



**Universidad Nacional de  
Cajamarca**

**“Norte de la Universidad Peruana”**  
Fundada por Ley 14015 del 13 de febrero de 1962

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

*Av. Atahualpa N° 1050- Ciudad Universitaria - Cajamarca*  
*Edificio 10 - Teléf. - 076 - 365849*



**ESCUELA ACADEMICA PROFESIONAL DE SOCIOLOGÍA**

**Tesis:**  
**SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LOS MOTOTAXISTAS**  
**DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES PLUS SRL.**  
**CAJAMARCA AÑO 2017.**

**PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE LICENCIADA**  
**EN SOCIOLOGIA**

**Autores:**

**Bach. Osorio Tello Geilit Angelina**

**Bach. Vargas Atoche Adriana Clara**

**Asesor:**

**Dr. Pedro Napoleón Sánchez Legrás**

**Cajamarca, 2018.**

A Dios por haber forjado nuestro camino.  
A nuestros padres que, con su amor, trabajo y sacrificio,  
nos motivaron para alcanzar nuestros objetivos,  
siendo esta investigación uno de ellos.

## **AGRADECIMIENTO**

Expresamos nuestro agradecimiento a la Universidad Nacional de Cajamarca y a la Escuela Académico Profesional de Sociología por habernos formado como las profesionales que somos ahora.

A nuestro asesor Dr. Pedro Sánchez Legrás, que sin su ayuda y conocimientos no hubiese sido posible realizar este estudio.

A los docentes de la Escuela Académico Profesional de Sociología, por su constante apoyo.

A la empresa de transportes Plus SRL. por la entera disposición a trabajar en conjunto y brindarnos las facilidades necesarias para el recojo de información.

Al señor Wilder Alejandro Vásquez Orrillo, coordinador del gremio de mototaxistas, por brindarnos valiosa información desde su experiencia como mototaxista y ahora líder de ellos.

Y a las diversas instituciones que nos brindaron información imprescindible para el desarrollo de esta tesis.

# CONTENIDO

RESUMEN...	4
INTRODUCCIÓN...	6
CAPÍTULO I: FUNDAMENTOS TEÓRICOS .....	9
1.1 MARCO HISTÓRICO.....	9
1.2 MARCO TEÓRICO.....	10
1.3 INVESTIGACIONES RELATIVAS AL OBJETO DE ESTUDIO.....	11
1.4 MARCO CONCEPTUAL .....	13
1.5 POSICIÓN TEÓRICA DEL INVESTIGADOR .....	17
CAPÍTULO II: PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES .....	19
2.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	19
2.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	21
2.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	21
2.4 DELIMITACIONES DEL ESTUDIO.....	22
2.5 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA.....	22
2.6 HIPÓTESIS Y VARIABLES .....	23
2.6.1 HIPÓTESIS.....	23
2.6.2 VARIABLES .....	23
2.6.2.1 MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	24

CAPÍTULO III: MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOJO DE DATOS...	25
3.1 POBLACIÓN Y MUESTRA.....	25
3.1.1 UNIDAD DE ANÁLISIS .....	25
3.1.2 UNIDAD DE OBSERVACIÓN .....	25
3.1.3 POBLACIÓN.....	25
3.1.4 MUESTRA.....	26
3.2 DISEÑO UTILIZADO EN EL ESTUDIO.....	27
3.2.1 NIVEL DE INVESTIGACIÓN.....	27
3.2.2 MÉTODO.....	27
3.2.3 DISEÑO DE ESTUDIO.....	27
3.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOJO DE DATOS.....	27
3.3.1 ENCUESTA.....	27
3.3.2 ENTREVISTA .....	28
3.4 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	28
CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS .....	29
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	73
CONCLUSIONES .....	73
RECOMENDACIONES.....	75
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	76

APÉNDICE..... 80

## **RESUMEN**

En los últimos años, en el Perú, el mototaxismo se ha ido incrementando notablemente y Cajamarca no ha sido ajena a ello. Esta actividad se ha convertido en el sustento económico de muchas familias cajamarquinas y ha constituido una importante alternativa de empleo, por lo que, es necesario identificar la situación social y económica de este sector. La principal fuente de información es la encuesta aplicada a los mototaxistas y las entrevistas realizadas a la gerente de la Empresa de Transportes Plus SRL y al coordinador del gremio de mototaxistas. Tomando en cuenta los indicadores de nivel de estudio alcanzado, características de la vivienda, propiedad de la mototaxi e ingresos económicos percibidos, se encontró que los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL. del distrito de Cajamarca en el año 2017, se ubican en un nivel socioeconómico medio, basados en una actividad con rasgos mayoritariamente informales. El estudio contiene información cuantitativa y cualitativa que abre rutas a futuras investigaciones sobre el tema.

Palabras Clave: mototaxismo, alternativa de empleo, nivel socioeconómico.

## **ABSTRACT**

In recent years, in Peru, the mototaxismo has been increasing markedly and Cajamarca has not been indifferent to it. This activity has become the economic sustenance of many Cajamarca families and has constituted an important employment alternative, so it is necessary to identify the social and economic situation of this sector. Considering the following indicators: level of study reached, characteristics of the home, ownership of the motorcycle taxi and economic income received, it was found that the mototaxi drivers of the Company of Transports Plus SRL. of the district of Cajamarca in the year 2017, are located in a lower socioeconomic level, based on an activity with mainly informal characteristics. The main source of information is the survey applied to motorcycle taxi drivers and the interviews carried out with the manager of the Transport Company Plus SRL and the coordinator of the mototaxi drivers' association. The study contains quantitative and qualitative information that opens routes to future research on the subject.

Keywords: mototaxismo, alternative employment, socioeconomic level.



## **INTRODUCCIÓN**

El objetivo de la presente investigación es identificar la situación socioeconómica de los mototaxistas de la empresa de transportes Plus SRL., pudiendo generalizar los resultados de la investigación para otras empresas del mismo rubro.

Se han revisado distintos estudios que han tratado al mototaxismo en sus diversos aspectos, estudiándolo como un fenómeno y el impacto socioeconómico que genera en la sociedad, más no han tomado al mototaxista ni a su situación social y económica como objeto de investigación.

Existen pocos estudios a nivel nacional que traten el tema del mototaxismo y ninguno en la ciudad de Cajamarca, que en los últimos años ha presenciado un notable incremento de mototaxis; convirtiéndose esta actividad laboral en una alternativa importante de empleo y, por lo tanto, una opción de sustento económico para muchas familias cajamarquinas, es por esto y debido

a la carencia de estudios de este tema, que se ha creído importante investigar la realidad de estos trabajadores.

La presente investigación, al analizar los siguientes indicadores de la situación socioeconómica de los mototaxistas: nivel de estudio alcanzado, características de la vivienda, propiedad de la mototaxi e ingresos económicos percibidos según ellos, encontró que los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL. del distrito de Cajamarca en el año 2017, se ubican en un nivel socioeconómico medio, basados en una actividad con rasgos mayoritariamente informales.

El primer capítulo trata sobre los fundamentos teóricos que se han tomado en cuenta para esta investigación, además contiene el marco histórico, marco teórico, investigaciones relativas al objeto de estudio, marco conceptual y la posición teórica de las investigadoras.

En el segundo capítulo se encuentra la formulación del problema, los objetivos e hipótesis de la presente investigación, así como las variables, delimitación del estudio y la justificación e importancia del mismo.

En el tercer capítulo se describe el método, las técnicas e instrumentos utilizados en la recolección y procesamiento de datos.

En el cuarto capítulo se muestra estadística y analíticamente los resultados de la investigación, contrastando con la hipótesis formulada.

El capítulo cinco se ocupa de las conclusiones y las recomendaciones de la investigación, para finalizar con la referencia bibliográfica y anexos.

El equipo de investigación en la recolección de datos, tuvo cierta dificultad en reunir a los mototaxistas para la aplicación de la encuesta, debido a sus horarios de trabajo; sin embargo, creativamente se llegó a superar ésta y otras limitaciones a lo largo de la investigación.

Esperamos que este estudio sirva de antecedente para la realización de futuras investigaciones sobre este sector de la población que va en aumento. Además, asumimos la total responsabilidad de posibles errores y limitaciones que se presenten.

**LAS AUTORAS**

## **CAPÍTULO I:**

### **FUNDAMENTOS TEÓRICOS**

#### **1.1 MARCO HISTÓRICO**

El mototaxismo es considerado un hecho social reciente que se ha suscitado en diversas ciudades del mundo y consiste en el uso de la motocicleta para transporte público. Muchas fuentes señalan a Tailandia como el país donde se empezaron a fabricar las primeras unidades de estas motocicletas de tres ruedas en la década de los cincuenta, es por esto que este medio de transporte es muy popular en Asia, específicamente en el este asiático donde las ciudades tienen mucha población, como es el caso de la India que se ha convertido en el principal exportador a nivel mundial de estas unidades (Burgos, 2014).

El primer país en Latinoamérica donde se adoptaron estos vehículos fue el Perú, específicamente en la selva peruana, a inicios de los años ochenta, expandiéndose desde la década del noventa a la capital peruana.

Desde 1993 aproximadamente<sup>1</sup>, al igual que muchas ciudades del Perú, Cajamarca se ha visto invadida por un gran número de mototaxis, que año a año se van incrementando, siendo esto un medio de trabajo para personas que no pueden insertarse en el mercado laboral formal; y una solución a las necesidades de transporte urbano de muchos cajamarquinos.

En la actualidad se puede percibir un notable aumento de personas inmersas en esta actividad laboral, siendo su situación socioeconómica de especial interés para el equipo de investigación.

## **1.2 MARCO TEÓRICO**

### **1.2.1. Concepción de Hecho Social y Movilidad Social**

Según Durkheim (1895) en su libro *Las Reglas del Método Sociológico*, “los hechos sociales son todo modo de actuar, de pensar y de sentir exteriores al individuo, y que poseen un poder coercitivo en virtud del cual se imponen en representaciones y actos” (p.40).

Coster, Bawin- Legros, Poncelet (2004) en su libro *Introducción a la Sociología* se entiende como movilidad social:

Esta tiene por objeto estudiar los movimientos gracias a los cuales los individuos pasan de una posición social a otra, incluso de una clase social a otra. Existen tres posibilidades: subir o bajar en una escala social de la estratificación o, por último, pasar de una posición a otra sin que este cambio represente para el interesado ni una promoción ni una retrogradación (p.257).

Para el análisis de la movilidad social, se ha tomado también el enfoque de Alexis de Tocqueville desarrollado en su obra *Sobre la Democracia en América*, donde uno de los

---

<sup>1</sup> Dato proporcionado por entrevista al coordinador del gremio de mototaxistas, Wilder Alejandro Vásquez Orrillo.

principales puntos de su pensamiento es la comparación entre la sociedad aristocrático-tradicional y la sociedad democrático-moderna. Donde las características de estos dos modelos de sociedad, son opuestas; de un lado la jerarquía, la inmovilidad, el privilegio y el espíritu feudal; del otro, la igualdad de condiciones, la movilidad social, el rechazo de los privilegios y el sentimiento individualista.

La aristocracia había hecho de todos los ciudadanos una larga cadena que llegaba desde el aldeano hasta el rey. La democracia la rompe y pone cada eslabón aparte. A medida que las condiciones se igualan, se encuentra un mayor número de individuos que, no siendo bastante ricos ni poderosos para ejercer una gran influencia en la suerte de sus semejantes, han adquirido, sin embargo, o han conservado, bastantes luces y bienes para satisfacerse a ellos mismos. No deben nada a nadie; no esperan, por decirlo así, nada de nadie; se habitúan a considerarse siempre aisladamente y se figuran que su destino está en sus manos (Tocqueville, 1835, p.554).

Tocqueville señala que, en las sociedades modernas, la democracia y la igualdad de oportunidades que esta genera, permite la movilidad social.

### **1.3 INVESTIGACIONES RELATIVAS AL OBJETO DE ESTUDIO**

**Martínez (2010)**, realizó un estudio denominado “Panorama del Mototaxismo Centro de Transporte Sustentable de México 2010”, donde se analiza la situación del Mototaxismo en la Ciudad de México, así mismo, se exponen diversos casos internacionales donde se ha presentado este fenómeno, como en Colombia, en la India, Perú y Brasil, con la finalidad de conocer más a fondo cómo se ha desarrollado el Mototaxismo, cómo funciona, las razones

principales por las cuales surgió este tipo de transporte y cuáles son los daños ocasionados en esos países a consecuencia del uso de este sistema.

