

Datos
breve

ISSN: 2711-2772(en línea)
Septiembre 2024

Estudio de caso:

**Moto-
trabajadores
informales en
la ciudad de
Cartagena**

Informalidad visible:

revelando las realidades
del trabajo informal

Datos
breve

ISSN: 2711-2772(en línea)
Septiembre 2024

Estudio de caso:

**Moto-
trabajadores
informales en
la ciudad de
Cartagena**

Informalidad visible:

revelando las realidades
del trabajo informal

Datos breve

Informalidad visible: revelando las realidades del trabajo informal Estudio de caso: Moto-trabajadores informales en la ciudad de Cartagena

Norida Vanegas-Chinchilla, Natalia González-Salazar, Laura Rojas De Francisco, Angela Montoya Hernández
Juan Pablo Pérez Monsalve, Nilton Zapata Uribe

Universidad Icesi, Observatorio de Políticas Públicas - POLIS, 2024
ISSN: 2711-2772 (en línea)

Palabras claves: 1. Economía Informal | 2. Moto-trabajadores informales | 3. Cartagena | 4. Espacio Público

Primera edición / Enero de 2018
Edición #70: Septiembre 2024

Coeditores:

© **Universidad EAFIT**, © **Universidad del Norte**

© **Universidad Icesi** © **Polis**,
Facultad de Negocios y Economía

Rector: Esteban Piedrahita Uribe

Secretaría General: Olga Patricia Ramírez Restrepo

Director Académico: José Hernando Bahamón Lozano

Decano de la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas: Carlos Enrique Ramírez

-

Coordinador Editorial: Adolfo A. Abadía

Diseño editorial: Sandra M. Moreno y Ana María Agudelo Toro

Fotografías: Pixebay

Forma de citación:

Vanegas, N., González N., Rojas L., Montoya A., Pérez JP., Zapata N. (2024) Informalidad visible: revelando las realidades del trabajo informal. Estudio de caso: Vendedores Informales en el Espacio Público de Cartagena [Datos en Breve No. 70]. Disponible en www.icesi.edu.co/polis/publicaciones/datos-en-breve.php

Editorial Universidad Icesi

Calle 18 No. 122-135 (Pance), Cali – Colombia

Teléfono: +57 (2) 555 2334

E-mail: editorial@icesi.edu.co

www.icesi.edu.co/editorial

Publicado en Colombia – Published in Colombia

Las instituciones no se hacen responsables de las ideas expuestas bajo su nombre, las ideas publicadas, los modelos teóricos expuestos o los nombres aludidos por los autores. El contenido publicado es responsabilidad exclusiva de los autores, no refleja la opinión de las directivas, el pensamiento institucional de los coeditores, ni genera responsabilidad frente a terceros en caso de omisiones o errores.

El material de esta publicación puede ser reproducido sin autorización, siempre y cuando se cite el título, el autor y la fuente institucional.

Los autores agradecen especialmente el apoyo de los asistentes y monitores de investigación que participaron en la recolección de los datos: Sara Correa Pineda, Francisco José Gaviria Reyes, Kryz Angie Bahoque Peña, Farid Camilo Baquedo Fernández, Ely Gimara Balaguera Rodríguez, Brendy Sofía Domínguez Hoyos, Stefany Paola Marrugo Domínguez, Jessica Gaviria Reyes, Paula Andrea Bravo Barraza, Isabela Saldarriaga Zuluaga, Santiago García Zapata, Salomón Cardeño Lujan.



Estudio de caso:

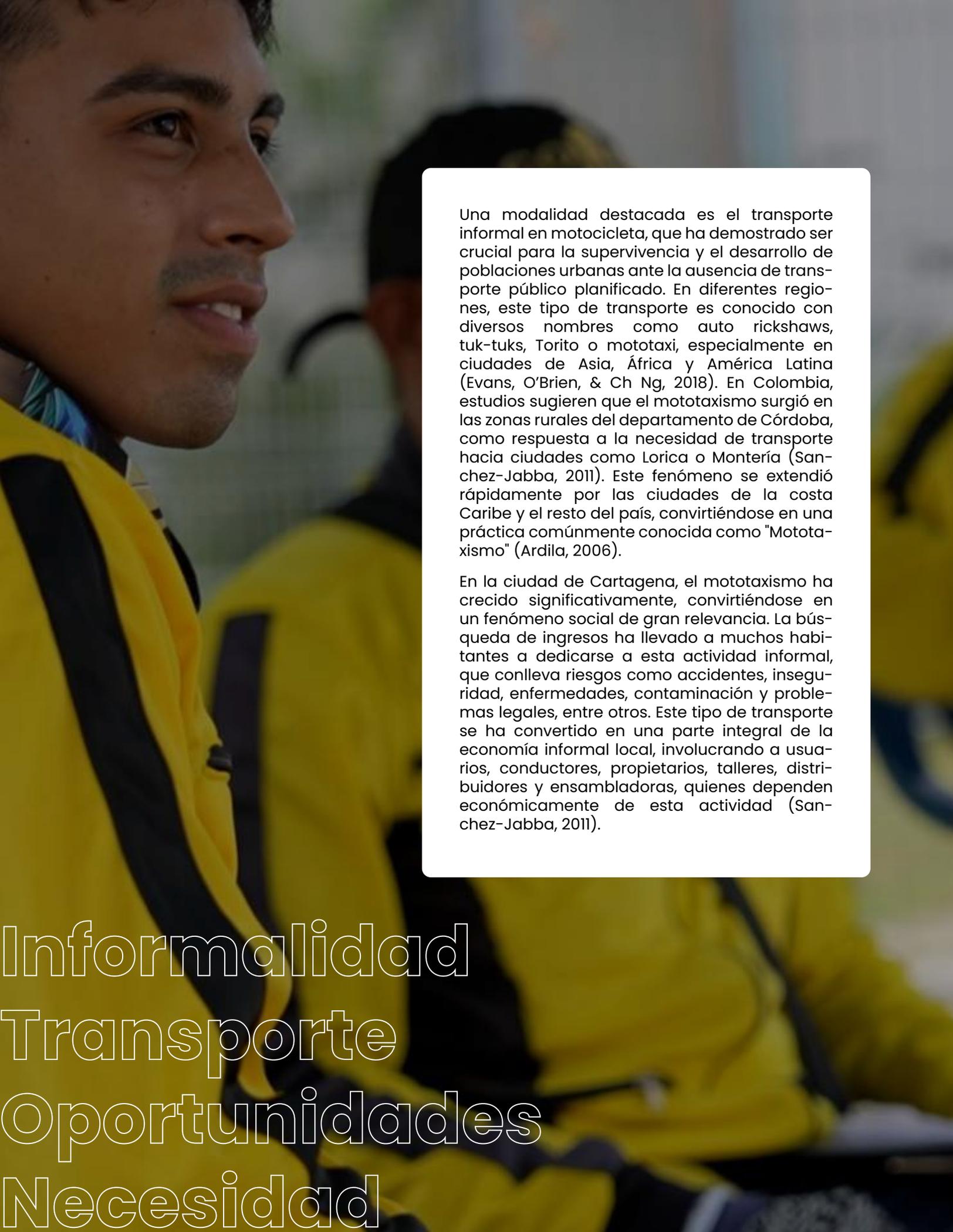
Moto-trabajadores informales en la ciudad de Cartagena

La economía informal se ha consolidado como una de las principales alternativas de supervivencia y empleo para muchas personas en el mundo, lo que la convierte en un tema crucial de investigación para entender el desarrollo económico (Harris, 2014). En los países en desarrollo, la desarticulación entre el crecimiento urbano y los sistemas de transporte, junto con la concentración de actividades en el centro, afecta significativamente la movilidad de las personas (Montezuma, 2003). Esto da lugar a la creación de alternativas formales e informales que buscan satisfacer las necesidades de transporte de la población.

El concepto de accesibilidad mide la capacidad de un individuo para llegar de manera eficiente a un lugar, considerando factores como la movilidad y la proximidad. Esto legitima el uso de diversas herramientas y espacios, tanto formales como informales, para el desplazamiento de personas (Cervero, 2005). La falta de movilidad adecuada ha llevado a académicos a estudiar fenómenos asociados

a la informalidad en el transporte, considerando cualquier tipo de vehículo que preste servicios informales (Cervero & Golub, 2011; J. Evans et al., 2018; Heinrichs & Bernet, 2014; Kumar et al., 2016). El transporte informal, aunque no regulado y no convencional, ofrece tarifas, horarios y rutas flexibles (Cervero & Golub, 2007).

