

**LA HISTORIA TRIPLE DEL MOTOTAXISMO:
¿PLAGA, CONTRAPODER O NEGOCIO?**

Trabajo de Grado
Maestría Desarrollo y Cultura

Línea de investigación: Políticas culturales y
Desarrollo local

MARTHA PATRICIA AMOR OLAYA

Director: Omar Rincón

Universidad Tecnológica
Cartagena de Indias, 3 de enero de
2017

Resumen:

El motaxismo es un instrumento de movilidad y de cultura cotidiana en Cartagena y el Caribe colombiano. Esta es una modalidad de transporte que sirve para moverse más eficientemente y más barato por la ciudad y sus alrededores. Sin embargo, no es legal y conlleva múltiples riesgos para los ciudadanos. El presente trabajo de grado se dirige a estudiar este tipo de transporte vehicular desde la perspectiva de cultura y desarrollo. En este trabajo de grado se busca (i) describir el fenómeno del mototaxismo y (ii) comprenderlo bajo tres alusiones cartageneras para referirse al fenómeno: plaga, contrapoder y negocio; cada alusión expresa una racionalidad: “la de occidente”, la de las “periferias” y la del “mercado”. Se constata que una misma realidad toma formas distintas según las distintas racionalidades y lógicas culturales desde donde se produce el sentido. Teóricamente se parte de la idea de que existen “modos de desarrollo” alternativos a los impuestos por la ciudad letrada y moderna; por eso, al final, se analiza si es posible pensar en ese “otro desarrollo” o si, más bien, ese “otro desarrollo” es una manera de asumir la incapacidad de las políticas públicas para responder a las lógicas culturales de las ciudades y crear soluciones inclusivas y ciudadanas.

Palabras claves:

Cartagena, desarrollo, cultura, moto-taxismo, otro desarrollo, legalidad

Abstract:

Mototaxism is an instrument of mobility and daily culture in Cartagena and the Colombian Caribbean. This mode of transport is a vehicle that serves to move more efficiently and cheaper by the urban context of the city and its surroundings. However, it is not legal and carries multiple dangers for citizens. The present thesis is directed to study this type of vehicular transport from the perspective of *culture and development*. This study intends (i) to describe the mototaxism's phenomenon, (ii) understand it through three Cartagenian allusions: plague, counter-power and business; each allusion expresses a Occidental's rationality: We argue that the same reality has different forms according to diverse rationalities and cultural logics from which the sense in produced. Theoretically, it is based on the idea that there are alternative "modes of development" to the literate and modern city. At the end, it analyzes whether it is possible to think about this "other development" or, rather, that "other development" is a way of assuming the inability of public policies to respond to the cultural logics of cities and create inclusive and citizen solutions.

Keywords: Cartagena, development, culture, mototaxism, other development

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN
2. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA, PREGUNTA Y OBJETIVOS
3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN
4. METODOLOGÍA: ESTUDIO ANTROPOLÓGICO/ETNOGRÁFICO
5. REFERENTES TEÓRICOS
6. CASO DE ESTUDIO: EL MOTOTAXISMO EN CARTAGENA
7. ANÁLISIS DEL CASO DE ESTUDIO
8. REFLEXIONES: NARRATIVAS EN DISPUTA: ¿MODELOS DE DESARROLLO AJUSTADOS A LA REALIDAD SOCIAL DEL PAÍS?
9. CONCLUSIONES
10. RECOMENDACIONES
11. REFERENCIAS

1. INTRODUCCIÓN

La descolonización que demandan los estudios postoccidentales latinoamericanos exige el cambio epistemológico; esto es: descolonizar el saber para hacer posible que los subalternos puedan contar su propia historia y asumir su propia identidad, sin supeditación a los códigos eurocéntricos del saber y sin tener que verse como el reflejo imperfecto del primer mundo, siempre frustrados en una carrera por alcanzar la modernización (u occidentalización) en la que, desde el inicio, le estaba vedada la posibilidad de ser como su modelo europeo, primero, y norteamericano, después.

Graciela Mazorco Irueta, *La descolonización en tiempo Pachakutik*

Yo era de las que también pensaba que el mototaxismo era una plaga. Consideré, por mucho tiempo, al mototaxismo como una plaga que había que acabar. No veía nada bueno en ello, sólo desorden, caos, peligro, amenaza y, en fin, todo lo malo que podría atribuírsele. En mi cabeza no cabía que una persona, como parrillero, fuera capaz de abrazar a un completo desconocido, en un vehículo tan “peligroso” como una moto. Sufría, o creo que todavía sufro, al observar el caos en las vías e incluso en aceras por culpa de mototaxistas.

Pero al estudiar la relación entre **desarrollo** y **cultura** todos mis prejuicios se hicieron evidentes, ya que me permitió entender que adjetivos como “plaga”, “peligroso”, “caos”... son nominaciones para la exclusión y que, por ello, debía ser más precavida para nombrar las cosas, sobre todo aquellas que no conocía bien, sino que interpretaba a través de prejuicios. Así supe de términos como “ecologismo clasista”, “biopolítica”, “neocolonialismo”, “postdesarrollo”, entre otros y quise poner en perspectiva de análisis cultural el tema factual del mototaxismo con el ánimo de mostrarlo dentro de una corriente postdesarrollista.

No había cumplido un mes de haber iniciado los estudios de maestría en Desarrollo y Cultura cuando comenzó a desdibujarse mi posición frente al mototaxismo, aquella que lo

comparaba con “una plaga”. Lo primero que tuve que hacer fue una deconstrucción de mi propio conocimiento, creencias y prejuicios sobre el mototaxismo; esto implicó reconocer la diversidad de actores sociales que involucra el fenómeno, y así mismo, los modos como en la ciudad de Cartagena se construye el desarrollo y se produce su cultura.