**Espinosa, Rodriguez, Uribe (2008)** en el estudio denominado “El Impacto Socioeconómico del Fenómeno del Mototaxismo en la Ciudad de Montería (Colombia)”, se plantea el Mototaxismo como un fenómeno con un gran impacto a nivel social y económico debido a las deficiencias que se presentan en la ciudad de Montería, referente a la falta de oportunidades con las que cuentan sus habitantes, lo que lo ha llevado a buscar salidas a la crisis económica. Los ciudadanos han tomado esta alternativa como medio de subsistencia. Es así que el Mototaxismo se presenta como una opción fácil de trabajo.

**Cuba (2009)** indica en su Investigación “Impacto Socio Económico del Uso de Mototaxis en el Transporte Urbano de la Ciudad de Ica, Año 2009” el nivel de influencia en la economía del poblador iqueño al usar las mototaxis como unidades de transporte urbano.

Para ello se ha utilizado como elementos de observación a las mototaxis que circulan por la ciudad, y el servicio que prestan a los moradores, tomándose una muestra aleatoria en la que se practicó las encuestas tanto a conductores como a usuarios. De ello se obtuvo como resultados que el 47% de los usuarios de transporte urbano prefieren mototaxis, y estos generan como fuentes de trabajo a jóvenes desocupados, haciendo un monto muy importante en el movimiento económico en la ciudad de Ica.

Se concluye que el incremento acelerado de estas unidades, genera fuentes de trabajo y alto flujo de economía.

**Vera, Vera (2013)** en el estudio “Evaluación del nivel socioeconómico: presentación de una escala adaptada en una población de Lambayeque” indican que el estatus o nivel

socioeconómico (NSE) es una medida total que combina la parte económica y sociológica de la preparación laboral de una persona y de la posición económica y social individual o familiar en relación a otras personas. Además, es un indicador importante en todo estudio demográfico; según Gottfried, 1985 y Hauser, 1994 incluye tres aspectos básicos: los ingresos económicos, nivel educativo y ocupación de los padres. Estudios actuales en América Latina, muestran la gran relación de este indicador con el estado de salud, nutrición, el rendimiento estudiantil y la esperanza de vida.

Por este motivo, partiendo del marco conceptual descrito por la Asociación Peruana de Empresas de Investigación de Mercados APEIM 2003 – 2010 que el NSE es una variable teóricamente controvertida y que es importante aproximar el estatus socioeconómico de las familias a través de un indicador práctico. Esto permitió realizar una escala adaptada en una población de Lambayeque, para evaluarlo y obtener modelos de factores asociados. Las versiones actuales constan del mismo número de ítems (5 en total), posee una confiabilidad excelente (alfa de Crombach: 0,9017, IC95%. 0,9013 – 0,9048). Se introdujeron cambios en la mayoría de ítems y alternativas, afectando de esta manera la puntuación total, siendo el puntaje mínimo de 5 puntos y máximo de 33puntos, concluyendo que a mayor puntuación mayor nivel socioeconómico. Siendo el instrumento que evalúa de manera integral el NSE en la región.

## **1.4 MARCO CONCEPTUAL**

### **Nivel socioeconómico:**

Según The New Dictionary of Cultural Literacy, Third Edition (2002), lo define como la posición de un individuo/ hogar dentro de una estructura social jerárquica.



Así también La National Center for Educational Statistics (2008), define “niveles socioeconómicos” como una medida de la posición relativa, económica y social de una persona/hogar.

La Center for Research on Education, Diversity and Excellence (S/F), presenta a los “niveles socioeconómicos” como la medida del lugar social de una persona dentro de un grupo social, basado en varios factores incluyendo el ingreso y la educación.

### **Estratificación social:**

Según el diccionario de sociología la idea de que la sociedad posee una dimensión vertical, en la cual sus elementos se diferencian, ordenan y evalúan en términos de la distinción superior/ inferior, está presente en la mayoría de las culturas como medio de representación intuitiva de la desigualdad social. Haciendo suya esa idea la sociología acuñó el término *estratificación social*, metáfora geológica, para referirse a la división de una sociedad en agregados ordenados verticalmente, denominados estratos, esa división implica tanto la clasificación jerárquica de las unidades sociales (ya sean posiciones o actores que las ocupan), como la desigual distribución entre ella de bienes y atributos socialmente valorados, de deseo generalizado y disponibilidad escasa. Así entendida, *estratificación social* equivale a *desigualdad social estructurada*, esto es, *desigualdad* que no es aleatoria, sino que sigue una pauta, tiene una base institucional, muestra cierta constancia y estabilidad a lo largo del tiempo, y es generalmente respaldada por ideas que la legitiman (Giner; Lamo de Espinoza; Torres, 2006).

### **Clase social:**

Según Weber, situación de clase significa posición ocupada en el mercado. En su raíz está siempre la posesión o no posesión de bienes (clases patrimoniales) que según se usen en el

mercado (los poseedores, por ejemplo, pueden optar por ser rentistas o ser empresarios) dan lugar a clases lucrativas (de un lado los empresarios y de otro los trabajadores, con los campesinos y artesanos independiente en medio, es decir, las clases marxistas). Además, Weber llama estrictamente clases sociales al conjunto de situaciones de clase entre las cuales es fácil y típica la movilidad intra e inter generacional y enumera como tales al proletariado, la pequeña burguesía, los expertos profesionales y los empresarios y privilegiados por educación. Ahora bien, paralelamente a las clases económicas existen las situaciones estamentales (grupos de estatus) en el ámbito de consumo y de las maneras de vivir y se dan los partidos en el ámbito de la política. Los grupos de estatus pueden o no corresponderse con las clases, los partidos pueden o no seguir líneas clasistas o estamentales: aunque los tres fenómenos están estrechamente relacionados para Weber no cabe ninguna teoría general de las relaciones entre economía, sociedad y política (Giner; Lamo de Espinoza; Torres, 2006).

### **Estratificación del ingreso:**

Existe una estratificación de ingresos por el método de Dalenius según la clasificación establecida por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2016); el método consiste en la formación de estratos de manera que la varianza de las medias sea mínima al interior del estrato y máxima entre cada una de ellos, es decir, formar estratos lo más homogéneos posible.

En la siguiente cuadro utilizando la propuesta de Dalenius se construye 5 estratos de ingresos, el estrato alto de 2192.20 soles a más soles, el estrato medio alto de 1330.10 soles hasta 2192.19 soles, el estrato medio de 899 soles hasta 1330.09 soles, el medio bajo de 575.70 soles hasta 898.99 soles y el bajo hasta 575.69 soles.

**TABLA 01**

*Lima Metropolitana: Estratificación De Ingresos*  
2016

<b>ESTRATO</b>	<b>RANGO DE INGRESO PER CAPITA</b>
	<b>(Soles)</b>
<b>ALTO</b>	2192.20 a más
<b>MEDIO ALTO</b>	1330.10 - 2192.19
<b>MEDIO</b>	899.00 - 1330.09
<b>MEDIO BAJO</b>	575.70 - 898.99
<b>BAJO</b>	Hasta - 575.69

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática. Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzana 2016.

**Mototaxi:**

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (2017) define el término mototaxi como un peruanismo que significa “motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para tramos cortos a cambio de dinero”. Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, los mototaxis son unidades de transporte adaptadas de motos lineales, utilizadas para el traslado de pasajeros. Tiene un cuerpo de lata sobre 03 ruedas, con una cabina para el conductor en la parte delantera y un asiento en la parte posterior (para 02 pasajeros) con una cubierta tipo toldo.

### **Características del vehículo:**

Según El Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú las características físicas de las unidades son las siguientes: miden en promedio 2 metros de largo con 1.8 metros de ancho y 1.70 metros de alto, con un peso neto de 250 Kg. y una capacidad de carga de 350 Kg. La velocidad máxima que puede alcanzar es aproximadamente 50 Km/h.

### **Hecho social:**

Según Emile Durkheim (1895) en su libro *Las Reglas del Método Sociológico*, “los hechos sociales son todo modo de actuar, de pensar y de sentir exteriores al individuo, y que poseen un poder coercitivo en virtud del cual se imponen en representaciones y actos” (p.40).

## **1.5 POSICIÓN TEÓRICA DEL INVESTIGADOR**

Teniendo en cuenta el perfil del mototaxista, siendo una persona cuyos recursos económicos no les permite continuar estudios superiores y al tener la responsabilidad de su propio sustento económico, como el de sus familiares; surge la necesidad de contar con una actividad laboral rentable y que no requiera mayor preparación académica.

Según lo establecido por Durkheim (1895) en su libro *Las Reglas del Método Sociológico*, consideramos el mototaxismo como un hecho social, porque es un modo de actuar de estas personas impuestos por la necesidad de mantenerse y superar sus condiciones de vida y existencia presentes, por falta de empleos laborales formales que no halla en su entorno social.

La movilidad social plantea la posibilidad de ascender o descender en la escala social de la estratificación (movilidad vertical), es por eso que las personas buscan las oportunidades que le permitan escalar en la jerarquía social, incluso de abandonar su clase para alcanzar una clase superior (Coster; Bawin- Legros; Poncelet, 2004); esta movilidad se puede presenciar notoriamente en el caso de los mototaxistas, que por medio del factor trabajo y por

consiguiente, los ingresos que este le generen, buscan ascender en la escala social de la estratificación. En la presente investigación se ha utilizado el cuadro de Estratificación según ingresos elaborado por el INEI (Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzana, 2016).

Según el enfoque de Tocqueville la democracia de las sociedades modernas genera una movilidad social debido a la igualdad de oportunidades. Esto se ve reflejado en el mototaxista, ya que, esta sociedad moderna le brinda oportunidades, en este caso, ingresar a esta actividad laboral para obtener ingresos que le ayudan a adquirir bienes y poder bastarse a sí mismos como ser el sustento de su familia.

## **CAPÍTULO II:**

### **PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES**

#### **2.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Si bien es cierto, el mototaxismo es un hecho social que se ha suscitado en diversas partes del mundo, diversas fuentes señalan a Tailandia como el país donde se originó en la década de los cincuenta aproximadamente (Burgos, 2014).

Desde los años ochenta, estos vehículos se introdujeron en el Perú, siendo el primer país latinoamericano en utilizarlos.

Este tipo de vehículos llegaron a Cajamarca aproximadamente en 1993; alrededor de los años 1994 y 1995 se inicia el registro de estas unidades en la Municipalidad Provincial de Cajamarca, existiendo cerca de 60 mototaxis; y para 1996 el número aumentó aproximadamente a 100 unidades.<sup>2</sup> En los últimos años se ha visto un incremento significativo de mototaxis, debido a que se ha convertido en un medio de trabajo para personas que no

---

<sup>2</sup> Dato proporcionado por entrevista al coordinador del gremio de mototaxistas, Wilder Alejandro Vásquez Orrillo.

pueden insertarse en el mercado laboral formal; y una solución a las necesidades de transporte urbano de muchos cajamarquinos.

Este hecho social se ha constituido como una alternativa importante de empleo; y por lo tanto, una opción de sustento económico para varias familias cajamarquinas; que se hace evidente a través de los datos estadísticos del INEI en las Encuestas Nacionales de Hogares sobre Condiciones de Vida y Pobreza, ENAHO 2010 al 2015 en el departamento de Cajamarca.<sup>3</sup>; los cuales señalan que desde el año 2013 el porcentaje de la PEA desempleada se ha mantenido, teniendo para el año 2015 una tasa de desempleo de 2.65%, que equivale a 21 813 personas desempleadas.

Es así que se ha considerado esencial realizar este estudio debido al gran incremento de estas unidades en la ciudad de Cajamarca, lo cual se muestra en los datos del INEI (Compendio Estadístico Cajamarca, 2016) que para el año 2011 la cantidad de unidades formales eran de 3 807 y para el año 2017 según el registro de la Municipalidad Provincial de Cajamarca la cantidad de mototaxis formales es de 6 948 y la cantidad de empresas dedicadas a ofrecer este servicio es de 129 (Base de datos de Mototaxistas empadronados, 2017).

Sobre la base de las consideraciones anteriores, la situación socioeconómica de la gran cantidad de personas que optan por trabajar como mototaxistas es un tema que causa gran interés en el equipo de investigación.

