre las condiciones de trabajo y seguro social de los afiliados.

- 1.- ¿En que año fue fundado el sindicato de motoxis del cual usted es su presidente?

- 2.- ¿En qué año ingresó el mototaxi en el mercado laboral en la ciudad de Cobija?

- 3.- Los afiliados al sindicato, ¿cuentan con seguro de salud?, si cuentan en cuál de los seguros están afiliados?

- 4.- El sindicato ¿cuenta con personería jurídica y sede social?

- 5.- ¿Conoce de algún estudio o diagnóstico anterior que se haya realizado, en beneficio de los afiliados, orientados a definir políticas públicas por las instituciones o autoridades competentes?

- 6.- Sabiendo que existen normas para el uso obligatorio de cascos, ¿Porque no cumplen esta norma? ¿Cuál es la propuesta de su sector sobre el tema?

- 7.- ¿Qué proporción de sus afiliados cuentan con el “Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito SOAT?”, si no cuentan, ¿cuál es la posición del sector?
- 8.- Como es de su conocimiento el año 2014, no tuvieron el beneficio del aguinaldo, ¿Por qué no tuvieron ese beneficio? ¿Cuál es el ente regulador de este beneficio, y que posición adoptaron sobre el tema?
- 9.- ¿A qué beneficios acceden los afiliados, en cuanto al pago de impuestos ante el municipio o impuestos internos?
- 10.- Cual fue el papel de su organización para la otorgación de motocicletas en calidad de préstamo a los afiliados del sindicato?

ANEXO N° 4

REGISTRO FOTOGRÁFICO DEL TRABAJO DE CAMPO



Foto N° 1. Entrevista al presidente del sindicato de mototaxis “5 de Mayo”



Foto N° 2. Coordinación con la secretaria del Sindicato, para la realización de las encuestas



Foto N° 3. Encuesta a los afiliados del sindicato



Foto N° 4. Llenado de cuestionario por los afiliados