Al revisar artículos de prensa, entrevistar a líderes de opinión, a usuarios y no usuarios del mototaxismo pude observar que los términos que imperan al referirse al fenómeno son “accidentalidad”, “riesgos”, “enfermedades”, “criminalidad”, “desprotección”, “plaga”, “peligro”. Se trata de formas discursivas que se repiten y aprehenden ya que vienen legitimadas por la enunciación de la política oficial y los medios de comunicación. Desde el punto de vista discursivo son múltiples los lugares de enunciación desde donde se producen incontables posiciones que pueden configurarse en posibles ejes de análisis. Para efectos de este trabajo elegí desarrollar tres grandes ejes discursivos, que recogen en gran medida el grueso de las discusiones públicas en torno al fenómeno:

- (i) El “mototaxismo como plaga” que evidencia la visión de una “ciudad letrada”, esa de la Cartagena bella, señorial, colonial.
- (ii) El “mototaxismo como contrapoder y sobrevivencia” que da cuenta de una realidad precaria en cuanto al empleo en la ciudad de Cartagena, esa del día a día, del ciudadano de a pie; el ciudadano que pone su moto y la convierte en taxi para generar ingresos enfrentándose así a la falta de oportunidades.
- (iii) El “mototaxismo como negocio y modo de transporte” que reconoce al ciudadano inventivo que logra un servicio “público” útil por precio y eficiencia. El mercado funciona, se reconoce una demanda y se crea una oferta de servicio.

Muchos mototaxistas dicen que desean “bajarse de la moto” pero requieren soluciones de vida. En este contexto, el mototaxismo es un fenómeno de poder, escenario de lucha entre las periferias y los centros, entre modernidad y alternatividad.

A 12 años de la iniciación del mototaxismo, la pregunta sobre qué va a pasar con él sigue en el aire: ¿Combatirlo, regularlo, legalizarlo?

Este fenómeno analizado desde la perspectiva de la cultura y desarrollo pasa de verse como un problema a considerarse como una situación cultural. Por un lado, las visiones críticas al desarrollo posibilitan otras historias que se ocultan, callan y manipulan para dar cabida a un proyecto de modernidad concebido desde las esferas del poder e introducido por dispositivos ideológicos presentes a lo largo de la historia, y que orientan una visión del mundo, aparentemente ideal y compartida. Las teorías culturales y la antropología del desarrollo nos invitan a rupturas epistemológicas que nos permiten diversas interpretaciones a fenómenos sociales complejos, como lo es el mototaxismo.

En mi trabajo de campo (observación, entrevistas, conversaciones formales e informales con mototaxistas y ciudadanos que usan este servicio), se constató que había diversas opiniones sobre el fenómeno en cuestión dependiendo de la posición desde la que el enunciante se expresa: Si se hace desde una privilegiada del ciudadano con auto, se refiere en términos negativos; si se hace desde el lado de los usuarios, implica una solución a los problemas de transporte y movilidad; y, finalmente, si se hace desde el grupo de proveedores del servicio se alude a una forma de subsistencia.

Estos testimonios, así como las reflexiones que se esbozan a lo largo del presente trabajo, están comprendidas en un programa radial que, desde la perspectiva de la teoría del discurso, funciona como un paratexto que permite ampliar el impacto de la investigación.

Dicha propuesta es congruente con la visión que plantea el documento escrito en tanto que las ideas de la tesis aparecen vertidas en un lenguaje creativo, como lo es el radiofónico, mucho más cercano a los mismos actores implicados en el problema estudiado, lo cual constituye una estrategia de socialización con alcances pedagógicos, tal como se plantea en las recomendaciones del presente escrito.

El mototaxismo, en su despliegue, se toma las vías de la ciudad y se expande pese a cualquier tensión discursiva, haciendo que sea cada vez más lejana la posibilidad de acabar con el fenómeno. Muy por el contrario, se encuentran mayores razones para integrarlo al sistema formal de transporte, aceptando su legitimidad y su inevitable permanencia en el tiempo y en la historia de esta ciudad. Como se puede constatar, este fenómeno expresa culturas diversas ciudadanas (ganar poder en la vida cotidiana y cumplir las leyes), políticas (dependen de regulaciones legales y soluciones de movilidad) y de desarrollo (planeación y uso de la ciudad, calidad de vida, y saberes de vida).

Después de tres años de estar en el tema, cuando pensé haberlo visto todo sobre el mototaxismo, el 23 de junio de 2014, mientras revisaba la tesis por enésima vez, me di cuenta de que el diario de Cartagena *El Universal* presentaba una foto con el Presidente de Colombia “haciendo uso” del mototaxismo (Ver Figura 1). Estaba en campaña de reelección y además prometía casa a un mototaxista. Había protesta (legal) para defender un servicio de transporte (ilegal), con lo cual se demuestra el poder (y negocio) que tienen. Bienvenidos a las culturas del mototaxismo en Cartagena.

Figura 1

Pantallazo de noticia de El Universal de Cartagena. Derechos reservados 2014 por El Universal. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.co/regional/cordoba/presidente-santos-le-prometio-casa-al-mototaxista-que-lo-transporto-en-monteria>

Presidente Santos le prometió casa al mototaxista que lo transportó en Montería

NIDIA SERRANO M. | @EIUniversalCtg | Montería | 22 de Junio de 2014 08:28 pm |



El presidente Juan Manuel Santos con el mototaxista Eliseo Guillén Yáñez. // COLPRENSA

[Twittear](#)



El 'mototaxista del Presidente' como llaman ahora a Eliseo Guillén Yáñez, quien llevó como parrillero al presidente Juan Manuel Santos, por todos los barrios del sur durante la recta final de la campaña por la reelección, está esperando que le cumpla la promesa de regalarle su casa propia.