La Municipalidad Provincial de Cajamarca es la institución encargada del registro de estas unidades; si bien es cierto existe un gran número de mototaxistas informales, la presente

---

<sup>3</sup> PEA Desempleada año 2013 equivalente a 2.73%; año 2014 equivale a 2.35%. Fuente: Encuesta Nacional de Hogares sobre Condiciones de Vida y Pobreza, ENAHO 2010 al 2015.

investigación solamente trabajará con mototaxistas formales que se encuentran registrados en ésta. De las empresas formales la que cuenta con el mayor número de unidades (568), es la Empresa de Transportes Plus SRL, que viene trabajando desde el año 2012 con este tipo de unidades. En razón de ello se ha tomado a esta empresa como nuestro ámbito de estudio.

## **2.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

### **2.2.1 GENERAL**

¿Cuál es la situación socioeconómica de los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca, en el año 2017?

### **2.2.2 ESPECÍFICOS**

¿Cuál es la situación social de los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca año 2017?

¿Cuál es la situación económica de los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca año 2017?

## **2.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **2.3.1 OBJETIVO GENERAL**

Identificar la situación socioeconómica de los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca año 2017.



### **2.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- a) Determinar la situación social de los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca año 2017.
- b) Describir la situación económica de los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca año 2017.

### **2.4 DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO**

Espacial: la investigación se realizó en el distrito de Cajamarca, en la Empresa de Transportes Plus SRL, debido a que ésta es una de las empresas formales que cuenta con el mayor número de unidades registradas; en razón de ello se la ha tomado como nuestro ámbito de estudio.

Temporal: la investigación se realizó en el año 2017.

### **2.5 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA**

Esta investigación identificará la situación socioeconómica de los mototaxistas en Cajamarca, ya que este hecho social se ha ido incrementando, lo cual involucra a más personas y es importante saber más acerca de ésta. Siendo la provincia de Cajamarca la más numerosa dentro del departamento, y el distrito de Cajamarca el que tiene la mayor población de toda la provincia, se ha considerado oportuno realizar esta investigación dentro de este ámbito.

Resulta oportuno describir la situación social y económica de los mototaxistas en Cajamarca, para ofrecer una visión más amplia y real de este empleo, y la clase de vida que llevan a consecuencia de él.

Siendo este fenómeno una opción rápida de empleo, resulta una limitante en el desarrollo académico y profesional de muchos jóvenes dedicados al mototaxismo, es así que esta investigación es de suma importancia para proporcionar mayor información sobre la situación tanto social como económica, a las entidades gubernamentales y ONG's, y además dar a conocer por qué optaron por este empleo, tomándolo como un problema social que va creciendo hoy en día y por el cual se debe hacer algo, teniendo el bienestar del ciudadano como el fin principal.

Con referencia a lo anterior, esta investigación será un antecedente en la EAP de Sociología de la Universidad Nacional de Cajamarca; ya que servirá como punto de partida para próximos estudios sobre este hecho social en la ciudad de Cajamarca, puesto que no se han realizado estudios de este tipo anteriormente.

## **2.6 HIPÓTESIS Y VARIABLES**

### **2.6.1 HIPÓTESIS**

Los mototaxistas de la empresa de transportes Plus SRL. del distrito de Cajamarca, se ubican en un nivel socioeconómico medio, a lo largo del año 2017.

### **2.6.2 VARIABLES**

### 2.6.2.1 Matriz de Operacionalización de Variables:

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	DESCRIPTOR	ESCALA VALORATIVA	FUENTE/INSTRUMENTOS DE RECOJO DE INFORMACION
Situación socioeconómica	Social	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Edad/sexo.</li> <li>-Lugar de origen</li> <li>- Lugar de residencia.</li> <li>-Grado de instrucción.</li> <li>-I.E de procedencia.</li> <li>-Tipo de I.E (Pública-Privada).</li> <li>-Estado civil</li> <li>-Jefe de familia.</li> <li>-Nº de integrantes de familia.</li> <li>-Afiliados a seguro de salud.</li> <li>-Acceso a servicios Básicos.</li> <li>-Características de vivienda.</li> <li>-Comodidades del hogar.</li> <li>-Elección de empleo</li> <li>-Nivel de Satisfacción.</li> <li>-Expectativas de vida.</li> <li>-Ventajas y desventajas de la formalidad.</li> </ul>	Distribución de frecuencias en valores absolutos y relativos (porcentajes)	<p><b>Alto:</b> 2192.20 a más</p> <p><b>Medio alto:</b> 1330.10-2192.19.</p> <p><b>Medio:</b> 899.00-1330.09.</p> <p><b>Medio bajo:</b> 575.70-898.99.</p> <p><b>Bajo:</b> hasta 575.69.</p>	Mototaxista/Cuestionario.
	Económica	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Propiedad de la unidad móvil.</li> <li>- Ingresos diarios (rangos de ingresos)</li> <li>- Empleo/subempleo.</li> <li>-Actividad principal y secundaria.</li> <li>-Afiliados a AFP/ONP.</li> <li>- Cuenta de ahorros.</li> <li>-Créditos.</li> </ul>	Distribución de frecuencias en valores absolutos y relativos (porcentajes)		

## **CAPÍTULO III:**

### **MÉTODOS, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOJO DE DATOS**

#### **3.1 POBLACIÓN Y MUESTRA**

##### **3.1.1 UNIDAD DE ANÁLISIS**

Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca.

##### **3.1.2 UNIDAD DE OBSERVACIÓN**

Mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca.

##### **3.1.3 POBLACIÓN**

Población: 568 mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL del distrito de Cajamarca, año 2017 (Municipalidad Provincial de Cajamarca, 2017).

### 3.1.4 MUESTRA

Muestra: la muestra de este estudio se calculó con el margen de error del  $\pm 7\%$  y con nivel de confianza del 93%, lo cual equivale a 146 mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL.

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

Donde:

n: Tamaño de la muestra.

N: Tamaño del universo.

$\alpha$ : Nivel de confianza elegido (93% que representa 1.96%)

E: error de estimación 7%.

p: Porcentaje de la característica estudiada, cuando no se conoce (50%).

$$n = \frac{(1.96)^2 \cdot (0.5)(0.5) \cdot (568)}{(0.07)^2(568 - 1) + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{545.5072}{2.7783 + 0.9604}$$

$$n = \frac{545.5072}{3.7387}$$

$$n = 146$$

## **3.2 DISEÑO USADO EN EL ESTUDIO**

### **3.2.1 NIVEL DE INVESTIGACIÓN**

El presente estudio es de carácter descriptivo, por lo que, la variable los factores socioeconómicos de los mototaxistas de Cajamarca se describió, tomando como caso de estudio a la Empresa de Transportes Plus SRL en la ciudad de Cajamarca.

### **3.2.2 MÉTODO**

El método que se utilizó fue el inductivo-deductivo, que se compone de una primera etapa por la inducción de principios explicativos a partir de los fenómenos observados, y después en una segunda etapa, donde estos principios construyen enunciados que los contengan y se refieran a los fenómenos.

### **3.2.3 DISEÑO DE ESTUDIO**

El diseño de estudio es no experimental, debido a que no se manipula la variable estudiada. Se observó la realidad de cómo se presentaron los indicadores y luego se analizaron.

## **3.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOJO DE DATOS**

Las técnicas e instrumentos que se aplicaron para la recolección de la información son:

### **3.3.1 ENCUESTA**

Dirigida a los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL. del distrito de Cajamarca año 2017, para identificar su situación socioeconómica.

### **3.3.2 ENTREVISTA**

A la gerente de la Empresa de Transportes Plus SRL y al coordinador del gremio de mototaxistas.

### **3.4 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE RESULTADOS**

Se procesó la información recogida a través del programa SPSS, la presentación y el análisis se hizo usando la estadística descriptiva.

## CAPÍTULO IV:

### PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

**Tabla 01**

*Sexo de los mototaxistas*

SEXO	ABS.	%
<b>Masculino</b>	142	97.3
<b>Femenino</b>	4	2.7
<b>TOTAL</b>	146	100.0

La tabla 01 muestra el sexo de los mototaxistas; donde el 97.3% son varones y solo 2.7% son mujeres. Esto demuestra que a esta actividad se dedican mayormente los varones.

Según el INEI una de las características que revelan los resultados del Censo de población del 2007, es la creciente incorporación de la mujer en la actividad económica en el departamento de Cajamarca. Si bien la mujer se viene incorporando con mayor dinamismo al mercado laboral, su participación aún no alcanza a tener el mismo nivel de sus pares masculinos (INEI, 2007). Esto se ve reflejado en la presente tabla, en la actividad laboral del mototaxismo.



**Tabla 02**

*Edad de los mototaxistas.*

<b>INTERVALOS DE LA EDAD DE LOS MOTOTAXISTAS</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
18 - 23	28	19.2%
24 - 29	40	27.4%
30 - 35	26	17.8%
36 - 41	22	15.1%
42 - 47	9	6.2%
48 - a +	21	14.4%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 02 muestra la edad de los mototaxistas en términos absolutos y relativos, para ello se ha considerado intervalos de 5 años, iniciando con la edad de 18 años, porque a esta edad se obtiene la ciudadanía y es un requisito para obtener la licencia de conducir. Según esta tabla el 27.4% tiene 24 a 29 años de edad; mientras el 6.2% tiene de 42 a 47 años de edad. Esto demuestra que el 46.6% son jóvenes mototaxistas de 18 a 29 años, debido a que no tienen la oportunidad de continuar con estudios superiores, optan por esta actividad laboral por ser más práctica, como se demuestra a continuación.

**Tabla 03***Región de procedencia de los mototaxistas.*

<b>REGIONES DE PROCEDENCIA</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
Cajamarca	134	91.8%
Lambayeque	1	0.7%
La libertad	1	0.7%
Piura	1	0.7%
Amazonas	0	0.0%
Lima	4	2.7%
Otras regiones del Perú	5	3.4%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.00%</b>

En la tabla 03 se ha creído conveniente tomar en cuenta las regiones de procedencia de los mototaxistas, Lambayeque, La Libertad, Piura y Amazonas, por ser regiones colindantes con Cajamarca; además la región Lima por ser capital del Perú; para así demostrar o no la migración en este sector laboral.

Es así que dicha tabla muestra las regiones de procedencia de los mototaxistas; señala que el 91.8% de ellos son procedentes de la región Cajamarca, seguido del 3.4% que son procedentes de otras regiones no colindantes con la Región; esto se explica por el elevado número de departamentos que han sido considerados en el rubro de otras regiones; en sentido opuesto se observa que el 0,7% respectivamente está representado por las regiones de Lambayeque, La Libertad y Piura. Esto nos demuestra que son pocas las personas procedentes de estas regiones que se dedican a esta actividad; debido a que Cajamarca no atrae inmigrantes porque es uno de los departamentos más pobres o con menor índice de desarrollo a comparación de otras regiones de la costa (Sánchez, 2016); y el cuadro anterior confirma plenamente que los mototaxistas proceden de la región Cajamarca.

**Tabla 04***Procedencia de los mototaxistas según provincias de la región Cajamarca*

<b>PROVINCIAS DE LA REGIÓN CAJAMARCA</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
San Ignacio	1	0.7%
Jaén	2	1.4%
Cutervo	0	0.0%
Chota	2	1.4%
Santa Cruz	0	0.0%
Hualgayoc	7	4.8%
Celendín	6	4.1%
San Pablo	1	0.7%
San Miguel	3	2.1%
Contumaza	0	0.0%
Cajamarca	105	71.9%
Cajabamba	3	2.1%
San Marcos	4	2.7%
Las demás Provincias del Perú	12	8.2%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

En la tabla 04 se ha tomado en cuenta las 13 provincias de la región Cajamarca, además del resto de las provincias a nivel nacional que representan el 8.2% por ser las 183 provincias restantes (INEI, 2017) que se agrupan en este rubro.

Esta tabla muestra la provincia de procedencia de los mototaxistas; según él 71.9% proceden de Cajamarca, seguido de Hualgayoc que representa el 4.8%, además de Celendín con el 4.1%. De la información expuesta se desprende que la mayor parte de mototaxistas proceden de la provincia de Cajamarca, donde más de 7 de cada 10 mototaxistas son cajamarquinos.