En los países en desarrollo, las personas de menores ingresos enfrentan limitaciones en la cantidad de viajes que pueden realizar diariamente debido a sus recursos económicos limitados. Esto afecta su accesibilidad a los recursos y oportunidades de la ciudad, exacerbando las desigualdades generadas por la estructura social y espacial. El transporte informal se presenta como una solución para muchas personas, especialmente en áreas remotas con acceso limitado (Behrens, McCormick, & Mfinanga, 2016). Este sector generalmente incluye servicios de vehículos pequeños, operados de manera privada, que ofrecen tarifas asequibles a personas de bajos ingresos.

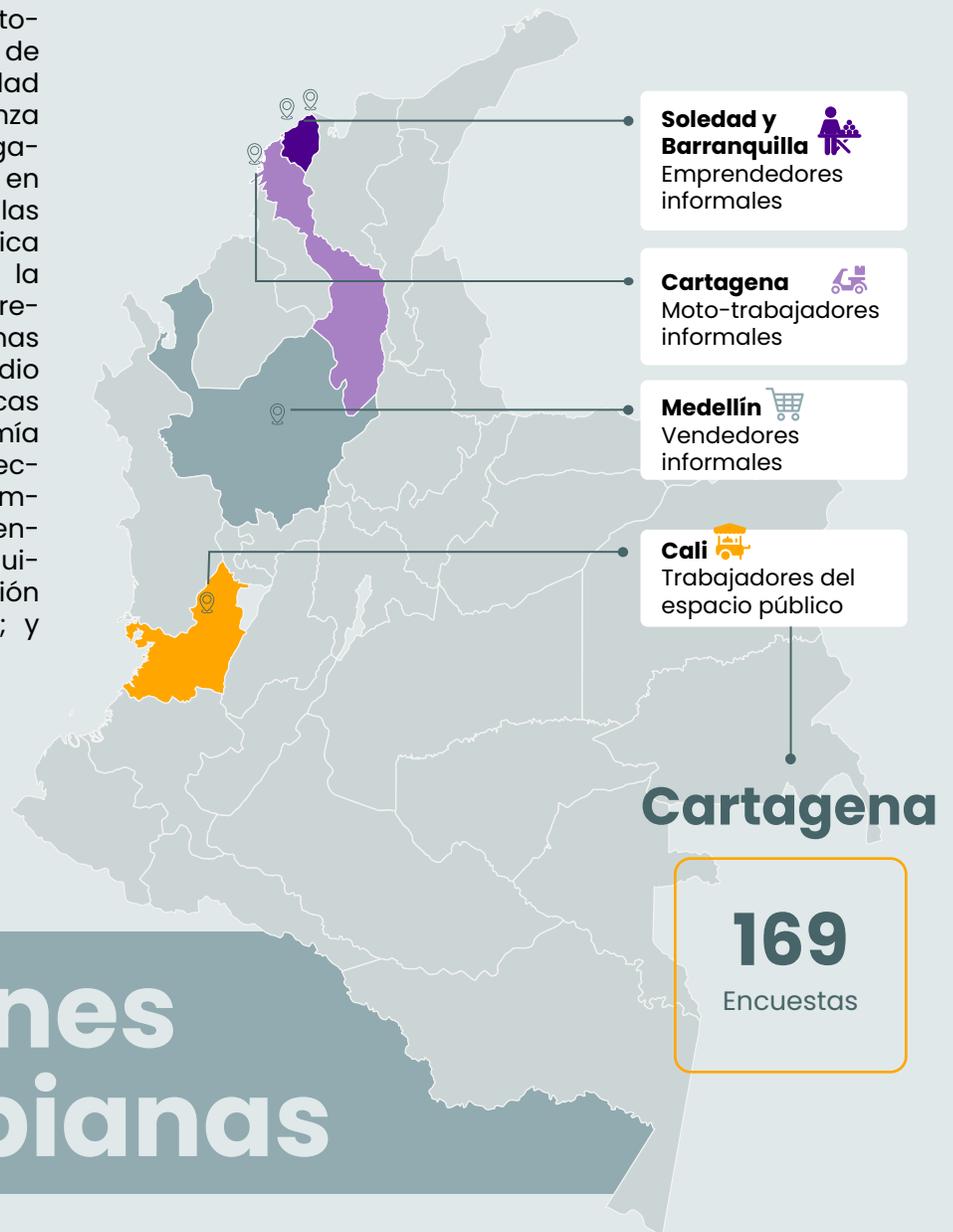
A young man with dark hair and a slight smile is shown in profile, looking towards the right. He is wearing a bright yellow jacket with black reflective stripes. The background is blurred, showing other people in similar uniforms.

Una modalidad destacada es el transporte informal en motocicleta, que ha demostrado ser crucial para la supervivencia y el desarrollo de poblaciones urbanas ante la ausencia de transporte público planificado. En diferentes regiones, este tipo de transporte es conocido con diversos nombres como auto rickshaws, tuk-tuks, Torito o mototaxi, especialmente en ciudades de Asia, África y América Latina (Evans, O'Brien, & Ch Ng, 2018). En Colombia, estudios sugieren que el mototaxismo surgió en las zonas rurales del departamento de Córdoba, como respuesta a la necesidad de transporte hacia ciudades como Loricá o Montería (Sanchez-Jabba, 2011). Este fenómeno se extendió rápidamente por las ciudades de la costa Caribe y el resto del país, convirtiéndose en una práctica comúnmente conocida como "Mototaxismo" (Ardila, 2006).

En la ciudad de Cartagena, el mototaxismo ha crecido significativamente, convirtiéndose en un fenómeno social de gran relevancia. La búsqueda de ingresos ha llevado a muchos habitantes a dedicarse a esta actividad informal, que conlleva riesgos como accidentes, inseguridad, enfermedades, contaminación y problemas legales, entre otros. Este tipo de transporte se ha convertido en una parte integral de la economía informal local, involucrando a usuarios, conductores, propietarios, talleres, distribuidores y ensambladoras, quienes dependen económicamente de esta actividad (Sanchez-Jabba, 2011).

Informalidad
Transporte
Oportunidades
Necesidad

La Universidad EAFIT, el Observatorio de Políticas Públicas (POLIS) de la Universidad Icesi y la Universidad del Norte en el marco de la Alianza 4U han desarrollado una investigación sobre mototrabajadores en Cartagena con el fin de analizar las principales necesidades de política pública de esta población y la incorporación de prácticas empresariales dentro de sus ecosistemas de emprendimiento. Este estudio hace parte del proyecto Prácticas Empresariales en la Economía Informal: una perspectiva interseccional desde tres regiones colombianas, el cual integra las siguientes ciudades de estudio: Barranquilla, Soledad y Cartagena (Región Caribe); Cali (Región Pacífico); y Medellín (Región Andina).



3 regiones colombianas

Este capítulo presenta los principales hallazgos de la investigación en los mototrabajadores de la ciudad de Cartagena. Los resultados provienen de encuestas estructuradas aplicadas a 169 mototrabajadores en diferentes puntos geográficos de la ciudad de Cartagena. El documento se estructura en seis apartados. El primero expone la vulnerabilidad de este grupo poblacional en cuanto a la presencia de jóvenes en la informalidad, la baja acumulación de capital humano y las brechas de género. El segundo resalta las condiciones limitantes que enfrentan los integrantes del hogar de los mototrabajadores. El tercero hace hincapié en las características del trabajo informal de este grupo poblacional. El cuarto enfatiza en las prácticas que llevan a cabo los mototrabajadores alrededor de su actividad económica. El quinto expone los principales problemas que enfrenta este grupo y cómo responden al contexto. El sexto presenta las reflexiones finales que surgen de esta investigación en clave de política pública.

1. Jóvenes en la informalidad, género y nivel educativo

El 56% de los moto-trabajadores encuestados son menores de 40 años.

En el análisis se identificaron tres grupos: adultez temprana (18-39 años), adultez media (40-59 años) y adultez mayor (60 años en adelante). En Cartagena, la mayoría de los encuestados pertenecen al grupo de adultez temprana, representando el 56.02%, seguidos por el grupo de adultez media, que constituye el 39.76%. **Estos datos indican que el mototaxismo en Cartagena es predominantemente una actividad realizada por personas jóvenes y de mediana edad**, lo que podría reflejar tanto una mayor disposición de estas edades para asumir riesgos asociados a la informalidad.