Guillén señala que hizo múltiples esfuerzos este pasado 7 de junio para lograr que el Presidente se subiera con él a su moto y no en cualquiera de las otras 23 mil que circulan a diario por la capital monteriana. Sin embargo, esa tarea no fue fácil. Lo primero que hizo fue llegar al aeropuerto, llamar la atención del mandatario pese a las advertencias de los hombres de su seguridad y luego andar a la misma velocidad de la camioneta en la que el Presidente era transportado desde el aeropuerto Los Garzones de Montería hasta los sectores más deprimidos de la capital.

2. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA, PREGUNTA Y OBJETIVOS

2.1. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

El fenómeno del mototaxismo es una actividad ilegal que en la ciudad de Cartagena de Indias surge entre los años 2000 y 2002. Desde entonces, se percibe dentro de las concepciones ortodoxas del desarrollo como una expresión de atraso o subdesarrollo, en una ciudad que se posiciona como destino turístico internacional.

Sin embargo, en Cartagena, las opiniones frente al fenómeno están divididas: para un sector de la población, el mototaxismo es un problema para la movilidad, el orden y la seguridad de la ciudad; para otro sector es una opción de fuente de ingresos; mientras que para algunos es un medio de transporte ajustado a las necesidades del entorno. A la luz de las normas, es una actividad ilegal de acuerdo al decreto presidencial 2961 de 2006 “por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal d) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002”.

El que existan posiciones tan disímiles sobre el mismo fenómeno sugiere unos lugares de enunciación distintos entre sí que pueden estar determinados por relaciones de poder.

En ese sentido, estudiar el mototaxismo como práctica social y sus intercepciones con el poder político, económico y cultural es el reto de poner en perspectiva una mirada postdesarrollista/postestructuralista, que replantea el sentido y concepto de lo que se entiende por desarrollo e invita a nuevas categorías de análisis para entenderlo y explicarlo desde paradigmas distintos, como, por ejemplo, la cultura.

Con el paso del tiempo, poco a poco el mototaxismo se legitima como práctica social en Cartagena y desconoce la frontera de la ilegalidad, afianzándose en los usos, la

co-dependencia de la oferta y la demanda y la preferencia de los usuarios, ante una autoridad que, a la fecha, se muestra impotente frente a una realidad abrumadora, pero amenazada por la ley y las decisiones políticas de implementar un servicio de transporte masivo que excluye la práctica del mototaxismo. Esto se sustenta en las investigaciones de Andrés Sánchez (Sánchez -2011) sobre el mototaxismo en la ciudad de Sincelejo en la que se concluye que muy a pesar de las políticas que prohíben la actividad e incluso del deseo de los mototaxistas de dejar el oficio, cada año incrementa la cantidad de mototaxistas por la rentabilidad que genera. Para el caso de las preferencias de los usuarios del transporte público en Cartagena, el estudio de Daniel Toro, William Arellano y Jorge Alvis (Toro, Alvis, Arellano-2005) indica que el 10% de las personas que se transporta en la ciudad utilizan la mototaxi y que el factor para preferir este medio de transporte informal es la “rapidez”.

Bajo una mirada alternativa de desarrollo, el mototaxismo podría dejar de ser visto como una obstrucción al Sistema Integrado de Transporte Masivo, Transcribe, y **ser entendido como una construcción cultural que interpela al orden establecido y abre el escenario para los intercambios o negociaciones de significados, permitiendo una comprensión al fenómeno** que reconoce sus complejidades y permite actuar en consecuencia a esa reinterpretación.

Decir qué pasará con el mototaxismo es una decisión que corresponde a las autoridades gubernamentales y a los actores mismos, pues estos constituyen una fuerza social que no se puede ignorar.

2.2. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Cómo entender las disputas económicas, políticas y culturales alrededor del mototaxismo en Cartagena desde la perspectiva de los estudios sobre cultura y desarrollo, enfatizando los puntos de vistas de los actores sociales involucrados?

2.3. OBJETIVOS

2.3.1. Objetivo general

Comprender las disputas de sentidos de desarrollo (económico, cultural y político) que se dan en el fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Cartagena, privilegiando las visiones de los actores sociales involucrados en esta “cultura”.

2.3.2 Objetivos específicos

- a) Realizar un análisis del fenómeno del mototaxismo en Cartagena de Indias desde sus dimensiones política, económica y cultural. Esto se hará a través de un reportaje radial.
- b) Analizar las disputas de sentido en torno al “desarrollo” que se dan respecto al fenómeno del mototaxismo.
 - Privilegiar los saberes construidos por las prácticas del mototaxismo como un saber alternativo [y tal vez, un modo de experiencia del concepto de postdesarrollo de Arturo Escobar (2005)].

3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El mototaxismo es el fenómeno asociado al uso de la motocicleta como servicio de transporte de pasajeros y reparto de mercancías. En algunos lugares del mundo, como la India y Tailandia, las mototaxis tienen carrocería, tres ruedas y se denominan de distintas formas, dependiendo del idioma y lugar, siendo las más comunes Tuck-Tucks, rickshaw, autorickshaw, mototaxis, entre otras.

En China, India y Tailandia, las motos al servicio del público son un referente cultural como medio de transporte popular para propios y turistas, y se estima que circulan desde la década del 60.

También se puede observar un servicio exclusivo de mototaxis en ciudades como Londres, donde funcionan desde 1995 como un servicio profesional, legal, seguro y efectivo. En cuanto a su precio, una carrera del aeropuerto de Londres al Centro puede costar 30 euros, y la espera es cobrada por hora, a 70 euros cada una (Limobike, 2012).

En Francia, las mototaxis son más populares, pese a que llegaron después, en 2003. Sus tarifas van desde los 25 euros a los 110 o más, dependiendo los recorridos. Así como las hay de dos llantas, también hay de tres llantas con carrocería (tuks-tuks), los cuales son a pedal o motor y se ven desde 2011. A los conductores de este tipo de vehículo (tuks-tuks) no se les exige licencia, pero son una forma de transporte ilegal (llevar pasajeros sí exige licencia) que las autoridades tratan de controlar a través de multas. Para poder acceder al servicio, hay que concertarlo previamente, pues no es posible conseguirlos en las calles o en un punto delimitado. Se estima que más de 600 mototaxis circulan en París. En 2005,

había más de 15 empresas que ofrecían el servicio (legal, de dos llantas) y sólo una de ellas alcanzó en 2006 utilidades por 800.000 euros (Acosta, 2014).