**Tabla 05***Distrito de procedencia de los mototaxistas*

<b>DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CAJAMARCA</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
Cajamarca	67	45.9%
Asunción	2	1.4%
Chetilla	1	0.7%
Cospan	0	0.0%
La Encañada	7	4.8%
Jesús	1	0.7%
Llacanora	1	0.7%
Baños del Inca	23	15.8%
Magdalena	2	1.4%
Matara	0	0.0%
Namora	1	0.7%
San Juan	0	0.0%
Los demás distritos de la Región Cajamarca y del Perú	41	28.1%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

En la tabla 05 se ha tomado en cuenta los 12 distritos de la provincia Cajamarca, además del resto de distritos de la región Cajamarca y del Perú que representan el 28.1% por ser la mayor cantidad que se agrupan en este rubro.

Esta tabla muestra los distritos de procedencia de los mototaxistas; según él 45.9% son procedentes del distrito de Cajamarca, seguido por el distrito de Baños del Inca que representa el 15.8%.

De la información expuesta se desprende que el mayor número de mototaxistas proceden de Cajamarca, porque más de 4 de cada 10 mototaxistas son cajamarquinos. Además, entre Cajamarca y Baños del Inca se tiene el 61.7% de procedencia, es decir de cada 10 más de 6 proceden de estos distritos; debido a que la mayor cantidad de población se encuentra concentrada

en estos, 246 536 y 42 753 respectivamente (INEI, 2015), por lo tanto, tienen aquí un mayor mercado para la actividad del mototaxismo; siendo ellos los distritos con mayor desarrollo económico y comercial de la provincia.

**Tabla 06**

*Distrito de residencia de los mototaxistas.*

<b>DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CAJAMARCA</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
Cajamarca	114	78.1%
Asunción	0	0.0%
Chetilla	0	0.0%
Cospan	0	0.0%
La Encañada	1	0.7%
Jesús	2	1.4%
Llacanora	1	0.7%
Baños del Inca	28	19.2%
Magdalena	0	0.0%
Matara	0	0.0%
Namora	0	0.0%
San Juan	0	0.0%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 06 muestra el distrito de residencia de los mototaxistas. Según esta el 78.1% residen en el distrito de Cajamarca, seguido del 19.2% que representa Baños del Inca, mientras que el 0.7% respectivamente está representado por mototaxistas que residen en el distrito de La Encañada y Llacanora.

Esto demuestra que el 97.3% de mototaxistas residen en Cajamarca y Baños del Inca, es decir de cada 10 más de 9 residen en estos distritos; debido a que en ellos se ubica su centro de trabajo, al concentrar, como ya hemos señalado, el mayor número de población y los mejores indicadores de desarrollo económico.

**Tabla 07***Sectores y centros poblados de residencia de los mototaxistas*

<b>RESIDENCIA</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
SECTORES DE LA CIUDAD DE CAJAMARCA. CENTROS POBLADOS DE LOS DISTRITOS DE CAJAMARCA*	82	56.2%
TOTAL	146	100.0%

\*Se refiere a los centros poblados de los distritos de Cajamarca, Baños del Inca, Jesús, Llacanora y La Encañada, que son en donde se han encontrado residencia de mototaxistas.

La tabla 07 muestra los sectores y centros poblados de residencia de los mototaxistas; según esta el 56.2% residen en los diferentes sectores del distrito de Cajamarca, mientras que el 43.8% en centros poblados de los distritos de Cajamarca; lo que demuestra que, en su mayoría los mototaxistas viven en la zona urbana, mientras que el 43.8% viven en centros poblados considerados para la presente investigación como zonas sub urbanas o zonas periféricas del distrito.

**Tabla 08***Sectores detallados y centros poblados de residencia de los mototaxistas*

<b>SECTORES Y CENTROS POBLADOS DE LOS DISTRITOS DE CAJAMARCA</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
San Sebastián	3	2.1%
San José	5	3.4%
San Pedro	0	0.0%
Cumbemayo	4	2.7%
Pueblo Nuevo	10	6.8%
Chontapaccha	2	1.4%
La Colmena	1	0.7%
La Merced	0	0.0%
Pueblo Libre	2	1.4%
San Antonio	2	1.4%
Las Torrecitas	1	0.7%
Santa Elena	6	4.1%
San Martín	11	7.5%
Mollepampa	8	5.5%
San Vicente	1	0.7%
El Estanco	3	2.1%
Lucmacucho	5	3.4%
La Florida	3	2.1%
Nuevo Cajamarca	3	2.1%
Urubamba	4	2.7%
La Tulpuna	2	1.4%
Samanacruz	1	0.7%
La Paccha	5	3.4%
Villa Huacariz	0	0.0%
centros poblados de los distritos de Cajamarca*	64	43.8%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

\*Se refiere a los centros poblados de los distritos de Cajamarca, Baños del Inca, Jesús, Llacanora y La Encañada, que son en donde se han encontrado residencia de mototaxistas.

La tabla 08 muestra de manera detallada el lugar de residencia de los mototaxistas a nivel de sectores, también se menciona los centros poblados de los distritos de Cajamarca; según este el 7.5% de mototaxistas viven en el barrio San Martín, seguido del 6.8% que viven en el barrio Pueblo

Nuevo y el 5.5% vive en el barrio Mollepampa. En sentido opuesto el 0.7% respectivamente viven en los barrios de La Colmena, Las Torrecitas, San Vicente y Samanacruz.

Esto demuestra que la mayor parte de mototaxistas viven en las zonas periféricas de la ciudad de Cajamarca.

**Tabla 09**

*Grado de instrucción de los mototaxistas*

<b>GRADO DE INSTRUCCIÓN</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Primaria incompleta	8	5.5%
Primaria completa	21	14.4%
Secundaria incompleta	26	17.8%
Secundaria completa	71	48.6%
Superior universitario incompleto	3	2.1%
Superior universitario completo	2	1.4%
Superior técnico incompleto	8	5.5%
Superior técnico completo	7	4.8%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 09 muestra el grado de instrucción de los mototaxistas; se ha considerado la definición de nivel educativo según el INEI, **niveles educativos**: “son las etapas educativas del sistema, correspondiente a las diversas fases del desarrollo personal de los educandos. Los niveles educativos son cuatro: Inicial, Primaria, Secundaria y Superior.” (INEI, 2017, p.878).



Según esta, el 48.6% de mototaxistas tienen secundaria completa, seguido del 17.8% que tienen secundaria incompleta y el 14.4% tienen primaria completa. En sentido opuesto el 1.4% de mototaxistas tienen superior universitario completo.

De estos datos se desprende que el 66.4% cursaron algún nivel de estudios secundarios, en consecuencia, al no haber cursado estudios superiores, no encuentran otras oportunidades laborales por falta de preparación académica, recurriendo a actividades económicas de refugio como la actividad del transporte público.

**Tabla 10***Centros poblados y ciudad de estudios de los mototaxistas – Educación Primaria.*

<b>DISTRITO</b>	<b>CENTROS POBLADOS Y CIUDAD</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>		
Cajamarca	Ciudad	43	68.3%		
	Pariamarca	5	7.9%		
	Shudal	1	1.6%		
	Cushunga	1	1.6%		
	Huambocancha	4	6.3%		
	Corisorgona	1	1.6%		
	Aylambo	1	1.6%		
	Agamarca	2	3.2%		
	Lluscacampa	1	1.6%		
	Cochapampa	1	1.6%		
	Huayllapampa	1	1.6%		
	La Ramada	1	1.6%		
	Agocucho	1	1.6%		
	<b>Total</b>		<b>63</b>	<b>100.0%</b>	<b>63</b>
Baños del Inca	Ciudad	14	63.6%		
	Lluscacampa	1	4.5%		
	Puyllucana	3	13.6%		
	Shaullo	1	4.5%		
	Manzanamayo	1	4.5%		
	Otuzco	2	9.1%		
	<b>Total</b>		<b>22</b>	<b>100.0%</b>	<b>22</b>
Los demás distritos de la región Cajamarca y del Perú		61	100.0%	61	42%
<b>TOTAL GENERAL</b>				<b>146</b>	<b>100%</b>

La tabla 10 muestra los centros poblados y ciudad de estudios de los mototaxistas, en educación primaria; además se menciona los demás distritos de la región Cajamarca y del Perú, representado por el 42% de mototaxistas, ya que, este rubro agrupa la mayor cantidad de distritos.

Según esta, el 43% estudiaron en el distrito de Cajamarca, de los cuales el 31.8% lo realizaron en centros poblados y el 68.2% en la ciudad. También nos muestra que el 15% de mototaxistas estudiaron en el distrito de Baños del Inca, de los cuales el 36.2% lo realizaron en

centros poblados y el 63.8% en la ciudad. Esto demuestra que la mayor parte de mototaxistas

estudiaron en el distrito de Cajamarca y en la misma ciudad exactamente, debido al apoyo familiar que recibían, según informaron en la entrevista realizada por el equipo de investigación.

**Tabla 11**

*Centros poblados y ciudad de estudios de los mototaxistas– Educación Secundaria.*

<b>DISTRITO</b>	<b>UBICACIÓN DEL CENTRO EDUCTIVO</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>		
Cajamarca	Ciudad	59	89.4%		
	Pariamarca	4	6.1%		
	Tual	1	1.5%		
	Huambocancha	1	1.5%		
	Agocucho	1	1.5%		
	<b>Total</b>		<b>66</b>	<b>100.0%</b>	<b>66</b>
Baños del Inca	Ciudad	6	50.0%		
	Puylucana	2	16.7%		
	Otuzco	4	33.3%		
	<b>Total</b>		<b>12</b>	<b>100.0%</b>	<b>12</b>
Los demás distritos de la región Cajamarca y del Perú		39	100.0%	39	33%
<b>TOTAL GENERAL</b>				<b>117</b>	<b>100%</b>

La tabla 11 muestra centros poblados y ciudad de estudios de los mototaxistas, en educación secundaria, siendo 117 mototaxistas los que cursaron educación secundaria representando el 80.1%; por el contrario, son 29 mototaxistas que no estudiaron educación secundaria, lo cual, representa el 19.9%. Además, se menciona los demás distritos de la región Cajamarca y del Perú, representado por el 33% de mototaxistas, ya que, este rubro agrupa la mayor cantidad de distritos.

Según esta tabla el 57% de mototaxistas estudiaron en el distrito de Cajamarca, de los cuales el 10.6% estudió en centros poblados y el 89.4% en centros educativos de la ciudad. También nos muestra que el 10% estudió en el distrito de Baños del Inca, de los cuales el 50%

estudió en centros poblados y el otro 50% en la ciudad.

Esto demuestra que la mayor parte de mototaxistas estudiaron en centros educativos ubicados en el distrito de Cajamarca y en la misma ciudad exactamente; debido a que ésta oferta una variedad de colegios donde pueden seguir estudios alumnos procedentes de diversos sectores económicos.

**Tabla 12**

*Región de estudios de los mototaxistas – Educación Superior*

<b>REGIONES</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Sin estudios superiores	126	86.2%
Cajamarca	15	10.3%
Ica	1	0.7%
Jaén	1	0.7%
Lima	3	2.1%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 12 muestra la región de estudios de los mototaxistas, en educación superior, tomándose en cuenta las regiones de Cajamarca, Ica, Jaén y Lima, debido a que son en estas en donde los mototaxistas cursaron estudios superiores. Además, son solo 20 mototaxistas los que estudiaron educación superior, lo que representa el 13.8% del total; por el contrario, son 126 mototaxistas que no estudiaron educación superior, representando el 86.2%.

Según esta tabla el 10.3% de mototaxistas estudiaron en la ciudad de Cajamarca, seguido por el 2.1% que estudiaron en la ciudad de Lima y por el contrario el 0.7% respectivamente estudiaron en las ciudades de Ica y Jaén.

De cada 10 más de 8 no tienen estudios superiores. Comparado con la tabla 09, se deduce que el mototaxista es un trabajador que, en su gran mayoría, es decir, el 80.1% ha cursado solamente estudios secundarios, pero no alcanzó a continuar estudios superiores. Siendo esta una

de las razones por las que no pueden optar por otras actividades laborales que requieren mayor formación académica.

**Tabla 13**

*Tipo de centro educativo*

<b>NIVEL EDUCATIVO</b>	<b>TIPO DE CENTRO EDUCATIVO</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
PRIMARIA	PUBLICA	143	97.9%
	PRIVADA	3	2.1%
	<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>
SECUNDARIA	PUBLICA	99	84.6%
	PRIVADA	18	15.4%
	<b>TOTAL</b>	<b>117</b>	<b>100.0%</b>
SUPERIOR	PUBLICA	6	30.0%
	PRIVADA	14	70.0%
	<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 13 muestra el tipo de centro educativo en la que estudiaron los mototaxistas, educación primaria, secundaria y superior.