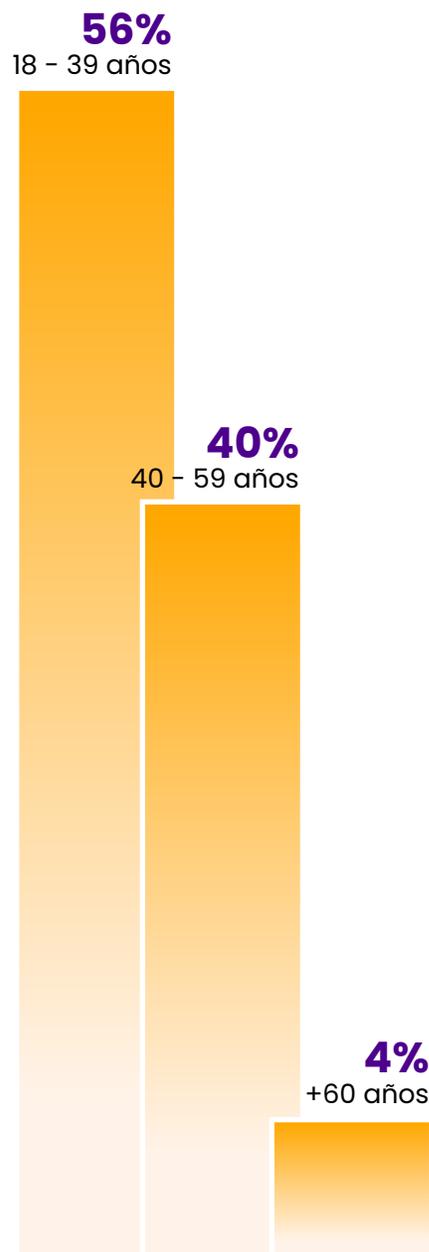
El género desempeña un papel crucial en el ámbito de la informalidad, especialmente en la actividad de los moto-trabajadores. **La participación masculina predomina, representando el 98,22%, mientras que las mujeres constituyen solo el 1,78%**. Aunque algunos estudios han abordado la participación de las mujeres en el mototaxismo, particularmente como usuarias, pocos se enfocan en su rol como trabajadoras en este sector (Mursalina et al., 2023). Este fenómeno no solo desafía los roles de género tradicionales, sino que también ofrece oportunidades para el empoderamiento económico y la redefinición de las percepciones sociales dentro de este sector informal.

Gráfico 1. Sexo de nacimiento de los moto-trabajadores de Cartagena



Fuente: elaboración propia.

Gráfico 2. Edad de los de los moto-trabajadores de Cartagena



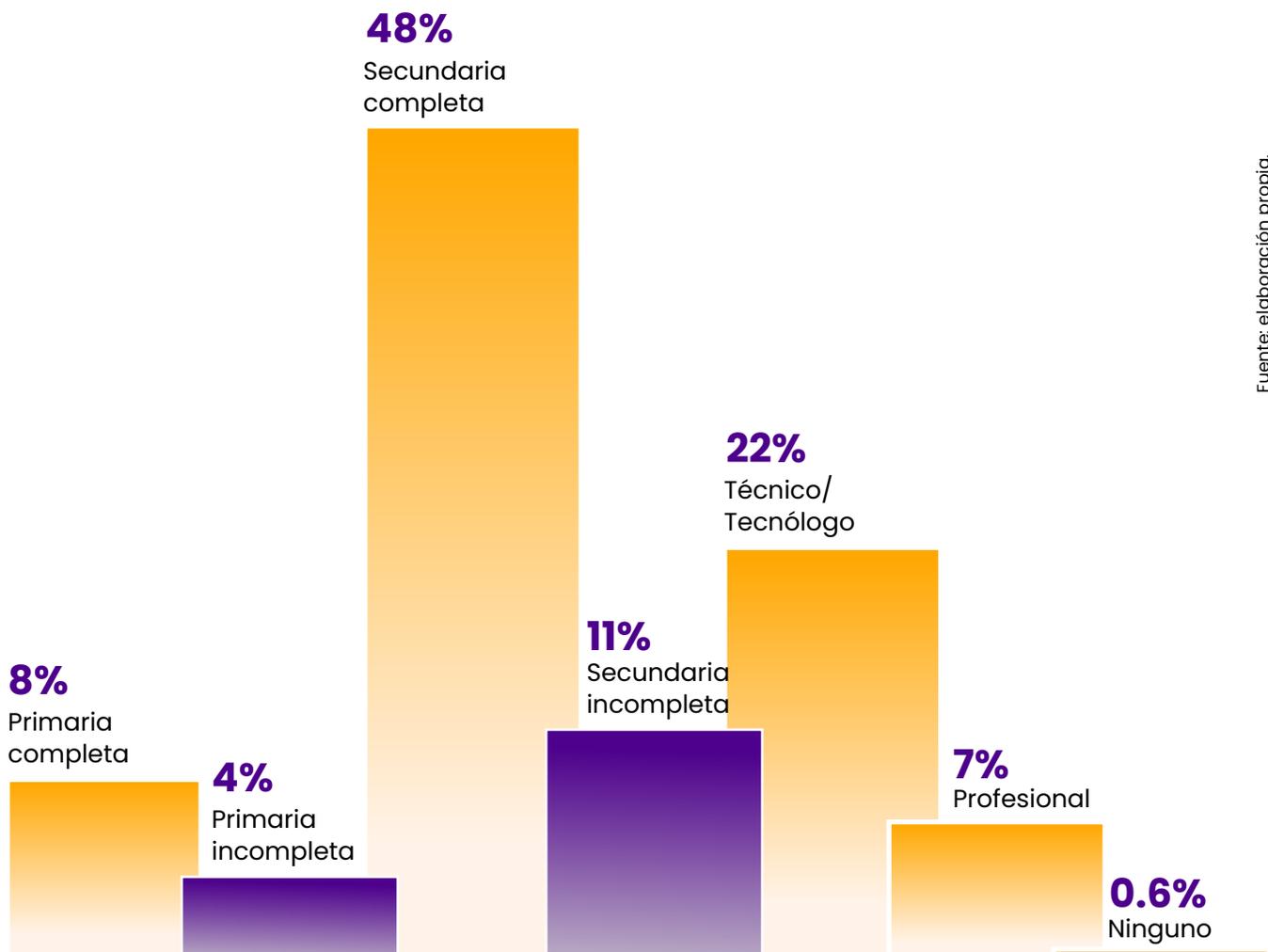
Al considerar el nivel de educación más alto alcanzado por los encuestados en Cartagena, se observa que el 47.93% completó la secundaria, el 22.49% realizó estudios técnicos o tecnológicos, y el 11.24% comenzó la secundaria, pero no la terminó. En cuanto al nivel profesional, solo el 6.51% de los encuestados alcanzó este nivel educativo. **Estos datos indican que la mayoría de los moto-trabajadores tienen un nivel educativo medio, con una minoría que ha accedido a estudios superiores.** Esto sugiere que el mototaxismo se ha convertido en una opción laboral para aquellos con menos oportunidades educativas y, posiblemente, una falta de alternativas de empleo formal.

48%

personas completo la secundaria.



Gráfico 3. Nivel educativo más alto alcanzado

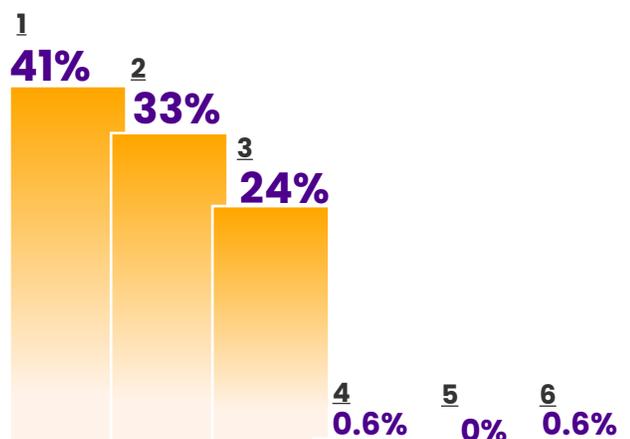


Fuente: elaboración propia.

2. Condiciones limitantes del hogar

Respecto al estrato socioeconómico, la mayor parte de la muestra se encuentra concentrada en los estratos 1, 2 y 3 (ver Gráfico 4). En Cartagena, el 41.21% de los encuestados pertenece al estrato 1, el 33.33% al estrato 2, y el 24.24% al estrato 3. Estos datos sugieren que la mayoría de los moto-trabajadores provienen de sectores socioeconómicos bajos, lo que podría indicar que el mototaxismo es una actividad predominante en estos grupos debido a la necesidad de ingresos y la falta de acceso a trabajos formales mejor remunerados.