En Madrid, existen desde 2009 con la empresa Moto-City, la cual recibió un reconocimiento por parte de la Alcaldía por su compromiso con el medioambiente en la reducción del CO₂; desde 2012 una nueva empresa ingresó al mercado con precios más competitivos (desde 1.5 euros, 0.7 euros por kilómetro) y mayores comodidades como techo, maleteros, cubiertas laterales para el frío, taxímetro con emisión de tickets, datáfono, calefacción, elementos de protección desechables, impermeables, sistema de georreferenciación (GPS) para que a la solicitud se ubique al mototaxista más cercano y se envíe; esta fue una iniciativa de un par de latinoamericanos (cubano y argentino), quienes estudiaron las experiencias de París y Londres (espaciomadrid, 2012). Esta propuesta encontró resistencia en el sector de taxistas, que los ven como una amenaza. Estos últimos presionaron a las autoridades a quitarles el letrero que los identificaba como taxis y el taxímetro, como una lucha por el estatus en las vías.

Son conocidas estas prácticas y su problemática asociada en países como México, Perú, Paraguay, Brasil, Cuba, Ecuador, El Salvador, Honduras, Guatemala, Nicaragua y Colombia.

Existen varias investigaciones sobre el mototaxismo en varios países (Cervero & Golub, 2007; Corporación Fondo de Prevención Vial, 2013; Da Silva, Cardoso, & Santos, 2011; Duffy & Robinson, 2004; Giraldo & Toro 2008; Golub, Balassiano, Araújo, & Ferreira, 2009; Guillen, Ishida, & Okamoto, 2013; Holtz & Lindau, 2009; Kopp, 2011; Oshima, Fakuda, Fakuda & Satiennam, 2007; Sánchez, 2011; Vasconcellos, 2008). El fenómeno es objeto de estudio por sus distintas implicaciones en la economía local y en aspectos como la movilidad y los índices de accidentalidad. Para el caso de Perú, el

Ministerio de Transporte (como se cita en Gálvez, 2012) publicó los resultados de una investigación sobre el “Perfil socio económico y cultural de conductores de mototaxi en el área metropolitana de Lima y Callao”. De los puntos a destacar de esta investigación, se encuentran obvias coincidencias con el caso colombiano, es decir, las motivaciones y razones por las cuales el mototaxismo es un fenómeno social con muchas aristas más allá de ser un medio de transporte legal o ilegal. Allí se describe al mototaxista de la ciudad como:

...un agente económico emprendedor, expresión de la economía del “recurso”, joven, menor de 28 años, soltero, sin hijos, predominantemente con educación secundaria, autogenerador de empleo y principal aportante en la economía del hogar, con ingresos limitados, propietario del vehículo, propenso a accidentes de tránsito, vulnerable ante asaltos, incrédulo frente a la mejora en la gestión municipal, por lo que no aspira a cambiar su actividad de mototaxista. (Galvez, 2012)

Para el caso de Colombia, Brieva (2006) señala que el mototaxismo está presente en veintiséis departamentos e inició en Cotorra, un municipio del departamento de Córdoba. Sin embargo, en las distintas entrevistas hechas no hay una coincidencia sobre el municipio, vereda o corregimiento del departamento de Córdoba o de Sucre donde se dieron los primeros mototaxis. Lo mismo sucede con el año de aparición, pues los estudios coinciden en establecer que fue entre los años de 1998 y 2001 que se inicia la actividad.

De acuerdo con el séptimo estudio sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia, realizado por el Comité de Ensambladoras Japonesas, en el año 2011 el mototaxismo generaba 450 mil empleos. En el octavo estudio, que recoge los datos de 2012, el mototaxismo desaparece del informe y la variable relacionada con el uso de las motos por “aumento de ingresos” quedó reducida a las actividades de domicilio y mensajería.

El mismo informe estima que en Colombia en 2012 rodaron aproximadamente 4.8 millones de motocicletas, lo que representa el 52,1% del parque automotor. Señala que en la región Caribe, el 84% la utiliza como herramienta de trabajo y para movilizarse.

En Colombia, los estudios sobre el mototaxismo se relacionan con el análisis socioeconómico, especialmente para los casos de Sincelejo y Montería. “El mototaxismo en Sincelejo: un análisis socioeconómico” (Brieva, 2006), publicado por el PNUD; “La economía del mototaxismo: caso Sincelejo” (Sánchez, 2011), publicado por el Banco de la República; “El impacto socioeconómico del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Montería” (Espinosa, C., Rodríguez, C., & Uribe, M., 2008), publicado por el instituto de posgrados de la Universidad de la Sabana y “El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en Montería?” (Castillo Osorio, 2010), publicada por Educosta (Editorial Universitaria de la Costa-CUC) son algunas de las investigaciones relacionadas en tal sentido, que describen el fenómeno, dan cuentas de sus causas y en algunos casos realizan recomendaciones para la atención del mismo.

Estos estudios establecen como explicaciones del fenómeno la precariedad de las vías, la ineficiencia del transporte público, el desempleo, las facilidades para adquirir una moto y la permisividad de las autoridades frente a las actividades informales. Igualmente, se indica que es una actividad mayoritariamente de hombres “jóvenes” (rango 20-40 años) cabeza de hogar, de estratos dos y tres, con baja escolaridad. Y otro dato frecuente es la relación de la actividad con accidentes o enfermedades ocupacionales; así como la relación de ingresos, la frecuencia de viajes, el valor de las carreras y las horas de trabajo, que evidentemente varían de acuerdo al lugar y momento de la investigación.