Se ha considerado la definición de centro educativo según el INEI: **Centro educativo**- “Entidad con personería jurídica creada con el fin de brindar servicio educativo presencial o escolarizado a la población en edad escolar y/o adulta en los diversos niveles, grados y modalidades del sistema educativo. Generalmente atiende a la demanda por servicios educativos de un área territorial determinada” (INEI, 2017, p.859). Además de las definiciones para **Centro educativo de gestión estatal** - “Es aquel creado y sostenido por el Estado a través del Ministerio de Educación, otros Ministerios, Gobiernos Regionales y Municipalidades. Se crea mediante resolución expedida por la instancia educativa correspondiente: USE, Dirección Regional o Subregional, Gobierno Regional o Ministerio de Educación” (INEI, 2017, p.859). **Centro**

**educativo de gestión no estatal** - “Es aquel creado y administrado por personas de derecho privado naturales o jurídicas. En este grupo se encuentran comprendidos los cooperativos, parroquiales, comunales, particulares, fiscalizados y de entidades benéficas o de bien social” (INEI, 2017, p.859).

Según esta tabla, a **nivel primaria**, el 97.9% de mototaxistas estudiaron en una institución pública mientras que el 2.1% en una institución privada.

A **nivel secundaria**, el 84.6% de mototaxistas estudiaron en una institución pública mientras que el 15.4% en una institución privada.

A **nivel superior**, el 30% de mototaxistas estudiaron en una institución pública mientras que el 70% en una institución privada.

Tenemos entonces que la mayor parte de mototaxistas a nivel primario y secundario estudiaron en instituciones públicas debido a los bajos recursos económicos de su familia; y un limitado 13.8% que llegan a instituciones superiores, el 70% lo hace en instituciones privadas, debido a que ellos trabajan para cubrir los gastos de sus estudios.



**Tabla 14**

*Estado civil de los mototaxistas*

<b>ESTADO CIVIL</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Soltero	51	34.9%
Casado o Conviviente	92	63.0%
Separado	3	2.1%
<b>Total</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 14 muestra el estado civil de los mototaxistas, para esto se ha tomado en cuenta las siguientes definiciones según el INEI:

Soltero: “es la persona que nunca se ha casado, ni ha vivido, ni vive en unión de hecho o convivencia” (INEI, 2017).

Casado: “es la persona que ha contraído matrimonio civil y/o religioso y vive con su cónyuge.” (INEI, 2017).

Conviviente: “es la persona que hace vida conyugal sin haber contraído matrimonio civil o religioso.” (INEI, 2017).

Separado: “es la persona que está separado de su cónyuge o conviviente y no vive en unión de hecho o convivencia.” (INEI, 2017).

Según esta tabla el 63% de mototaxistas son casados o convivientes, seguido del 34.9% que son solteros y el 2.1% separados. Tenemos entonces que la mayor parte de mototaxistas son casados o convivientes, y por lo tanto tienen carga familiar, que dependen de ellos, como se confirma en la siguiente tabla.

**Tabla 15**

*Familiares dependientes económicamente de los mototaxistas.*

<b>FAMILIARES DEPENDIENTES ECONÓMICAMENTE</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
SI	119	81.5
NO	27	18.5
Total	146	100.0

La tabla 15 muestra si los mototaxistas tienen familiares que dependen económicamente de ellos; según esta tabla el 81.5% tienen familiares dependientes económicamente, mientras que el 18.5% no tienen familiares o personas dependientes económicamente.

Demostrando que la mayor parte de mototaxistas tienen familiares dependientes económicamente, es decir tienen carga familiar que los obliga a tener que trabajar para conseguir ingresos económicos que permitan su manutención. Comparado con la tabla anterior (N° 14) podríamos señalar que además del 63% que son casados y convivientes, y el 2.1% separados, aproximadamente el 16.4% de solteros tienen familiares que dependen económicamente de ellos tratándose probablemente de padres, hermanos y otros familiares que en muchos casos se hallan en una situación de indigencia.

**Tabla 16**

*Numero de familiares dependientes económicamente, de los mototaxistas.*

<b>N° FAMILIARES DEPENDIENTES</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
0	27	18.5%
1 - 2	54	37.0%
3 - 4	46	31.5%
5 - 6	17	11.6%
7 - 8	1	0.7%
9 a +	1	0.7%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

En la tabla 16 se muestra el número de familiares de los mototaxistas, dependientes económicamente, para ello se establece como intervalos cada dos personas para tener los datos con mayor exactitud; según esta tabla el 37.0% presentan entre 1 a 2 personas dependientes económicamente de ellos, seguido del 31.5% que en promedio tiene de 3 a 4 familiares dependientes económicamente de ellos, en sentido opuesto el 0.7% tiene de 7 a más, familiares que dependen económicamente de ellos y el 11.6 % entre 5 a 6 familiares; a manera de conclusión sumando los intervalos de mayor dependencia tenemos que el 68.5% tienen de 1 a 4 personas que dependen económicamente de ellos, situación complicada para poder cubrir los gastos que demanda su alimentación, vivienda y otros gastos.

**Tabla 17***Costo de Canasta Básica de Consumo-Región Cajamarca*

<b>AÑO</b>	<b>COSTO CBC. (soles)</b>	<b>COSTO POR PERSONA *</b> <b>(soles)</b>
2010	1289,1	257,8
2011	1361,1	272,2
2012	1388,6	277,7
2013	1426,8	285,3
2014	1451,9	290,3
2015	1486,6	297,3
2016	1525,9	305,1
2017	1522,8	304,5

\* Se han considerado 5 personas por cada familia según Instituto Nacional de Estadística e Informática (2017) para Cajamarca.

En la tabla 17 se muestra el costo de la canasta básica de consumo para la región Cajamarca, en ella se muestra el costo por familia y por persona, respetando la evolución seguida desde el año 2010 hasta el 2017.

Se ha considerado el año 2017 para fines de la investigación, siendo el costo de la canasta básica por familia de 1522,8 soles y por persona 304,5.

Los mototaxistas en promedio tienen 3 familiares dependientes, sabiendo que el costo de la canasta básica de consumo por persona es de 304,5 soles, al multiplicarse este con el promedio de familiares dependientes, más el mototaxista, sería 4 personas; obtenemos 1218 soles, siendo éste en promedio el costo de la canasta básica de consumo para las familias de los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL. en Cajamarca.

De ello se deduce que la mayoría de mototaxistas obtienen ingresos económicos de 960 soles mensuales<sup>4</sup>, demostrando que éstos son inferiores a los 1218 soles establecidos como canasta básica de consumo para las familias de los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL. en Cajamarca, faltándole 258 soles para cubrir la canasta básica de alimentos.

**Tabla 18**

*Vivienda que ocupan los mototaxistas.*

<b>VIVIENDA</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
PROPIA	64	43.8%
ALQUILADA	51	35.0%
PRESTADA	31	21.2%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 18 muestra si la casa que ocupan los mototaxistas es propia, alquilada o prestada; para fines de esta investigación se ha considerado las siguientes definiciones según el INEI:

Propia totalmente pagada, “es aquella cuyo derecho de propiedad ha sido adquirido mediante compra. Incluye las viviendas propias mediante herencia u otra forma” (INEI, 2007, p.4).

Alquilada, “es aquella que es ocupada a cambio del pago de una cantidad fija periódica, generalmente mensual al propietario de la vivienda.” (INEI, 2007, p.4).

Se ha considerado para la siguiente investigación como “prestada” a la definición según el INEI para, cedida por otro hogar o institución, cuando es “ocupada con consentimiento de algún pariente de otro hogar o institución, sin pago alguno (gratuitamente) y sin contraprestación de servicios.” (INEI, 2007, p.4).

<sup>4</sup> Este dato se ha obtenido mediante los ingresos económicos diarios (cuadro N° 27) por los días de trabajo al mes (cuadro N° 28).

Según esta tabla el 43.8% de mototaxistas, la vivienda que ocupan es propia; mientras que el 34.9% ocupan una vivienda alquilada y el 21.2% ocupan una vivienda prestada. Esto demuestra que la mayor parte de mototaxistas ocupan una vivienda propia, que en su mayoría se ubican en zonas marginales de la ciudad, donde sus valores son al acceso de ellos.

**Tabla 19**

*Servicios básicos de la vivienda de los mototaxistas*

<b>TIPO DE SERVICIO</b>	<b>TENENCIA</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
AGUA	SI	141	96.6%
	NO	5	3.4%
	<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>
LUZ	SI	142	97.3%
	NO	4	2.7%
	<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>
DESAGUE	SI	99	67.8%
	NO	47	32.2%
	<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 19 muestra los servicios básicos con los que cuentan las viviendas de los mototaxistas. Según esta tabla el 96.6% de los mototaxistas cuentan con agua potable en sus viviendas, mientras que el 3.4% carecen de ella.

La tabla también nos presenta que el 97.3% de mototaxistas cuentan con el servicio de luz eléctrica en sus viviendas, mientras que el 2.7% no tienen.

Además, el 67.8% de mototaxistas cuentan con desagüe en sus viviendas, mientras que el 32.2% no tienen.

Señalando que la mayor parte de mototaxistas cuentan con los servicios básicos de agua, luz eléctrica y desagüe en sus viviendas, pero no en su totalidad, ya que, el 100% de barrios centrales cuentan con estos servicios, mientras que algunos barrios suburbanos o periféricos tienen áreas que carecen de ellos, siendo muy reducido.

**Tabla 20**

*Material Predominante de las paredes de las viviendas de los mototaxistas*

<b>MATERIAL DE LAS PAREDES</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Ladrillo y cemento	71	48.6%
Adobe o tapial	72	49.3%
Madera o estera	3	2.1%
Otros*	0	0.0%
<b>Total</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

**Fuente:** Encuesta socioeconómica a los mototaxistas de la empresa de transportes Plus SRL. del distrito de Cajamarca.

**Elaboración:** Equipo de investigación.

\*Otros materiales de pared que no corresponden a ninguno de los anteriores.

La tabla 20 muestra el tipo de material que se emplea en la fabricación de paredes de las viviendas; según este cuadro el 49.3% de los mototaxistas cuentan con paredes de adobe o tapial, seguido del 48.6% que cuentan con paredes de ladrillo y cemento, mientras que el 2.1% de mototaxistas cuentan con paredes de madera o estera.

Esto demuestra que la mayor parte de mototaxistas cuentan con paredes de adobe o tapial, seguido muy de cerca por ladrillo y cemento con el 48.6% que tendrían construcciones modernas, de donde se desprende que sus ingresos alcanzan para tener viviendas propias de sectores medio en cuanto criterios socioeconómicos.

**Tabla 21**

*Material Predominante del piso de las viviendas de los mototaxistas*

<b>MATERIAL: PISO</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Parquet o cerámica	14	9.6%
Madera (entablados)	2	1.4%
Cemento/falso piso	87	59.6%
Tierra	43	29.5%
Otros*	0	0.0%
<b>Total</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

\*Otros materiales de piso que no corresponden a ninguno de los anteriores.

La tabla 21 muestra el tipo de material que se emplea en la fabricación de pisos de las viviendas; según esta tabla el 59.6% de los mototaxistas cuentan con piso de cemento o falso piso, seguido del 29.5% que cuentan con piso de tierra, además el 1.4% de los mototaxistas cuentan con piso de.

Esto demuestra que en su mayoría los mototaxistas tienen piso de cemento o falso piso, es decir, de cada 10 son 6 que su vivienda tiene piso con este material. Seguido que de 10 son 3 los mototaxistas que cuentan con pisos de tierra en su vivienda, esto indica que sus ingresos económicos no les alcanzan a todos ellos para tener una vivienda en mejores condiciones.



**Tabla 22**

*Material Predominante del Techo de las viviendas de los mototaxistas*

<b>MATERIAL: TECHO</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Concreto armado	56	38.4%
calamina	33	22.6%
tejas	57	39.0%
otros	0	0.0%
Total	146	100.0%

La tabla 22 muestra el material predominante del techo de las viviendas de los mototaxistas; según esta tabla el 39% de los mototaxistas cuentan con techo de tejas, seguido del 38.4% que cuentan con techo de concreto armado, mientras que el 22.6% de los mototaxistas cuentan con techo de calamina.