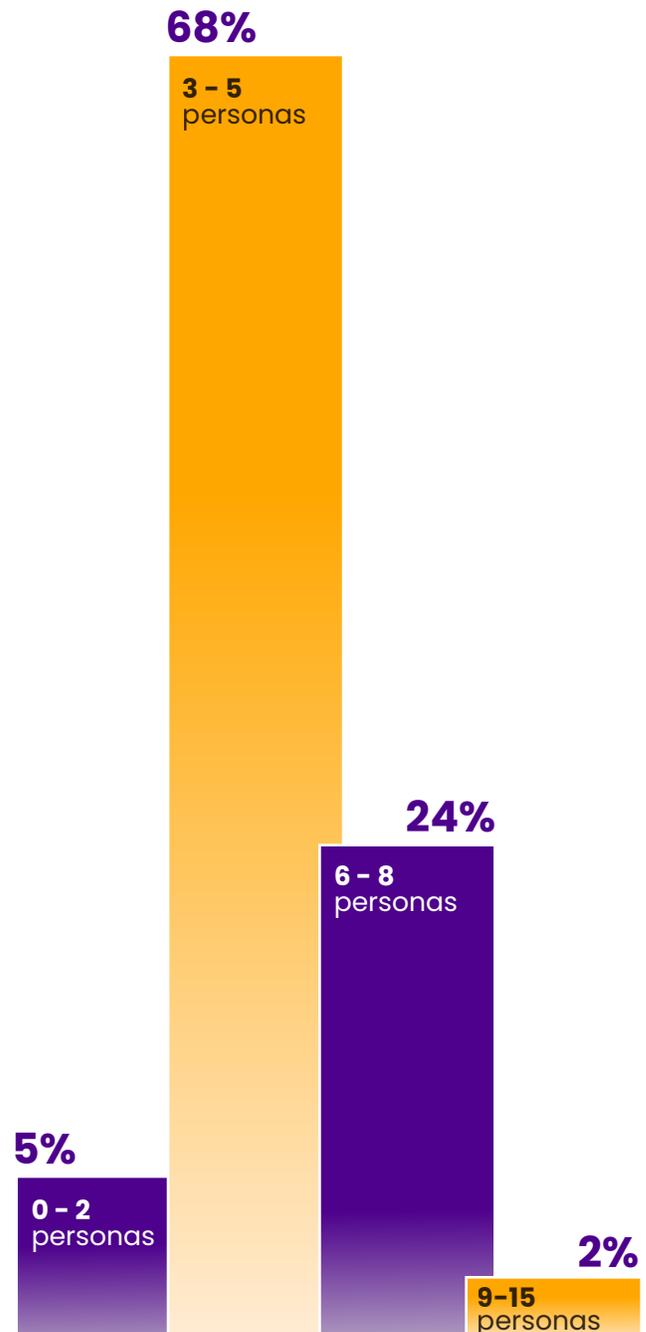
Gráfico 4. Estrato socioeconómico



Fuente: elaboración propia.

Para el análisis del número de personas que viven en el hogar de los encuestados (incluyendo al encuestado), se identificaron cuatro grupos (ver Gráfico 5): 0-2 personas, 3-5 personas, 6-8 personas y 9-15 personas. La mayoría de los encuestados tienen hogares con 3-5 personas, representando el 68.48% en Cartagena. Se observa una minoría en el grupo de 9-15 personas, seguida del grupo de 0-2 personas. **Estos datos, junto con la predominancia de los estratos socioeconómicos bajos, sugieren que los moto-trabajadores suelen formar parte de núcleos familiares medianos,** lo que podría influir en la necesidad de buscar ingresos a través de actividades informales como el mototaxismo para sostener a sus familias.

Gráfico 5. ¿Cuántas personas viven en su hogar?



Fuente: elaboración propia.

El tipo de vivienda en la que habitan los encuestados, la mayoría son arrendadas, representando el 53.29%. En cuanto a la distribución de servicios públicos esenciales, se observa que en promedio el 97.5% de los encuestados en Cartagena cuentan con todos los servicios básicos, aunque destaca una menor disponibilidad del servicio de internet, presente en solo el 75.15% de los hogares. Estos datos sugieren que, aunque los moto-trabajadores tienen acceso a la mayoría de los servicios básicos, la alta proporción de viviendas arrendadas y la menor disponibilidad de internet podrían indicar condiciones de vida aceptables y posibles **limitaciones en el acceso a recursos digitales, lo que puede influir en sus oportunidades económicas y educativas.**

Al considerar el grado en que los encuestados o sus familiares experimentaron escasez durante el presente año, se les pidió que calificaran diferentes afirmaciones en una escala del 1 (totalmente en desacuerdo) al 7 (totalmente de acuerdo) (ver Tabla 1).

Tabla 1. Calificación promedio del grado de escasez experimentado durante el presente año

En una escala de 1 a 7, evalúe el grado en que ha experimentado escasez durante el presente año	Promedio
No he buscado la atención médica/de salud que necesitaba, porque no podía pagarla	2,2
Tuve que mudarme con amigos o familiares, porque no podía costear un sitio para vivir solo (a)	2,1
A veces paso hambre, porque no puedo permitirme comprar más comida	2,0
Compro alimentos menos nutritivos, porque no puedo permitirme opciones saludables	2,7
Cuando pienso en comprar algo, siempre me veo obligado a considerar otras cosas, porque no lo podré comprar	3,9

Fuente: elaboración propia.

Los resultados muestran que, en promedio, los encuestados reportaron una baja incidencia de situaciones extremas de escasez, como no buscar atención médica por falta de recursos (2.22) o tener que mudarse con amigos o familiares por no poder costear una vivienda propia (2.10). Sin embargo, un área de preocupación es la dificultad para acceder a alimentos nutritivos, con una calificación promedio de 2.76, lo que indica una tendencia a comprar alimentos menos saludables debido a restricciones económicas. Además, la mayor calificación promedio (3.98) refleja la constante preocupación de los encuestados al considerar otras prioridades cuando piensan en realizar compras, lo que sugiere una situación económica ajustada y la necesidad de priorizar el gasto. **Estos datos reflejan una realidad de restricciones económicas que afectan la calidad de vida de los encuestados, aunque la situación no es extrema en la mayoría de los casos. La necesidad de priorizar gastos y la elección de opciones menos saludables destacan la importancia de los ingresos en la determinación de las condiciones de vida y bienestar de los individuos.**

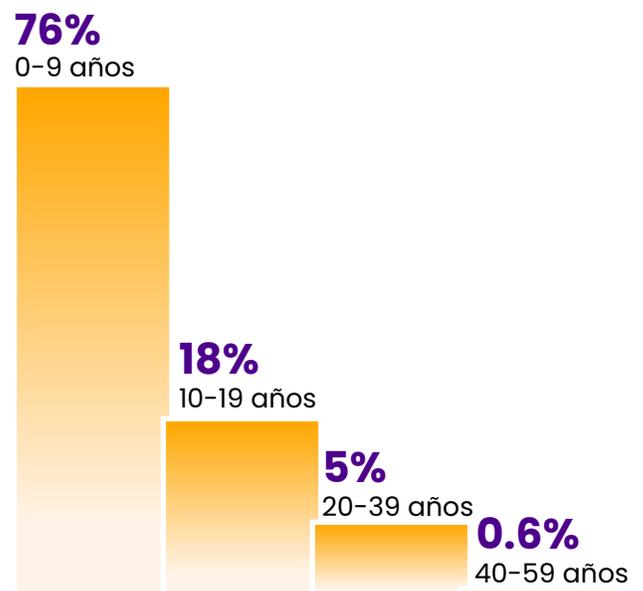


3. Características del trabajo informal

El análisis de las características del negocio se inicia con la distribución del tipo de negocio de los encuestados. **En Cartagena, el 95.86% se dedica exclusivamente a los servicios de mototrabajadores**, mientras que el 11.83% combina esta actividad con la venta de productos.

En cuanto a la distribución de años de desempeño en el trabajo actual, los encuestados se clasificaron en cuatro categorías: (1) 0-9 años, (2) 10-19 años, (3) 20-39 años, y (4) 40-59 años. En Cartagena, la mayoría se encuentra en las categorías de menor antigüedad, con un 76.40% en el grupo de 0-9 años y un 18.01% en el grupo de 10-19 años. **Estos datos reflejan una tendencia hacia una fuerza laboral relativamente joven en términos de experiencia en el sector.** La alta proporción de encuestados con menos de 10 años en el oficio puede indicar una rotación relativamente alta o una entrada reciente al mercado laboral informal de mototaxismo.