Llaman la atención dos investigaciones brasileras desde el campo de la enfermería que tienen que ver, una, con los riesgos auto-referidos (Brum, Braga & Fontana, 2011) y, otra, con la relación entre los niveles de carboxi-hemoglobina de los mototaxistas con los accidentes (Almeida, Do Carmo, De Souza, 2013). En un sentido similar, en Colombia hay una investigación desde el campo de la toxicología denominada “Cuantificación de micronúcleos en células de sangre periférica de mototaxistas que trabajan en la ciudad de Cartagena de Indias” (Carranza, 2011), que determinó que la contaminación a la que está expuesto el mototaxista tiene incidencia en su salud.

Igualmente, se hizo una investigación denominada “Discapacidad y mototaxismo en Cartagena”, publicada en la Revista Facultad Nacional Pública de la Universidad de Antioquia (Herazo, Domínguez, Olarte & Quitian, 2011), la cual determinó que el 71% de 262 mototaxistas con politraumatismo encuestados tenían alguna dependencia funcional y el 76% no trabajaba.

Sobre las medidas aplicadas por las autoridades, también hay investigaciones: “Influencia de las políticas públicas aplicadas al mototaxismo en la ciudad de Montería - departamento de Córdoba para el periodo 2002-2012” (Salum, 2012), la cual hace una revisión de los decretos emanados de la Alcaldía de Montería para regular el mototaxismo de acuerdo a las directrices del gobierno nacional, y analiza su efectividad e impacto, concluyendo que no han desestimulado el fenómeno. En el mismo sentido, la investigación “Evaluación socioeconómica de la medida del pico y placa sobre el mototaxismo en Cartagena” (Yáñez & Villalba, 2010) concluye que la medida es violada por el 77% de los mototaxistas encuestados, dado que las probabilidades de ser sancionados son bajas frente a la valoración de los ingresos dejados de percibir.

En vista de lo anterior, se puede afirmar que hasta aquí no hay un estudio en perspectiva cultural que proponga una mirada holística del problema y que, a la vez, recoja diferentes fuentes teóricas y empíricas que ayuden tanto a los cartageneros como a las demás personas interesadas en el tema a entender de una mejor manera este fenómeno. El presente trabajo viene a aportar precisamente una mirada cultural que ratifica la complejidad del asunto y explica el porqué de tantas pasiones a su favor y en su contra.

4. METODOLOGÍA: ESTUDIO ANTROPOLÓGICO/ETNOGRÁFICO

Se trata de caracterizar, desde la perspectiva de la antropología social y cultural, las raíces socioeconómicas y las identidades culturales propias de los sujetos estudiados. Se plantea el estudio directo de las personas y grupos durante un tiempo determinado. Se pone de manifiesto el método etnográfico que demanda la observación participante y el desarrollo de entrevistas para determinar a nivel cognitivo la naturaleza del comportamiento social de los mototaxistas, bajo enfoques analíticos de los supuestos teóricos de la presente investigación.

Acorde con lo anterior, la narrativa del mototaxismo involucra el análisis de hábitos, costumbres, lenguajes, mitos, creencias, historias, tradiciones, aspiraciones propias de este gremio social y la forma cómo inciden en la búsqueda de las satisfacciones a sus necesidades como grupo social sometido a la exigencia del ejercicio laboral del mototaxismo. Aquí también hay que tener en cuenta la variada composición sociocultural interna, en la medida en que son de orígenes cartagenero y foráneo, que juntos constituyen una amalgama de expresiones etnográficas que se visibilizan en sus actuaciones laborales y en las conductas colectivas de autoprotección.

Se quiere privilegiar a los actores del fenómeno en sus múltiples dimensiones como protagonistas sociales de un trabajo informal pero necesario por los usuarios del transporte en la ciudad.

Primera Fase: (recolección de la información, trabajo de campo)

- (i) Revisión de estado del arte y artículos de prensa relacionados

- (ii) Mapeo de actores para identificar a las personas más idóneas para proceder al proceso de entrevistas.
- (iii) 20 entrevistas semiestructuradas a actores del mototaxismo: se identificaron grupos de personas con incidencia directa o indirecta en la política de transporte de Cartagena y del fenómeno como tal. Autoridades de transporte y gobernantes de la ciudad en las etapas decisorias del fenómeno que podían contar su historia frente al fenómeno y relatar sus posiciones. Transportadores, activistas del mototaxismo, columnistas de opinión (como analistas de la realidad y orientadores de la opinión pública que abordaron el mototaxismo y asumieron posiciones públicas) podían representar las distintas posiciones que existen frente al fenómeno y se seleccionaron para analizarlas a la luz del estudio propuesto.
- (iv) Focus group. Esta herramienta de evaluación se diseña para ahondar en las percepciones de los ciudadanos y ciudadanas en la ciudad de Cartagena de Indias que se ven vinculados con el fenómeno de mototaxismo en calidad de “usuario” y “no usuario”. La función de esta herramienta es obtener información de los participantes sobre sus opiniones, actitudes y experiencias frente al fenómeno, además de escuchar directamente de ellos las relaciones que consideran entre el mototaxismo y el poder político, económico y cultural. Así se busca validar y confrontar las opiniones y resultados en ambos grupos (usuarios y no-usuarios). La muestra para dichos grupos se obtuvo de manera aleatoria y no intencional en cuanto a las variables de edad, género, condiciones socioeconómicas, dirección residencial, procedencia y ocupación. Como variable prevalente para el éxito de los encuentros, se vela porque los participantes como mínimo tuviesen estudios secundarios finalizados y titulados, de modo que se contase con una

población de la que se puede confiar en un mínimo de competencias ciudadanas, comunicativas, investigativas y propositivas; ello de acuerdo a lo expuesto en la Ley 115 de 1994 o Ley General de la Educación de la República de Colombia.