Esto demuestra que la mayor parte de mototaxistas cuentan con techo de tejas y de concreto armado, por lo que sus viviendas tienen un mínimo de comodidades y seguridad como veremos a continuación.

**Tabla 23***Comodidades del hogar de los mototaxistas*

<b>COMODIDADES DEL HOGAR</b>	<b>TIPO</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
TELEFONIA FIJA	SI	12	8.2%
	NO	134	91.8%
	<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>
INTERNET	SI	17	11.6%
	NO	129	88.4%
	<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>
CABLE	SI	29	19.9%
	NO	117	80.1%
	<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 23 muestra las comodidades del hogar de los mototaxistas; según esta tabla el 91.8% de los mototaxistas no cuentan con telefonía fija, mientras que el 8.2% si cuenta con este servicio.

Además, que el 88.4% de los mototaxistas no cuentan con internet en sus hogares, mientras que el 11.6% si tienen.

También nos presenta que el 80.1% de los mototaxistas no cuentan con cable en sus hogares, mientras que el 19.9% si tienen.

Como dato adicional tenemos que el 96.6% si cuentan con telefonía móvil, mientras que el 3.4% no.

Así tenemos que la mayoría de mototaxistas no cuentan con telefonía fija, internet ni cable en sus hogares, debido a que estos servicios requieren un pago mensual y sus ingresos económicos no se los permite; sin embargo, el mayor porcentaje de mototaxistas cuentan con telefonía móvil, porque hoy en día esto es de gran utilidad para el trabajo además es fácil de adquirir.

**Tabla 24***Tiempo de trabajo de los mototaxistas en años.*

<b>TIEMPO DE TRABAJO (AÑO)</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
0 - 2	70	47.9%
2 - 4	31	21.2%
4 - 6	24	16.4%
6 - 8	8	5.5%
8 - 10	4	2.7%
10 - 12	1	0.7%
12 - 14	1	0.7%
14 a +	7	4.8%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 24 muestra el tiempo de trabajo, que llevan los mototaxistas, en años. Según esta tabla el 47.9% de los mototaxistas llevan de dos años o menos trabajando, seguido del 21.2% que tienen de 2 a 4 años de trabajo y el 16.4% que tienen de 4 a 6 años; caso contrario del 0.7% respectivamente que llevan de 10 a 12 y de 12 a 14 años ejerciendo este oficio.

Demostrando que el 85.5% de mototaxistas llevan de menos de un año a 6 años en esta actividad, esto debido al gran incremento de estas unidades en la ciudad de Cajamarca, lo cual se muestra en los datos del INEI que para el año 2011 la cantidad de unidades formales eran de 3807 (Compendio Estadístico Cajamarca, 2016) y para el año 2017 según el registro de la Municipalidad Provincial de Cajamarca la cantidad de mototaxis formales es de 6948 y la cantidad de empresas dedicadas a ofrecer este servicio es de 129 (Base de datos de Mototaxistas empadronados, 2017) siendo esta actividad un boom en los últimos 6 años.

**Tabla 25**

*Nivel de Satisfacción con el mototaxismo*

<b>NIVEL DE SATISFACCIÓN</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Insatisfecho	3	2.1%
Poco satisfecho	31	21.2%
Satisfecho	106	72.6%
Muy satisfecho	6	4.1%
Total	146	100.0%

La tabla 25 muestra el nivel de satisfacción que poseen los mototaxistas con respecto al trabajo que desempeñan, para este cuadro se ha tomado la siguiente definición de satisfacción “cumplimiento de una necesidad, deseo, pasión, etc.” (Diccionario de la Lengua Española, 2017).

Es así que encontramos que el 72.6% se encuentran satisfechos con su labor debido a que les sirve como sustento diario y les ayuda a suplir sus necesidades. Caso contrario al 2.1% que indican encontrarse insatisfechos, ya que señalan que no da lo suficiente para sustentarse debido a la alta competencia que existe. Esto demuestra que la mayor parte de mototaxistas están satisfechos, es decir, de cada 10 más de 7; debido a que la principal fuente de estímulo es el dinero, ya que esta actividad laboral les permite cubrir sus necesidades diarias.

**Tabla 26**

*Propiedad de la mototaxi*

<b>PROPIEDAD DE LA MOTOTAXI</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Propia	106	72.6%
Arrendada	36	24.7%
Prestada	4	2.7%
Total	146	100.0%

La tabla 26 muestra la propiedad de la mototaxi. Esta tabla indica que el 72.6% de los mototaxistas cuentan con mototaxi propia; seguido del 24.7% que las arriendan, mientras que el 2.7% tienen moto prestada.

Esto demuestra que la mayor parte de mototaxistas cuenta con mototaxi propia la misma que es financiada con su propio trabajo, según señalaron en las entrevistas realizadas.

**Tabla 27**

*Relación con el propietario de los mototaxistas que arriendan y/o prestan mototaxi.*

<b>RELACIÓN CON PROPIETARIO</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Familiar	24	60.0%
Particular	16	40.0%
Total	40	100.0%

La tabla 27 nos muestra la relación que tiene el mototaxista cuya unidad no es propia, con el propietario de la mototaxi; esta tabla indica que el 60% tiene una relación familiar con el propietario, mientras que el 40% el que se la alquila o presta es una persona particular.

Así tenemos que la mayoría de mototaxistas tienen familiaridad con el dueño de la mototaxi, porque en parte se trata de una economía familiar o informal, además los propietarios solamente proporcionan sus unidades a quienes ya conocen para evitar robos.

**Tabla 28**

*Ingresos económicos diarios de los mototaxistas*

<b>INGRESOS ECONÓMICOS DIARIOS</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
10-40	92	63.0%
41-80	51	34.9%
81-120	3	2.1%
Total	146	100.0%

La tabla 28 muestra los ingresos económicos diarios que perciben los mototaxistas. Este cuadro indica que el 63% de los mototaxistas perciben un ingreso diario de entre 10 a 40 soles, seguido del 34.9% que perciben de entre 41 y 80 soles; caso contrario del 2.1% que obtienen entre 81 y 120 soles diarios.

En conclusión, la mayoría de mototaxistas ganan de 10 a 40 soles diarios, mientras que la minoría gana de 81 a 120 soles.

**Tabla 29**

*Ingresos económicos mensuales de los mototaxistas*

<b>ABS</b>	<b>SOLES</b>	<b>DIAS</b>	<b>SEMANAS</b>	<b>SOLES</b>
92	40	6	4	960
51	80	6	4	1 920
3	120	6	4	2 880

La tabla 29 muestra los ingresos económicos mensuales de los mototaxistas.

Siendo el mayor número, 92 de los mototaxistas, los que obtienen ingresos entre 10 a 40 soles diarios por esta actividad; y al multiplicar éste por los días de trabajo a la semana, siendo 6 días en que la mayoría de mototaxistas trabaja y por las 4 semanas, obtenemos que el mototaxista consigue 960 soles al mes, monto superior a los 850 soles que representa el salario mínimo<sup>5</sup>.

Comparando con la tabla 01 del capítulo I sobre la estratificación de ingresos 2016, los mototaxistas se ubican en un nivel socioeconómico medio.

---

<sup>5</sup> Cuando habíamos concluido la redacción del informe final de la presente investigación; con fecha 21 de marzo del 2018 el consejo de ministros en la última sesión presidida por el entonces presidente de la Republica Pedro Pablo Kuczynski aprobó elevar el monto del salario mínimo vital a 930 soles; sin embargo, hasta el momento no ha sido publicado el decreto supremo que lo oficializa.



**Tabla 30***Días de trabajo a la semana de los mototaxistas*

<b>DÍAS DE TRABAJO A LA SEMANA</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
1	7	4.8%
2	5	3.4%
3	9	6.2%
4	15	10.3%
5	20	13.7%
6	61	41.8%
7	29	19.9%
Total	146	100.0%

La tabla 30 nos muestra los días de trabajo de los mototaxistas a la semana. Según esta tabla el 41.8% de los mototaxistas trabajan 6 días a la semana, seguido del 19.9% de los mototaxistas que trabajan 7 días a la semana y el 13.7% trabajan 5 días a la semana. Por el contrario, el 3.4% trabajan 2 días a la semana, seguido del 4.8% que trabaja 1 día a la semana y el 6.2% trabaja 3 días a la semana.

A manera de conclusión, el 61.7% representa la cantidad de mototaxistas que trabajan de 6 a 7 días a la semana, lo que representa 6 mototaxistas de cada 10, tomándose un día de descanso a la semana, el mismo que también es utilizado para el mantenimiento de su unidad móvil.

**Tabla 31***Horas diarias de trabajo de los mototaxistas*

<b>HORAS DIARIAS DE TRABAJO</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
1 - 4	6	4.1%
5 - 9	57	39.0%
10 - 14	82	56.2%
15 - +	1	0.7%
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 31 muestra las horas diarias de trabajo de los mototaxistas. Esta tabla indica que el 56.2% trabajan de 10 a 14 horas diarias superando la jornada de 8 horas diarias, seguido del 39% que trabajan entre 5 a 9 horas diarias, caso contrario el 0.7% que representa a los que trabajan de 15 horas a más, seguido del 4.1% que trabajan de 1 a 4 horas diarias.

Esto demuestra que la mayoría representada por el 56.2% de mototaxistas trabajan de 10 a 14 horas diarias, y que la jornada laboral de más de la mitad de los mototaxistas supera la jornada de 8 horas legalmente establecida<sup>6</sup>, teniendo que reducir las horas destinadas al descanso y a otras actividades como recreación y cultura.

---

<sup>6</sup> La Organización Internacional de Trabajo estableció desde 1919 el convenio por el que se limitan las horas de trabajo en las industrias a ocho horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales. OIT (1919)

**Tabla 32**

*Otras actividades laborales que realizan los mototaxistas*

<b>OTRA ACTIVIDAD</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
SI	79	54.1%
NO	67	45.9%
Total	146	100.0%

La tabla 32 muestra cuántos mototaxistas realizan otra actividad laboral remunerada. Según esta tabla el 54.1% de los mototaxistas realizan otra actividad laboral remunerada, mientras que el 45.9% no realizan otra actividad laboral.

Esto demuestra que la mayor parte de los mototaxistas tienen otra actividad laboral remunerada porque les es necesario contar con otro ingreso económico debido a que la solvencia económica que genera el mototaxismo no es suficiente.

**Tabla 33***Tipo de actividades laborales complementarias que realizan los mototaxistas*

<b>TIPO DE ACTIVIDAD</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Ninguna	67	45.9%
agricultor	1	0.7%
artesano	1	0.7%
carnicero	1	0.7%
carpintero	5	3.4%
comerciante	3	2.1%
electricista	2	1.4%
ganadero	1	0.7%
maestro de construcción	2	1.4%
mecánico	5	3.4%
mozo	1	0.7%
Obrero de construcción civil	44	30.1%
soldador	4	2.7%
supervisor de obras	1	0.7%
vendedor	7	4.8%
vigilante de seguridad	1	0.7%
<b>Total</b>	<b>146</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 33 muestra las otras actividades laborales remuneradas que realizan los mototaxistas. Según esta tabla el 30.1%, de los mototaxistas que realizan otra actividad laboral aparte del mototaxismo, son obreros, seguido del 4.8% que son vendedores; por el contrario, el 0.7% que lo conforman las actividades laborales de agricultura, artesanía, carnicería, ganadería, supervisor de obras y vigilante de seguridad.

Esto demuestra que la mayor parte de mototaxistas que tiene otra actividad laboral remunerada, son obreros de construcción civil porque cuando tienen tiempo disponible o carecen de obras se dedican al trabajo como mototaxistas.

**Tabla 34**

*Ingresos diarios de los mototaxistas de la otra actividad laboral*

<b>INGRESOS DE OTRA ACTIVIDAD EN S/.</b>	<b>ABS</b>	<b>%</b>
0 - 20	6	7.6%
21 - 40	35	44.3%
41 - 60	23	29.1%
61 - 80	8	10.1%
81 - 100	2	2.5%
101 - más	5	6.3%
<b>TOTAL</b>	<b>79</b>	<b>100.0%</b>

La tabla 34 muestra los ingresos diarios que los mototaxistas perciben de la otra actividad laboral que realizan aparte del mototaxismo. Esta tabla indica que el 44.3% de mototaxistas perciben de 21 a 40 soles diarios de la otra actividad laboral, seguido del 29.1% que perciben de 41 a 60 soles diarios, mientras que el 2.5% de mototaxistas perciben de 81 a 100 soles diarios, seguido del 6.3% que perciben de 101 soles a más.