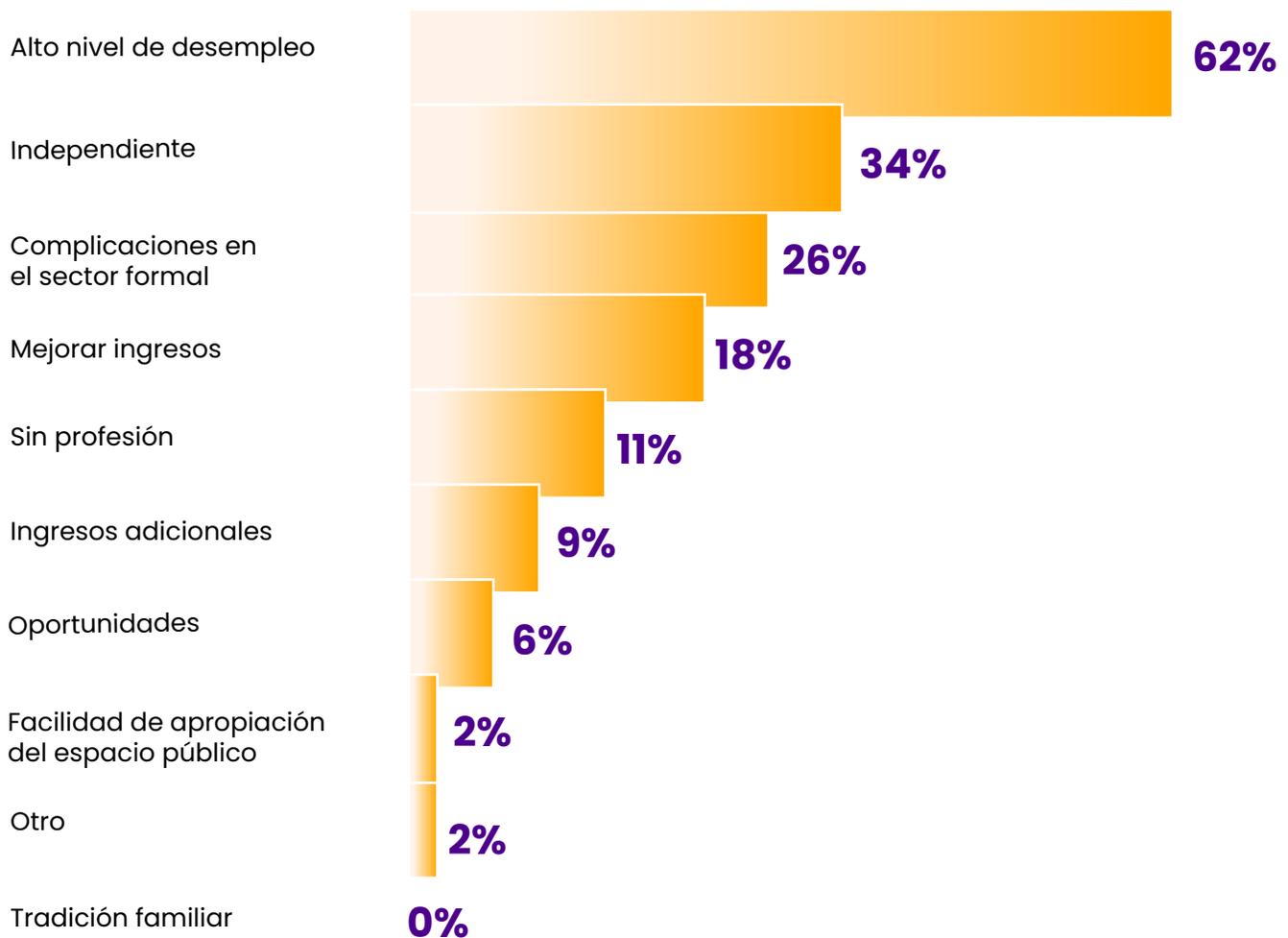
Gráfico 6. ¿Cuántos años lleva desempeñando su trabajo actual?



Fuente: elaboración propia.

En Cartagena, el 76,40% de los mototrabajadores encuestados tienen menos de 9 años en la informalidad. Los motivos por los cuales los encuestados eligieron esta modalidad de trabajo en Cartagena varían. El 61.54% de los encuestados mencionó el alto nivel de desempleo como la razón principal para dedicarse al mototaxismo. Además, el 33.73% valoró la independencia que esta actividad les proporciona, y el 26.04% señaló las complicaciones en el sector formal como un factor determinante. Estos datos indican que el mototaxismo se presenta como una alternativa atractiva frente a la falta de empleo formal y las dificultades asociadas con este sector. **La alta tasa de desempleo es un factor clave que impulsa a muchos a optar por esta actividad, mientras que la independencia y la flexibilidad laboral también juegan un papel importante en la decisión de los trabajadores de incorporarse a esta economía informal.**

Gráfico 7. Razones de trabajar en la venta informal



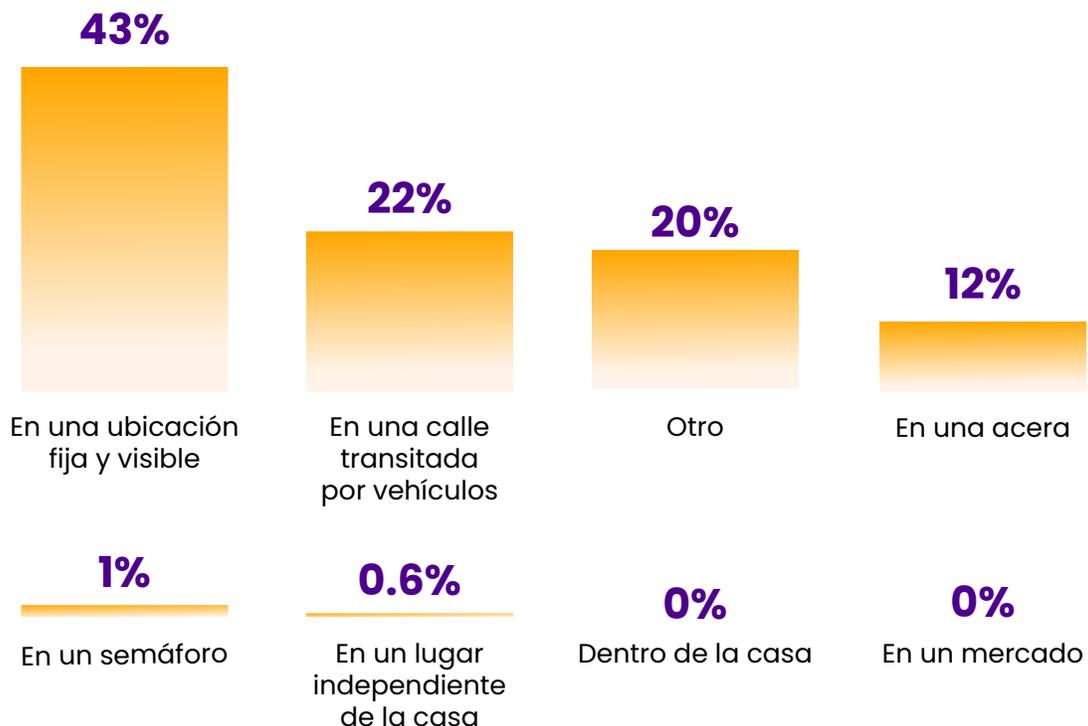
Fuente: elaboración propia.

Al analizar el régimen de seguridad social al que están afiliados los encuestados, se observa que la mayoría están inscritos en el Sisbén con un 74.56%. El régimen de pensiones es el menos representado, con solo un 1.78% de afiliación. Es notable que el 16.57% de los encuestados no están afiliados a ningún régimen de seguridad social.

Los resultados relacionados con la ubicación del trabajo de los encuestados muestran una diversidad de estrategias. **En Cartagena, aproximadamente el 43.2% de los participantes están ubicados en una posición fija y visible, mientras que el 22.49% se sitúan en calles transitadas por vehículos.** Los moto-trabajadores utilizan dos modalidades principales de trabajo: el "roleteo," que consiste en recorrer las calles en busca de usuarios que requieran transporte, y la "estación," donde varios trabajadores se agrupan en un punto fijo y es el usuario quien se acerca a solicitar el servicio. Los trabajadores en estaciones suelen ubicarse en áreas cercanas a sus residencias o en lugares donde tienen algún tipo de vínculo personal. La elección de la ubicación de las estaciones depende de la afluencia de clientes, y a menudo se sitúan en zonas periféricas de barrios marginalizados, donde las personas necesitan transporte para ingresar, o en puntos estratégicos cercanos a los límites del transporte público formal.

En cuanto a cómo los encuestados aprendieron su oficio, **la mayoría lo hizo de manera autodidacta, representando el 73.49%.** En segundo lugar, el 13.85% de los participantes en Cartagena adquirieron sus habilidades a través de las enseñanzas de un familiar.