(v) Se obtuvo una muestra de 10 asistentes para el grupo de “Usuarios”, y 9 en el de “No Usuarios”, después de una convocatoria abierta en la que por grupo se permitió la inscripción de 20 personas.

(vi) Visita a estaciones de mototaxistas (observación e interacción directa) como táctica para explicar desde la fuente directa y en una interacción en su propio territorio cómo es que se vive esta práctica social, sus relaciones cotidianas, los usos y sentidos.

En orden a los objetivos de la investigación, se procuró la búsqueda de diversidad de actores sociales que principalmente tengan las siguientes características:

- El tipo de relaciones sociales que mantienen en su mayor parte las desarrollan en Cartagena de Indias.
- Tienen un conocimiento del fenómeno del mototaxismo desde la práctica o experiencia personal y/o profesional en su interacción como ciudadanos de Cartagena de Indias.
- Tienen un conocimiento del fenómeno del mototaxismo en Cartagena de Indias como objeto de intervenciones desde posiciones de poder.

- En la Tabla 1 se describen las categorías en las que se definieron la participación de los actores sociales y el interés de cada uno de ellos, dependiendo del tipo de información que suministren para validar el presente documento.

Para cada grupo de actores sociales, entiéndase:

- Autoridad: persona que ejerce mando y gobierna desde el poder que le otorga el revestimiento de una institución pública con legitimidad en la sociedad de Cartagena de Indias.
- Mototaxista: persona que conduce una motocicleta y en ella transporta como pasajero a otra, prestando un servicio de transporte público informal, por el que cobra una tarifa negociable en la ciudad de Cartagena.
- Transportador del servicio público: persona asociada con el gremio del transporte colectivo de pasajeros de Cartagena de Indias.
- Núcleo familiar: persona que representa los vínculos de parentesco más estrechos entre personas, consanguíneos o adoptivos.
- Profesional del área de la salud: persona con tarjeta profesional para aplicar sus conocimientos y estudios universitarios en la prevención o cura de enfermedades del cuerpo humano.
- Columnista de opinión: persona que desde sus conocimientos y experiencias analiza el contexto social y emite su concepto sobre una temática específica a través de un espacio individual y periódico en un medio de comunicación, teniendo la posibilidad de influir en la opinión pública.

- Investigador social: persona dedicada a la búsqueda constante de conocimiento en el ámbito de la vida cotidiana y la práctica social, mediante métodos específicos y objetivos predeterminados.
- Usuario: individuo que confluye espacio-temporalmente en la ciudad de Cartagena de Indias, que demanda el servicio del mototaxismo y por ende, se vale de él para movilizarse de un lugar a otro.
- No usuario: individuo que confluye espacio-temporalmente en la ciudad de Cartagena de Indias, que no hace parte de la demanda del servicio del mototaxismo y por ende, no lo utiliza.
- Respondiendo a las anteriores características la muestra de actores sociales para entrevistas individuales fue la que se muestra en la Tabla 1

TABLA N° 1					
CATEGORÍA	NOMBRE Y APELLIDO	DESCRIPCIÓN DEL PERSONAJE	APORTES A LA INVESTIGACIÓN	PARTICIPACIÓN DE SU ENTREVISTA EN APARTES DE LA INVESTIGACIÓN	PARTICIPACIÓN DE SU ENTREVISTA EN EL DOCUMENTAL RADIAL
Autoridades	CARLOS DIAZ REDONDO	Alcalde de Cartagena 2000-2003 Médico Cirujano de la Universidad de Cartagena_ Gerencia Hospitalaria Universidad Tecnológica de Bolívar_ Auditoría Médica-Universidad Pontificia Javeriana_Alta Gerencia- Universidad de los Andes_Master en Gerencia de Ciudad en la Universidad de Barcelona 2004	Inicios del mototaxismo en Cartagena: acciones y consideraciones del gobierno local frente al incipiente fenómeno.	Si	Si
	ALBERTO BARBOZA SENIOR	Alcalde de Cartagena 2004-2006 Abogado y especialista en Derecho Comercial de la	Explosión del mototaxismo: políticas y acciones del gobierno local frente a un servicio de transporte ilegal que crece vertiginosamente,	Si	Si

		<p>Universidad Externado de Colombia.</p> <p>Ha sido profesor universitario, Concejal de Cartagena, Diputado de Bolívar, Secretario de la Cámara de Comercio de Cartagena.</p>	se organiza y enfrenta al orden y a la autoridad.		
	JOSÉ LÓPEZ AMARÍS	<p>Gerente de Transcaribe (Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena de Indias) desde 2012</p> <p>Ingeniero Civil</p> <p>Especialista en Gestión Pública</p> <p>Especialista Gerencia de Proyectos</p> <p>MBA</p> <p>Fue Secretario Privado y Secretario de Agua Potable y Saneamiento Básico de la Gobernación de Bolívar.</p>	Situación del mototaxismo en la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo en Cartagena.	Si	Si
	RAFAEL VERGARA NAVARRO	<p>Abogado Ambientalista</p> <p>Ex director del DATT 2008-2009 (Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena)</p> <p>Ex director del EPA Cartagena 2003- 2004 (Establecimiento Público Ambiental</p> <p>Columnista</p> <p>Aspirante a la Alcaldía de Cartagena</p> <p>Aspirante al Parlamento Andino</p> <p>Ex director DAMARENA 1995-1996 / 2000-2003 (Departamento de Medio Ambiente de Cartagena</p>	La autoridad y regulación del mototaxismo desde la dirección del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena/Incidencias del mototaxismo en el medio ambiente	Si	Si
	ADELFO DORIA FRANCO	<p>Gerente de Espacio público y Movilidad Urbana desde 2009</p> <p>Abogado, especialista en Estudios Políticos Económicos, candidato a magister de Desarrollo Social Uninorte.</p> <p>Coordinador del Observatorio del Concejo, director de Gestión Pública y director ejecutivo de</p>	El mototaxismo, el espacio público y la movilidad urbana.	Si	Si