Esto demuestra que la mayoría de mototaxistas, representado por el 73.4%, percibe de 21 a 60 soles diarios procedentes de otras actividades complementarias; mientras que la minoría percibe de 81 soles a más, porque a esta otra actividad no le dedican tiempo completo, es decir comparten su tiempo con la actividad laboral del mototaxismo.

Además de la extensa jornada laboral como mototaxistas dedican varias horas del día a otras actividades complementarias, con lo cual podemos afirmar que si bien es cierto disponen de recursos económicos regulares, estos se dan procedentes de una jornada laboral muy extensa que supera en mucho las jornadas de trabajo diarias establecidas por la norma.

**Tabla 35**

*Mototaxistas que cuentan con Seguro de Salud*

<b>SEGURO DE SALUD</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
ESSALUD	21	14.4%
SIS	60	41.1%
OTROS*	2	1.4%
NINGUNO	63	43.2%
TOTAL	146	100.0%

\*Otros incluye Integra y Mapfre.

La tabla 35 muestra el número de mototaxistas que tienen un seguro de salud. Según esta tabla el 56.8% de los mototaxistas tienen un seguro de salud, mientras que el 43.2% no lo tienen.

De los que tienen seguro de salud, el 41.1% de mototaxistas tienen SIS, seguido del 14.4% que tienen ESSALUD; mientras que el 1.4% tienen otros seguros de salud tales como Integra y Mapfre.

La obtención del seguro de salud no está ligado a la actividad laboral del mototaxismo, es decir quienes cuentan con seguros como ESSALUD, Integra, Mapfre, entre otros; lo obtuvieron en una actividad laboral anterior o complementaria. Cabe resaltar que, según la entrevista hecha a los mototaxistas, el 41.1% manifestaron estar afiliados al SIS debido a que es un seguro de salud gratuito; ya que este beneficio no otorga la empresa a sus afiliados; y esto se ve reflejado en el aumento de las cifras de asegurados al SIS en la región de Cajamarca, que para el 2007 eran 617 069 personas (Minsa, 2007) y para el 2017 aumento a 1 175 617 según el Boletín Estadístico del Minsa (Minsa, 2017).

**Tabla 36**

*Mototaxistas afiliados al Sistema de Pensiones*

<b>AFILIACIÓN AL SISTEMA DE PENSIONES</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
AFP	15	10.3%
ONP	3	2.1%
N.A.	128	87.7%
Total	146	100.0%

La tabla 36 nos muestra el número de mototaxistas afiliados a algún sistema de pensiones. En esta tabla se encuentra que la gran mayoría, es decir el 87.7% de los mototaxistas no se encuentran afiliados a ningún sistema de pensiones, seguido del 10.3% que se encuentra afiliado a alguna AFP y el 2.1% a la ONP.

Esto demuestra que la gran mayoría no cuenta con un sistema de pensiones, debido a que la afiliación a éste no está ligado a la actividad laboral del mototaxismo, es decir quienes cuentan con un sistema de pensiones como ONP y AFP, lo obtuvieron en una actividad laboral anterior o complementaria. Además, por el momento no necesitan de él; porque de la gran mayoría sus edades fluctúan entre 18 y 29 años como se ha establecido en la tabla 02.

**Tabla 37**

*Mototaxistas con Cuenta de Ahorros*

<b>CUENTA DE AHORROS</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
SI	24	16.4%
NO	122	83.6%
Total	146	100.0%

La tabla 37 nos muestra el número de mototaxistas que cuentan con una cuenta de ahorros. Esta tabla nos indica que el 83.6% de mototaxistas no cuentan con ninguna cuenta de ahorros, mientras que el 16.4% si poseen alguna.

Es así que la mayor parte de mototaxistas no poseen una cuenta de ahorros, porque los ingresos económicos de la actividad del mototaxismo les permiten solo cubrir sus necesidades diarias.



**Tabla 38**

*Mototaxistas con préstamos a Entidades Financieras*

<b>PRÉSTAMOS</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
SI	67	45.9%
NO	79	54.1%
Total	146	100.0%

La tabla 38 nos muestra el número de mototaxistas que han realizado alguna vez un préstamo a alguna entidad financiera. En esta tabla encontramos que el 54.1% no ha realizado ningún préstamo a alguna entidad financiera, mientras que el 45.9% sí ha realizado préstamos.

Así tenemos que la mayor parte de mototaxistas nunca han realizado un préstamo a alguna entidad financiera, debido a los requisitos establecidos por el sistema financiero y a la economía informal en la cual ellos se desenvuelven mayoritariamente, y prefieren realizar sus préstamos a familiares.

**Tabla 39***Recurrencia de préstamo en caso de necesidad económica*

<b>PRÉSTAMO EN NECESIDAD ECONÓMICA</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
Familiar	83	56.8%
Amigo	6	4.1%
Prestamista	37	25.3%
Entidad Financiera	5	3.4%
N.A.	15	10.3%
Total	146	100.0%

La tabla 39 nos muestra a quiénes recurrirían los mototaxistas en caso tengan algún tipo de necesidad económica, es así que encontramos que el 56.8% recurriría a un familiar; mientras que solo el 3.4% lo solicitaría a alguna entidad financiera.

Esto nos demuestra que la mayor parte de mototaxistas prefieren pedir un préstamo a algún familiar por la confianza y la practicidad que les genera, ya que las entidades financieras solicitan ciertos documentos como boletas de pago, contrato por locación de servicios, recibos por honorarios, declaración jurada del impuesto a la renta, o si tienes un negocio el flujo de caja proyectado a 1 año, y si eres rentista el título de propiedad, copia de contrato alquiler, entre otros, es decir requieren documentos que demuestren que pueden pagar el crédito lo cual no siempre poseen debido a que la actividad del mototaxismo en Cajamarca se desarrolla dentro del ámbito de una economía informal; es así que el 86.2% muestra una inclinación hacia un sistema informal de préstamo, porque es más accesible para ellos, mientras que el 3.4% si recurría a un sistema formal de préstamos.

**Tabla 40**

*Propiedad de Tarjetas de Crédito de los mototaxistas*

<b>TARJETA DE CRÉDITO</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
SI	34	23.3%
NO	112	76.7%
Total	146	100.0%

La tabla 40 muestra la propiedad de tarjetas de crédito de mototaxistas. Esta tabla nos indica que la mayoría, es decir, el 76.7% de los mototaxistas no poseen tarjeta de crédito; mientras el 23.2% sí cuentan con éstas.

Demostrando que, por las mismas razones del cuadro anterior, es difícil adquirir la documentación que se requiere para obtener tarjeta de crédito.

**Tabla 41**

*Número de Tarjetas de Crédito que tienen los mototaxistas*

<b>NÚMERO DE TARJETAS DE CRÉDITO</b>	<b>ABS.</b>	<b>%</b>
1	20	13.7%
2	9	6.2%
3	3	2.1%
4	2	1.4%
Ninguna	112	76.7%
Total	146	100.0%

La tabla 41 muestra el número de tarjetas de crédito que poseen los mototaxistas; según esta tabla el 76.7% de los mototaxistas no cuentan con tarjeta de crédito y el 23.3% sí cuentan.

De los que cuentan con tarjetas de crédito, el 13.7% cuentan con 1 tarjeta, mientras que el 1.4% de mototaxistas cuentan con 4 tarjetas de crédito.

Lo que nos indica que la gran mayoría de mototaxistas no cuentan con los medios económicos necesarios para tener este tipo de tarjetas. Y de los pocos que, si tienen, la mayoría cuenta con 1 tarjeta de crédito.

El perfil socioeconómico del mototaxista de la Empresa de Transportes Plus Srl. de la ciudad de Cajamarca es:

El 66.4% de mototaxistas alcanzaron algún nivel de estudios secundarios; los que fueron cursados en instituciones públicas representado por el 97.9% y el 84.6% respectivamente, en contraste con el nivel superior donde el 70% lo realizó en instituciones privadas.

En su mayoría los mototaxistas habitan viviendas que cuentan con los servicios básicos como son agua, luz y desagüe, representado por el 96.6%, 97.3% y 67.8% respectivamente; además el 49.3% de las viviendas de los mototaxistas tienen paredes de adobe o tapial, el 59.6% cuentan con piso de cemento o falso piso, y el 39% con techo de tejas. Con respecto a comodidades del hogar, el 91.8% de los mototaxistas no poseen telefonía fija, el 88.4% no tiene internet y el 80.1% carecen del servicio de cable; en contraste el 96.6% cuentan con telefonía móvil.

Además, el 72.6% de mototaxistas poseen su propia mototaxi.

El 63% de los mototaxistas obtienen ingresos entre 10 a 40 soles diarios por esta actividad; al multiplicar éste por los días de trabajo a la semana, siendo 6 días en que la mayoría de mototaxistas trabaja, obtenemos que el mototaxista consigue 960 soles al mes, monto superior a los 850 soles que representa el salario mínimo<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Cuando habíamos concluido la redacción del informe final de la presente investigación; con fecha 21 de marzo del 2018 el consejo de ministros en la última sesión presidida por el entonces presidente de la Republica Pedro Pablo Kuczynski aprobó elevar el monto del salario mínimo vital a 930 soles; sin embargo, hasta el momento no ha sido publicado el decreto supremo que lo oficializa.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### CONCLUSIONES

- Los mototaxistas en Cajamarca son microempresarios, el 72.6% son propietarios de sus unidades de transporte que son conducidas por ellos mismos o sus familiares más próximos.
- Socialmente los mototaxistas:
  - \_ En educación el 66.4% de mototaxistas alcanzaron algún nivel de estudios secundarios; los que fueron cursados en instituciones públicas (97.9% en estudios primarios y el 84.6% en estudios secundarios), en contraste con el nivel superior donde el 70% lo realizó en instituciones privadas.
  - \_ Las viviendas que habitan los mototaxistas en su mayoría cuentan con los servicios básicos: agua, luz y desagüe (96.6%, 97.3% y 67.8% respectivamente); además el 49.3% de las viviendas de los mototaxistas tienen paredes de adobe o tapial, el 59.6% cuentan con piso de cemento o falso piso, y el 39% con techo de tejas. Con respecto a comodidades del hogar, el 91.8% de los mototaxistas no poseen telefonía fija, el 88.4% no tiene internet y el 80.1% carecen del servicio de cable.

\_ El 96.6% de mototaxistas cuentan con telefonía móvil.

➤ En lo económico los mototaxistas:

\_El 72.6% de mototaxistas son propietarios de sus unidades de trabajo.

\_El 63% de los mototaxistas obtienen ingresos entre 10 a 40 soles diarios por esta actividad; al multiplicar éste por los días de trabajo a la semana, siendo 6 días en que la mayoría de mototaxistas trabaja, obtenemos que el mototaxista consigue 960 soles al mes, monto superior a los 850 soles que representa el salario mínimo<sup>8</sup>.

➤ De acuerdo al cuadro N° 01, en el capítulo I sobre estratificación de ingresos, los mototaxistas se ubican en el estrato medio que corresponde a ingresos entre 899 y 1330 soles mensuales.

➤ Sistematizando lo señalado hasta el momento los mototaxistas son microempresarios que se ubican en el estrato económico medio, en la clasificación establecida por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzana 2016).

➤ En cuanto a la formalidad de su actividad laboral, ésta se circunscribe solamente al registro de su unidad en la empresa de transportes Plus SRL. pero se ve ampliamente desbordada por actividades informales, como el no respeto a la jornada laboral de 8 horas diarias de trabajo como máximo, no otorgar constancias del servicio (boleto), la falta de control de asistencia por parte de la empresa y falta de manejo contable sobre las cuentas de los socios y de la empresa en su conjunto.

➤ Desbordando el marco de la presente investigación hemos podido constatar el poco respeto a las reglas de tránsito por parte de algunos mototaxistas.

---

<sup>8</sup> Cuando habíamos concluido la redacción del informe final de la presente investigación; con fecha 21 de marzo del 2018 el consejo de ministros en la última sesión presidida por el entonces presidente de la República Pedro Pablo Kuczynski aprobó elevar el monto del salario mínimo vital a 930 soles; sin embargo, hasta el momento no ha sido publicado el decreto supremo que lo oficializa.