Gráfico 8. Ubicación de su trabajo



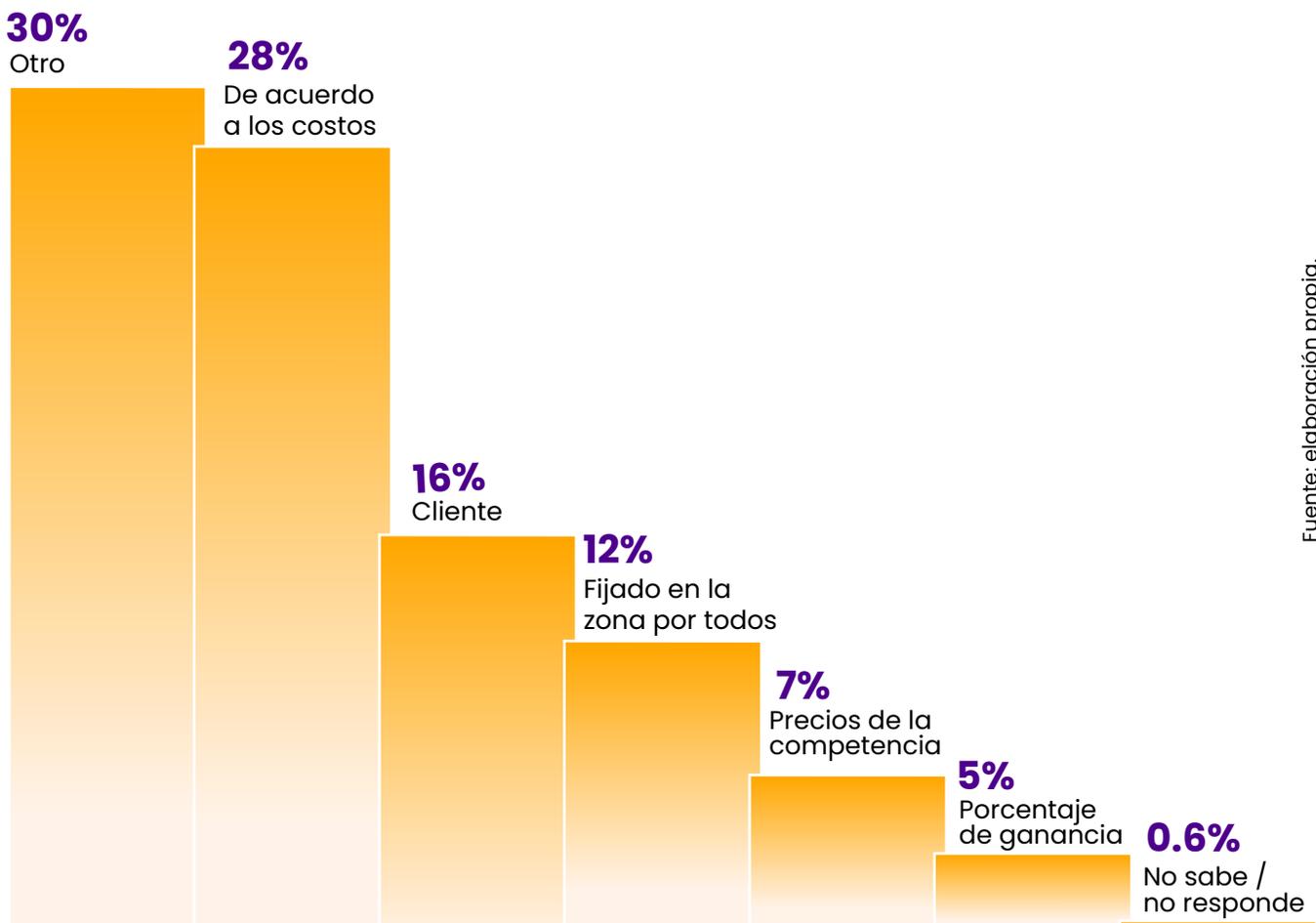
Fuente: elaboración propia.

4. Algunas prácticas económicas de los moto-trabajadores

En la economía informal, los mototrabajadores desarrollan diversas estrategias para operar de manera eficiente su trabajo. Estas prácticas incluyen la fijación de precios, que es fundamental para su sustento, la satisfacción de sus clientes, el control de sus costos y la financiación de sus actividades.

Al analizar los factores que los encuestados consideran al determinar el precio del servicio de moto-taxismo, se identifican varias razones principales en Cartagena. **La distancia del recorrido es el factor más destacado**, representando el 30.3% de las respuestas. Le siguen los costos asociados con el servicio, con un 27.88%, y las características del cliente, que influyen en un 16.33% de los casos. Además, los precios establecidos en la zona también juegan un papel importante, con un 12.12% de influencia, como se muestra en el Gráfico 9.

Gráfico 9. ¿Qué tiene en cuenta para establecer el precio de sus productos/servicios?





Para atraer a más usuarios al servicio de mototaxismo, los encuestados implementan diversas estrategias. Entre las más destacadas se encuentran **brindar una buena atención, mencionada por el 55.95% de los encuestados en Cartagena**, ubicarse en zonas con alta afluencia de personas (23.21%), y aprovechar la cercanía a barrios, hogares o contactos familiares y amigos (14.29%). Además, al preguntar a los participantes sobre el aumento de la demanda en ciertas épocas del año, **la mayoría indicó que efectivamente hay un incremento, especialmente durante la temporada de fin de año (63.09%)** y en días especiales como el Día de la Madre, el Día del Padre, y el Día del Amor y la Amistad (16.11%).

Para el control de su actividad laboral, en cuanto a los registros de las operaciones del negocio, se observa que la mayoría de los mototrabajadores encuestados llevan un registro mental de sus cuentas, representando el 67.9%. Otros utilizan un cuaderno para anotar sus datos financieros, como ventas, costos y deudas, lo cual es mencionado por el 20.37% de los encuestados. **Estas cifras indican una tendencia hacia métodos informales y no sistematizados de gestión financiera entre los mototrabajadores, lo que podría reflejar limitaciones en el acceso a herramientas de gestión más formales o una preferencia por prácticas más simples y directas.**

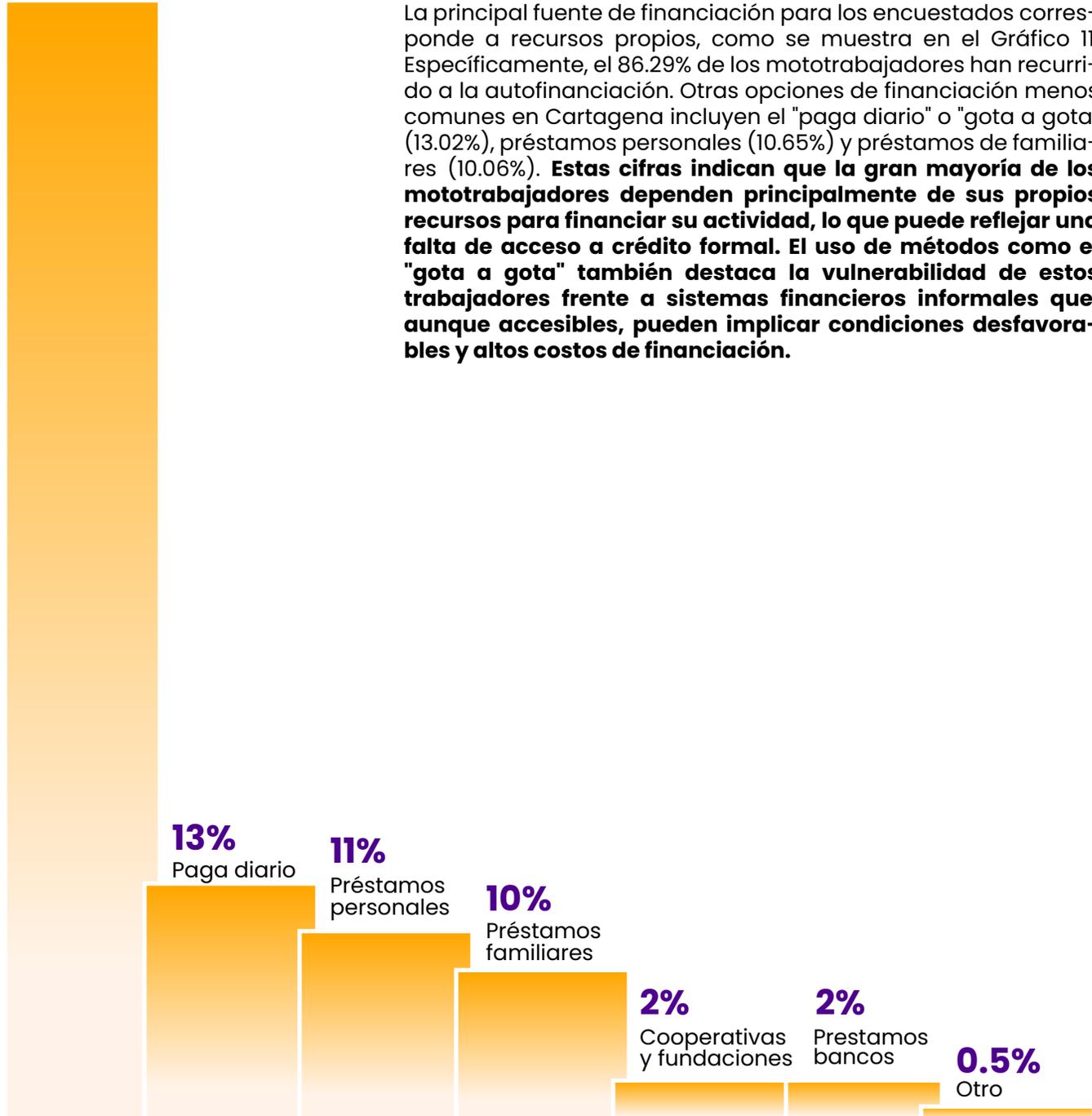
Gráfico 10. ¿Dónde lleva el registro de sus cuentas?