		Funcionar. (2004-2009)			
	GEOBLADI FUENTES	AGENTE DE TRÁNSITO	La práctica de la autoridad en el fenómeno del mototaxismo.	No	Si
	RAFAEL TORRES	AGENTE DE TRÁNSITO	La práctica de la autoridad en el fenómeno del mototaxismo.	No	Si
Mototaxistas	EVARISTO MARRUGO MARQUEZ	Motaxista desde el año 2000 hasta la fecha, padre de familia de tres hijos, se ha desempeñado en oficios varios como albañilería, mantenimiento. En el año 2000 tuvo un problema en la empresa donde trabajaba, salió y no volvió a conseguir empleo. Con la indemnización compró una moto que perdió en el año 2005, en un accidente por no tener licencia de conducir. Se dedicó entonces a vender plátano y pescado en el mercado, no obtuvo las ganancias esperadas y a los dos meses volvió al mototaxismo con una moto prestada y sin licencia. Trabaja todos los días, es decir, hasta con pico y placa. Dice que por un salario mínimo no dejaría el mototaxismo. (El día sin moto lo toma para descansar o hacerle mantenimiento a la moto)	La práctica del mototaxismo desde sus inicios en Cartagena.	Si	Si
	ALAIN RAMIREZ	Líder activista del mototaxismo, 42 años. Presidente de Asomocol Bolívar (Asociación de Motociclistas de Colombia) Es tecnólogo en Manejo Forestal y Medio Ambiente y en la actualidad estudia Ingeniería Industrial, en la Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD, desde 2006. Mototaxista desde 2002 por falta de empleo. Moto propia. Candidato al Concejo de Cartagena por el PIN en 2011.	El activismo dentro del mototaxismo (contrapoder)	Si	Si
	CLAUS NAEDER	Padre de familia, 45 años, llegó a Cartagena de Barranquilla en 2006 buscando una oportunidad laboral. Tenía una moto que puso	El mototaxismo como sustento y negocio	Si	Si

	PEREZ	a trabajar alquilándola para mototaxismo. Al no conseguir trabajo decidió en 2009 pedirle la moto a quien se la trabajaba para manejarla él, pese a nunca haber conducido una moto. Aprendió haciendo carreras y dice que gracias al mototaxismo ha podido sostener a la familia. Asegura que por un trabajo bien remunerado dejaría el mototaxismo. Trabaja todos los días, incluso cuando hay pico y placa. (El día sin moto lo toma para descansar o hacerle mantenimiento a la moto)			
	RUBÉN MERCADO PÉREZ	Joven estudiante, mototaxista con moto propia. Estudia en la tarde y presta el servicio de mototaxi de 7:00 p.m. a 10:00 p.m. Combina sus estudios con el mototaxismo para tener dinero extra para salir los fines de semana. Su mamá lo sustenta, el dinero del mototaxismo es para pagar sus gustos. Trabaja todos los días, incluso cuando hay pico y placa. (El día sin moto lo toma para descansar o hacerle mantenimiento a la moto)	Ascensión social desde el mototaxismo	Si	Si
	MANUEL ANTONIO JIMENEZ	Padre de familia, 34 años, mototaxista desde 2009, inició con moto alquilada y luego compró una para trabajar con moto propia, lo hace porque no tiene empleo, no tiene estudios y es su forma de obtener ingresos para el sustento de él y de los 7 integrantes de su familia. Trabaja todos los días, incluso cuando hay pico y placa. (El día sin moto lo toma para descansar o hacerle mantenimiento a la moto)	La práctica del mototaxismo	Si	Si
Núcleo familiar	EVA MENDEZ	Madre de mototaxista, plancha a domicilio. Su hijo vive con ella y aporta a los gastos de la casa.	Visión de la madre de un mototaxista sobre el fenómeno	Si	Si
	EDITH VILLADIEGO	Madre de mototaxista, viuda de militar. Su hijo aporta a los gastos de la casa, vive con ella, está casado y tiene 3 hijos.	Visión de la madre de un mototaxista sobre el fenómeno	No	Si
Transportador o servicio público	PEDRO MANUEL PEREIRA RAMOS	Presidente y fundador de la empresa de transportes Pemape. Más de 50 años trabajando en el sector del transporte público en la ciudad de Cartagena.	El transporte público formal y su relación con el mototaxismo.	Si	Si

o					
Usuario	MARGARITA SOROCK	Usuaría del mototaxismo. Nacida en New York, radicada en Cartagena desde 1981. Considera el mototaxismo un excelente aliado para transportarse en Cartagena. Reside en el barrio Daniel Lemaitre y el mototaxismo es su medio de transporte habitual. Margarita se dedica a la investigación y a la docencia. Investigadora social, doctora en Literatura y Lenguaje en Español	El mototaxismo como una necesidad de transporte en Cartagena	No	No
	IVÁN GONZÁLEZ GARCÍA	Dramaturgo y escritor, usuario ocasional del mototaxismo. Director del Teatro Adolfo Mejía 2012. Considera el mototaxismo como un activo cultural de la ciudad de Cartagena.	El mototaxismo como práctica social y práctica cultural en Cartagena	Si	Si
No usuario	GERMÁN NOVOA	Profesional Universitario de la Oficina de Control Interno de la Universidad de Cartagena. Ciudadano que se declara enemigo del mototaxismo.	Visión del mototaxismo de un no usuario con vehículo particular	Si	Si
	IVAN CASTELLAR RAMIREZ	Odontólogo de profesión, ciudadano que se declara enemigo del mototaxismo. Lo considera una expresión del subdesarrollo.	Visión del mototaxismo de un no usuario desde su experiencia como peatón	No	No
	DIANA VELLOJÍN	Estudiante de Comunicación Social de la Universidad de Cartagena, no es usuaria del mototaxismo, sin embargo dice que es un "mal" necesario.	Visión del mototaxismo de un no usuario desde su experiencia como usuaria del transporte público formal.	Si	Si
Profesionales del área de la salud	ALEX GONZALEZ GRAU	Médico psiquiatra, director del programa de salud mental del Centro Regulador de Urgencias, Emergencias y Desastres, Crued, del Dadis. Docente universitario.	El mototaxismo y su incidencia en la salud pública, la salud de los usuarios y la de los mototaxistas	Si	Si
	DILIA GUARDO	Fisioterapeuta	Traumas físicos frecuentes entre mototaxistas y sus usuarios	No	Si
Investigadores	FREDY GOYENECHÉ	Economista, Docente universitario Director creador del Centro de	La apertura económica, el modelo neoliberal y sus implicaciones en el	No	Si