## **RECOMENDACIONES**

- Se recomienda a la Municipalidad Provincial de Cajamarca la intervención inmediata para la formalización plena de los mototaxistas.
- Se recomienda a las empresas de transportes, mayor capacitación, control y respeto a la jornada laboral de sus socios y el manejo contable sobre los ingresos que genera dicha actividad.
- Se recomienda también a los organismos competentes, mayor fiscalización para el respeto a las normas de tránsito y el buen trato al usuario.



## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Burgos, S. (2014). *El mototaxismo: un medio de transporte urbano como alternativa económica en San Juan de Pasto*. Revista de sociología. Universidad de Nariño. Nariño, Colombia. Recuperado de file:///C:/Users/Acer/Downloads/3527-12291-1-SM.pdf.

Coster, M.; Bawin-Legros, B.; Poncelet, M. (2004). *Introducción a la Sociología*. (5.ed.), Madrid: Tecnos.

Cuba, F. (2009). *Impacto Socio Económico del Uso de Moto taxis en el Transporte Urbano de la Ciudad de Ica, Año 2009*. (Tesis Pregrado). Universidad Nacional San Luis Gonzaga de Ica, Ica.

Durkheim, E. (1986). *Las Reglas del Método Sociológico*. (Archivo pdf). Paris, Francia. Recuperado de [https://eva.fcs.edu.uy/pluginfile.php/45453/mod\\_resource/content/1/LAS\\_REGLAS\\_DE L\\_METODO\\_SOCIOLOGICO\\_-\\_EMILE\\_DURKHEIN\\_-\\_PDF.pdf](https://eva.fcs.edu.uy/pluginfile.php/45453/mod_resource/content/1/LAS_REGLAS_DE_L_METODO_SOCIOLOGICO_-_EMILE_DURKHEIN_-_PDF.pdf)

Espinoza, C., Rodriguez, C., Uribe, M. (2008). *El Impacto Socioeconómico del Fenómeno del Mototaxismo en la Ciudad de Montería*. (Tesis de Posgrado). Universidad de la Sabana, Colombia.

Giner, S.; Lamo de Espinoza, E.; Torres, C. (2006). *Diccionario de Sociología* (2.ed), Madrid: Alianza Editorial.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2016). *Compendio Estadístico Cajamarca 2016*. Cajamarca, Perú.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2017). *Directorio Nacional de Municipalidades Provinciales, Distritales y de Centros Poblados 2017*. Recuperado de [https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1420/index.html](https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1420/index.html)

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2017). *Compendio Estadístico Perú 2017*. Recuperado de <https://www.inei.gov.pe/biblioteca-virtual/publicaciones-digitales/>.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2016). *Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzana*. Recuperado de <https://www.inei.gov.pe/biblioteca-virtual/publicaciones-digitales/>.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2009). *Perfil Sociodemográfico del Departamento de Cajamarca 2009*. Cajamarca, Perú. INEI.

Martínez, V. (2010). *Panorama del Mototaxismo Centro de transporte sustentable de México 2010*. Gerencia de Sistemas Integrales de Transporte y Gerencia de Comunicación, México.

Ministerio de Salud.(2007). *Boletín Estadístico SIS 2007*. (Archivo pdf). recuperado de <http://www.sis.gob.pe/portal/estadisticas/>

Ministerio de Salud.(2017). *Boletín Estadístico SIS 2017*. (Archivo pdf). recuperado de <http://www.sis.gob.pe/portal/estadisticas/>

Municipalidad Provincial de Cajamarca. (2017). *Base de datos de mototaxistas empadronados*. Cajamarca.

Morales, J.; Abad, L. (2008). *Introducción a la Sociología*. (3.ed), Madrid: Tecnos.

Niño, E. (2011). *Panorama del Mototaxismo en la Ciudad de Jaen: Impactos sobre el Medio Ambiente y Calidad de Vida de sus Habitantes* (Tesis de Mestría). Universidad Nacional de Cajamarca, Cajamarca, Peru.

Real Academia Española. (2017). Diccionario de la lengua española (23.aed.). Recuperado de <http://www.rae.es/rae.html>.

Rodriguez, D. (2010). *Niveles Socioeconomicos*. Obtenido de <http://www.nivelessocioeconomicos.blogspot.pe/>

Sanchez, P. (2016). *La Presión Demografica y la Extensión de Tierras Agrícolas en la Migración de Cajamarca de 1993 a 2007*. (Tesis de doctorado). Universidad Inca Garcilazo de la Vega, Lima. Perú.

Tocqueville, A.(1835). *La Democracia en América*. recuperado de <https://mcrcalicante.files.wordpress.com/2014/12/tocqueville-alexis-de-la-democracia-en-america.pdf>

Vera, O.; Vera, F.; (2013). *Evaluación del nivel socioeconómico: presentación de una escala adaptada en una población de Lambayeque*. Revista Del Cuerpo Médico del Hospital Nacional Almanzor Aguinaga Asenjo. Recuperado de [http://www.cmhnaaa.org.pe/pdf/v6-n1-2013/RCM-V6-N1-ene-mar-2012\\_pag41-45.pdf](http://www.cmhnaaa.org.pe/pdf/v6-n1-2013/RCM-V6-N1-ene-mar-2012_pag41-45.pdf)

Wikipedia, La enciclopedia libre. (2018). *Jornada de trabajo*. recuperado de [https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Jornada\\_de\\_trabajo&oldid=105285456](https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Jornada_de_trabajo&oldid=105285456)

# APÉNDICE

## APÉNDICE 01

### ENCUESTA A LOS MOTOTAXISTAS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES PLUS SRL. DEL DISTRITO DE CAJAMARCA

#### I. INFORMACION GENERAL

1.1 Fecha: .....

1.2 N°Encuesta: .....

1.3 Nombre del Encuestador: .....

1.4 SEXO:            Masculino    (1)    Femenino (2)

1.5 EDAD: .....

1.6 LUGAR DE PROCEDENCIA Y RESIDENCIA ACTUAL:

LUGAR DE PROCEDENCIA	REGION:	PROVINCIA:	DISTRITO:	CENTRO POBLADO:
LUGAR DE RESIDENCIA ACTUAL	DISTRITO:		BARRIO- CENTRO POBLADO:	

#### II. DIMENSION SOCIAL

##### 2.1 EDUCACION

###### 2.1.1 GRADO DE INSTRUCCIÓN

- Sin Instrucción (1)
- Primaria Incompleta (2)
- Primaria Completa (3)
- Secundaria Incompleta (4)
- Secundaria Completa (5)
- Superior Universitario Incompleto (6)
- Superior Universitario Completo (7)
- Superior Técnico Incompleta (8)

Superior Técnico Completo (9)

**2.1.2 ¿EN QUE LUGAR ESTUDIO USTED?**

Educación Primaria: .....

Educación Secundaria: .....

Educación Superior: .....

**2.1.3 LA INSTITUCION EDUCATIVA QUE ESTUDIO:**

Educación Primaria fue:

Pública (1) Privada (2) Otro (3).....

Educación Secundaria fue:

Pública (1) Privada (2) Otro (3).....

Educación Superior fue:

Pública (1) Privada (2) Otro (3).....

**2.2 ESTADO CIVIL, FAMILIA Y VIVIENDA**

**2.2.1 ESTADO CIVIL**

SOLTERO (1) CASADO O CONVIVIENTE (2)

VIUDO (3) SEPARADO (4)

**2.2.2 FAMILIA**

**2.2.2.1** ¿Tiene familiares que dependan económicamente de usted?

SI (1) NO (2)

**2.2.2.2** ¿Cuál es el número de familiares que dependen económicamente de usted? .....

**2.2.3 VIVIENDA**

**2.2.3.1** La vivienda que Ud. ocupa es:

PROPIA (1) ALQUILADA (2)

OTRO (3) .....

**2.2.3.2** Su vivienda cuenta con servicios de:

Agua SÍ (1) NO (2)

Luz	SÍ (1)	NO (2)
Desagüe	SÍ (1)	NO (2)

**2.2.3.3** ¿Cuál es el material predominante de las paredes de su vivienda?

Ladrillo y cemento	(1)
Adobe	(2)
Madera o estera	(3)
Otros .....	(4)

**2.2.3.4** ¿Cuál es el material predominante del piso de su vivienda?

Parquet/cerámica	(1)
Madera (entablados)	(2)
Cemento/falso piso	(3)
Tierra	(4)
Otros .....	(5)

**2.2.3.5** ¿Cuál es el material predominante del techo de su vivienda?

Concreto armado	(1)
Calamina	(2)
Tejas	(3)
Otros .....	(4)

**2.2.4** COMODIDADES DEL HOGAR

**2.2.4.1** Cuenta Ud. con servicios de:

Telefonía fija	SÍ (1)	NO (2)
Telefonía móvil	SÍ (1)	NO (2)
Internet	SÍ (1)	NO (2)
Cable	SÍ (1)	NO (2)

**2.3** LABORAL

**2.3.1** ¿Hace cuánto tiempo usted se desempeña como mototaxista?



.....  
.....

**2.3.2** ¿Por qué eligió Ud. ser mototaxista?

.....  
.....

**2.3.3** ¿Cuán satisfecho se encuentra Ud. con ser mototaxista?

Insatisfecho. (1)

Poco satisfecho. (2)

Satisfecho. (3)

Muy satisfecho. (4)

¿PORQUE?.....  
.....

**2.3.4** ¿Cuáles piensa Ud. que son las ventajas de ser un mototaxista formal?

.....  
.....

**2.3.5** ¿Cuáles piensa Ud. que son las desventajas de ser un mototaxista formal?

.....  
.....

**2.3.6** ¿Cuáles son sus expectativas de vida?

.....  
.....

**III. DIMENSION ECONOMICA**

**3.1 INGRESOS**

**3.1.1** La mototaxi que Ud. trabaja es:

Propia (1)      Arrendada (2)      Otros (3) .....

a) En caso de que la mototaxi no sea propia, ¿tiene Ud. alguna relación con el propietario a quién pertenece?

Familiar (1)      Particular (2)      Otro (3) .....

**3.1.2** ¿Cuáles son sus ingresos diarios aproximadamente como mototaxista?

10-40 (1)      40-80 (2)      80-120 (3)      120-200 (4)

**3.1.3** ¿Cuántos días a la semana trabaja usted como mototaxista?

.....

**3.1.4** ¿Cuál es su horario de trabajo como mototaxista?

.....

**3.1.5** A parte de ser mototaxista, ¿Realizas otra actividad remunerada?

SI (1)      NO (2)

**a)** En caso de que la respuesta sea afirmativa indicar cuál es:

.....

¿Cuál es el ingreso diario que le genera dicha actividad?

.....

### **3.2 SISTEMA PROVISIONAL**

**3.2.1** ¿Está Ud. Afiliado al seguro de salud?

SÍ (1)      NO (2)

Indique cual: .....

**3.2.2** ¿Está usted afiliado a :

AFP (1)      ONP (2)      N.A. (3)

Indique cual: .....

### **3.3 ACCESO AL SISTEMA FINANCIERO FORMAL**

**3.3.1** ¿Tiene Ud. actualmente alguna cuenta de ahorros?

SÍ (1)      NO (2)

**3.3.2** ¿Ha realizado algún préstamo a una entidad financiera?

SÍ (1)      NO (2)

**3.3.3** En caso de necesidad económica a quien recurriría Ud. para un préstamo:

Familiar (1)      Amigo (2)      Prestamista (3)      N.A. (4)

**3.3.4** ¿Cuenta Ud. Con tarjeta de crédito?

SÍ (1)            NO (2)

a) En caso la respuesta sea afirmativa, indique cuantas tarjetas de crédito tiene:

.....

## **APÉNDICE 02**

### **ENTREVISTAS SEMI-ESTRUCTURADAS**

Guía de entrevista a gerente de la empresa de transportes:

1. Numero de mototaxis inscritas.
2. Requisitos para la inscripción de mototaxis.
3. Capacitaciones para mototaxistas.
4. Registro y control de mototaxis.
5. Beneficios otorgados.
6. Mensualidad.

Guía de entrevista al presidente del gremio de mototaxistas:

1. Año en que inició el gremio.
2. Número de integrantes
3. Beneficios
4. Año de inicio del mototaxismo en Cajamarca.
5. Año de Registro de mototaxis en la MPC.