Fuente: elaboración propia.

86%

Recursos propios

**Gráfico 11. Fuentes de financiación**

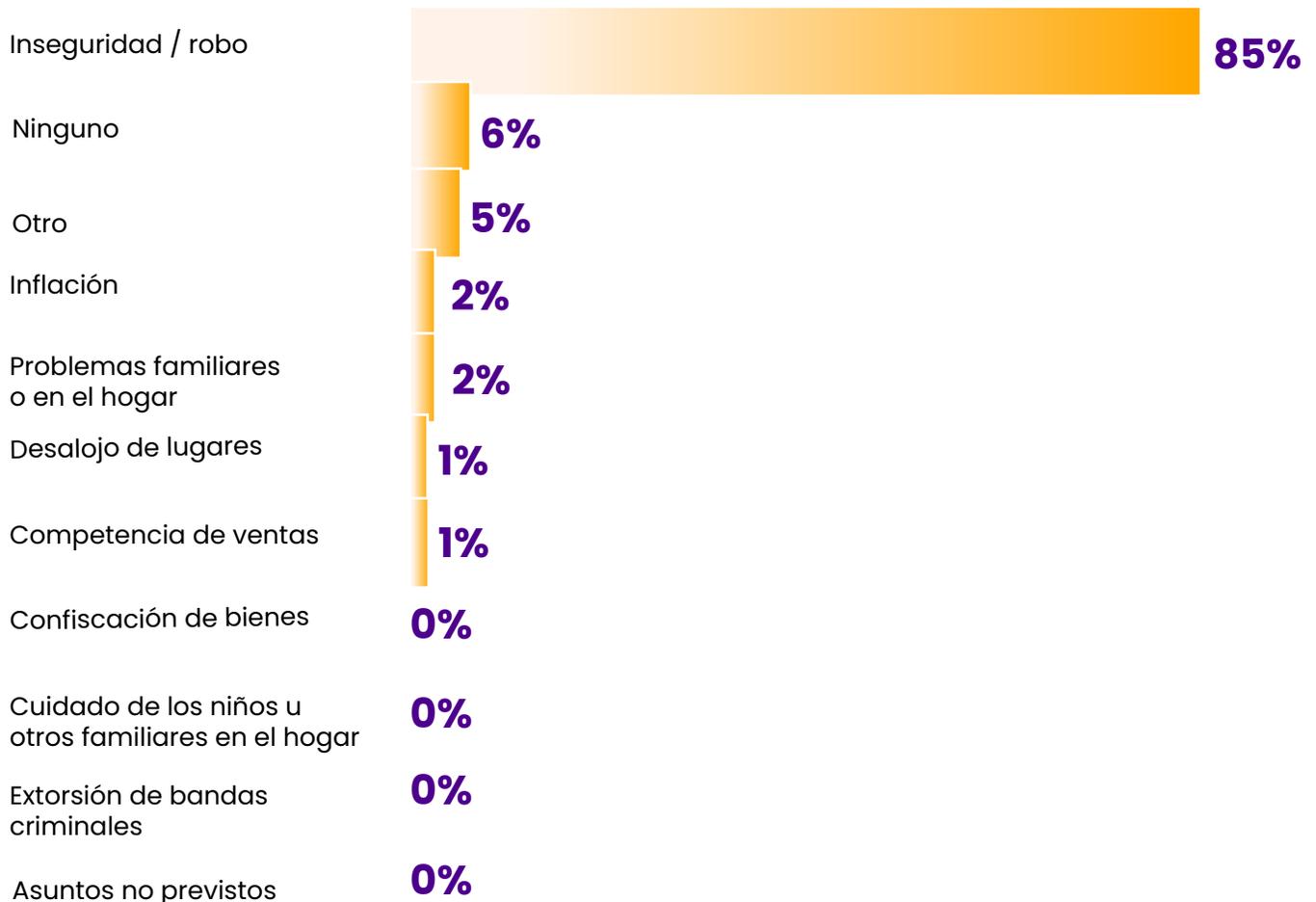
La principal fuente de financiación para los encuestados corresponde a recursos propios, como se muestra en el Gráfico 11. Específicamente, el 86.29% de los mototrabajadores han recurrido a la autofinanciación. Otras opciones de financiación menos comunes en Cartagena incluyen el "paga diario" o "gota a gota" (13.02%), préstamos personales (10.65%) y préstamos de familiares (10.06%). **Estas cifras indican que la gran mayoría de los mototrabajadores dependen principalmente de sus propios recursos para financiar su actividad, lo que puede reflejar una falta de acceso a crédito formal. El uso de métodos como el "gota a gota" también destaca la vulnerabilidad de estos trabajadores frente a sistemas financieros informales que, aunque accesibles, pueden implicar condiciones desfavorables y altos costos de financiación.**

Fuente: elaboración propia.

5. Principales problemas y respuesta ante el contexto

El servicio de transporte informal en la ciudad de Cartagena ha surgido como una alternativa accesible para la población, con los mototrabajadores utilizando motocicletas como una herramienta de trabajo rápida y de bajo costo para satisfacer la demanda de movilidad. Sin embargo, este sector enfrenta varios desafíos significativos. **El análisis de los principales problemas que afectan a los mototrabajadores revela que la inseguridad y el robo son las preocupaciones predominantes, señaladas por el 84.52%** de los encuestados en Cartagena, como se detalla en el Gráfico 12.

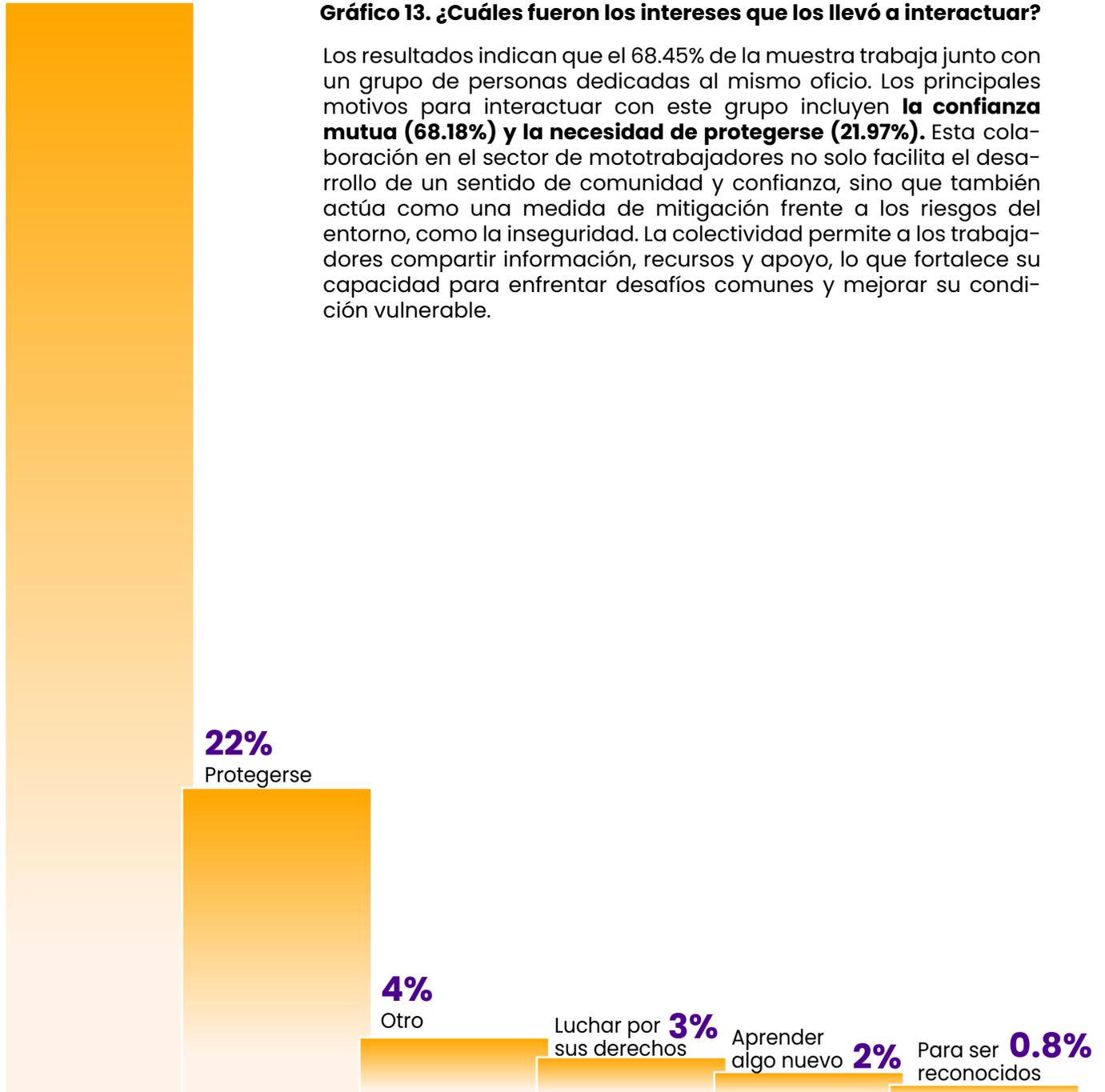
Gráfico 12. Problemas principales



Fuente: elaboración propia.

68%

Confianza



Fuente: elaboración propia.

La puntuación más baja en la escala Likert se refiere a la adaptación a cambios o renovaciones significativas.

Teniendo en cuenta que los encuestados son mototrabajadores informales, la Tabla 2, donde se presenta el análisis de las actividades realizadas en su negocio/emprendimiento evaluadas en una escala Likert de 7 puntos, revela lo siguiente:

El análisis de las actividades realizadas por los mototrabajadores informales, evaluadas en una escala Likert de 7 puntos, revela que estos trabajadores se sienten muy competentes en sus habilidades actuales (6.42) y dependen en gran medida de su experiencia acumulada (5.94). Las tareas se realizan de manera rutinaria (6.03), centradas en servir a una base de clientes ya establecida con servicios existentes (5.81). Sin embargo, hay una baja necesidad percibida de adquirir nuevas habilidades (3.45) y explorar nuevas oportunidades de mercado o servicios (3.34). Además, la baja puntuación en la adaptación a cambios o renovaciones significativas (3.06) resalta una tendencia a mantener la estabilidad y evitar riesgos. A pesar de una moderada necesidad de adaptabilidad (4.71), los mototrabajadores parecen operar en un entorno relativamente estable, sin muchos cambios disruptivos.

Tabla 2. Calificación del tipo de actividades realizadas en el negocio/emprendimiento durante este año

Calificación del tipo de actividades realizadas en el negocio/emprendimiento durante este año	Promedio
Puedo ejecutar mi actividad correctamente, utilizando mi conocimiento actual.	6,4
Las actividades de mi negocio requieren mucho de la experiencia que he acumulado y obtenido.	5,9
Realizo mi actividad como si fuera una rutina (sin que tenga que pensarlo mucho).	6,0
Mi actividad sirve a clientes existentes con mis servicios/productos ya existentes.	5,8
Mi actividad requiere que aprenda nuevas habilidades o conocimientos.	3,4
Mi actividad requiere buscar nuevas posibilidades para mis productos/servicios, procesos o mercados.	3,3
Mi actividad se enfocan a una fuerte renovación /cambio de productos/servicios o procesos.	3,0
Mi actividad requiere bastante adaptabilidad de mi parte.	4,7

Fuente: elaboración propia.



Conclusiones

El estudio de los mototrabajadores informales en Cartagena ofrece una visión detallada de un sector clave de la economía informal, caracterizado por su accesibilidad y flexibilidad, pero también por los desafíos inherentes que enfrenta. La predominancia de trabajadores jóvenes y de mediana edad en este sector, como se evidencia en los resultados, subraya la importancia del mototaxismo como una opción viable para aquellos con limitadas oportunidades en el empleo formal, especialmente en un contexto de alto desempleo (Ardila, 2006).

Los mototrabajadores en Cartagena han mostrado una notable confianza en sus habilidades actuales, dependiendo en gran medida de su experiencia acumulada para realizar tareas de manera eficiente y rutinaria. Sin embargo, hay una baja inclinación a adquirir nuevas habilidades o a explorar nuevas oportunidades de mercado, lo que puede limitar su capacidad de adaptación y crecimiento en un entorno económico cambiante (Del Giudice et al., 2023).

El análisis de las fuentes de financiación revela una dependencia significativa en la autofinanciación, con una baja penetración de métodos formales de crédito. Esto resalta la vulnerabilidad de estos trabajadores ante sistemas financieros informales, como el "gota a gota", que pueden implicar condiciones desfavorables y altos costos (Berrio-Calle & Bran-Piedrahita, 2021). La falta de acceso a crédito formal no solo limita la capacidad de estos trabajadores para expandir o mejorar sus negocios, sino que también perpetúa su estado de informalidad y precariedad económica.

En cuanto a los problemas principales que enfrentan, la inseguridad y el robo emergen como las preocupaciones más destacadas. La alta incidencia de estos problemas refleja la falta de protección y regulación en el sector informal, lo que pone en riesgo tanto a los trabajadores como a los usuarios (Kumar et al., 2016). Sin embargo, la tendencia a trabajar en grupos como una estrategia de mitigación demuestra una adaptabilidad y una capacidad de organización comunitaria que puede ayudar a los mototrabajadores a enfrentar estos desafíos (Cervero, 2005).

En conclusión, aunque el mototaxismo proporciona una fuente crucial de ingresos y una solución de movilidad accesible para muchos en Cartagena, los desafíos de inseguridad y el acceso limitado a recursos formales limitan el potencial de este sector para evolucionar y formalizarse, lo que impulsa a crear otras alternativas que les permita soportar las dificultades del contexto. Las políticas públicas deben enfocarse en proporcionar acceso a recursos financieros formales, capacitación y medidas de seguridad para mejorar las condiciones laborales y de vida de los mototrabajadores, así como para facilitar su transición hacia formas de empleo más dignas y seguras.

Referencias

- Ardila, A. (2006). El mototaxismo: causas y posibles soluciones. Boletín Informativo En Línea [Citado El 10 Mayo Del 2011]: Disponible En: [Http://Www. Voltairenet. Org/Article143679. Html](http://www.voltairenet.org/article143679.html).
- Berrio-Calle, J. E., & Bran-Piedrahita, L. (2021). Determinants of the labor informality in Colombia for the 2008-2017 period. doi: 10.22430/24223182.1255
- Cervero, R. (2005). Accessible cities and regions: a framework for sustainable transport and urbanism in the 21st century. UC Berkeley. <https://doi.org/10.1111/ina.12046>
- Cervero, R. (2013). Linking urban transport and land use in developing countries. *Journal of Transport and Land Use (JTLU)*, Vol. 6, 7-24. <https://doi.org/10.5198/jtlu.v1.425>
- Cervero, R., & Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, 14(6), 445-457. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.011>
- Cervero, R., & Golub, A. (2011). Informal public transport: A global perspective. *Urban Transport in the Developing World: A Handbook of Policy and Practice*, January 2011, 488-518. <https://doi.org/10.4337/9781849808392.00027>
- Del Giudice, O. N., Giraldo, M., Alkire, L., & Orozco Restrepo, G. (2023). Informal service economy: a research study of attitudes, motivations and practices among informal entrepreneurs. *Journal of Services Marketing*, 37(8), 1004-1017.
- Evans, J., O'Brien, J., & Ch Ng, B. (2018). Towards a geography of informal transport: Mobility, infrastructure and urban sustainability from the back of a motorbike. *Transactions of the Institute of British Geographers*, January, 1-15. <https://doi.org/10.1111/tran.12239>
- Harris, J. (2014). The messy reality of agglomeration economies in urban informality: Evidence from Nairobi's handicraft industry. *World Development*, 61, 102-113. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2014.04.001>
- Heinrichs, D., & Bernet, J. S. (2014). Public Transport and Accessibility in Informal Settlements: Aerial Cable Cars in Medellín, Colombia. *Transportation Research Procedia*, 4, 55-67. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.11.005>
- Kanbur, R. (2017). Informality: Causes, consequences and policy responses. *REVIEW OF DEVELOPMENT ECONOMICS*, 21(4), 939-961. <https://doi.org/10.1111/rode.12321>
- Kumar, M., Singh, S., Ghate, A. T., Pal, S., & Wilson, S. A. (2016). Informal public transport modes in India: A case study of five city regions. *IATSS Research*, 39(2), 102-109. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2016.01.001>
- Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. Cuadernos de la CEPAL (D. de D. S. y A. H. de la CEPAL (ed.)).
- Mursalina, A., Milda, A., Mirdasila, M., Musa, D. T., Alamri, A. R., & Marini, M. (2023). Female Online Motorcycle Drivers and Their Gender Equity: A Case in Pontianak. *Journal of Feminism and Gender Studies*, 3(2), 146-158.
- Sanchez-Jabba, A. (2011). La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo. Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional y Urbana; No. 140.