social es		Observación y seguimiento del delito, COSED. Investigador principal del grupo de investigación avalado por Colciencias, ECONOMIA, VIOLENCIA Y CIUDAD	mototaxismo de Cartagena. Accidentalidad y muertes en motocicleta en Cartagena.		
	MARTHA YÁNEZ CONTRERAS	<p>Economista, magister en Economía de la Universidad de los Andes y magister en Economía del Medio Ambiente y Recursos Naturales.</p> <p>Jefe de Planeación de la Universidad de Cartagena, docente de la Facultad de Ciencias Económicas y directora del Departamento de Investigaciones Económicas y Sociales (Dies) de la Universidad de Cartagena; en el que ha participado en los siguientes grupos de investigación: Mercado laboral, investigación en Economía, Violencia y Salud, e investigación en Economía y Medio Ambiente; los dos últimos registrados ante Colciencias</p>	Evaluación socioeconómica de la medida del pico y placa sobre el mototaxismo en Cartagena	Si	Si
Colu mnist as	RODOLFO DÍAZ WHITE	Ingeniero Químico, Abogado, Especialista en Alta Gerencia, Especialista en Derecho Público, Especialista en Ciencias Penales y Criminológicas, Master en Derecho Penal Internacional, Conciliador de la CCC, Gerente de la firma de abogados Gente y Ltda. Escritor de temas Políticos y Cívicos, autor de los libros La Justicia Transicional en Colombia y Herederos de Stonewall y del blog "El Trompo", Asesor en Marketing Político, Aficionado a la música, intérprete del saxofón, el piano y la guitarra, aficionado a la pintura	El mototaxismo como fenómeno social: incidencia política, económica y cultural	Si	Si
	MAURICIO RODRÍGUEZ GÓMEZ	Profesor del área de Microeconomía y Economía Ambiental del programa de Economía de la Universidad Tecnológica de Bolívar. Su principal área de interés es la Economía Ambiental y de los Recursos Naturales, estudiando las relaciones ambiente – economía – desarrollo, y la manera como las herramientas económicas pueden ser utilizadas para enfrentar los problemas ambientales. Se ha desempeñado	El mototaxismo como medio de transporte válido y como actividad económica importante en la ciudad de Cartagena. Armonización del transporte formal e informal: Transcribe y el mototaxismo	Si	Si

		<p>igualmente como asesor de empresas privadas y gubernamentales en temas de economía ambiental y manejo de recursos naturales, definición de políticas económicas, planes de desarrollo y gestión ambiental. Estudios de valoración económica y análisis en el renglón de bienes y servicios ambientales. Escribió una columna en El Universal sobre el mototaxismo.</p>			
--	--	---	--	--	--

Segunda fase: (organizar la información)

1. Definir las categorías de análisis
2. Agrupar por categorías de análisis las entrevistas en una maqueta de audio
3. Escritura del guion radial

Tercera Fase:

1. Edición y producción de documental radial
2. Redacción de conclusiones

Resultados esperados:

Hacer el trabajo de grado para optar por el título de Magíster en Cultura y Desarrollo. Socializar lo aprendido en este programa académico. Se presentarán dos productos finales, uno analítico y otro creativo:

- Un documento escrito que analice el fenómeno del mototaxismo desde lo cultural, lo económico y el modelo de desarrollo, y plantee los discursos y sentidos en disputa sobre estas categorías.

-Un documento radial que dé cuenta de las complejidades del fenómeno del mototaxismo desde las racionalidades del poder económico, político y social con una narrativa incluyente que enfrente el conocimiento “experto” con el conocimiento “práctico”.

5. REFERENTES TEÓRICOS

Para hacer un análisis del mototaxismo como práctica social se tomarán como referentes teóricos a Arturo Escobar (2005), Aníbal Quijano (2000) y Walter D. Mignolo (2003), quienes, con conceptos como *postdesarrollo*, *colonialidad del poder* y *paradigma otro*, brindan herramientas necesarias para comprender y analizar el mototaxismo más allá de las configuraciones determinadas hegemonicamente, con el fin de pasar a pensar desde el contexto social y cultural y las racionalidades locales. Dichos autores, inspirados en la biopolítica de Foucault (1999), los conceptos de aparatos ideológicos del Estado o las superestructuras de Gramsci (2001), aportan un conocimiento latinoamericano que marca como horizonte de estudio la díada colonialidad/modernidad, donde se quiere siempre evidenciar cómo en nombre de la modernidad se imponen discursos y prácticas de subyugación de otros saberes, experiencias, historias y memorias. Por eso, este planteamiento implica asumir que hay otros sentires, otros sentidos, otros discursos, otras racionalidades, otras prácticas de vida a las modernas que desde “lo otro” y desde “el territorio” expresan “modernidades alternativas”.

La **colonialidad** la entendemos cuando “se refiere a un 'patrón de poder' que opera a través de la naturalización de jerarquías raciales y sociales que posibilitan la reproducción de relaciones de dominación territoriales y epistémicas que no sólo garantizan la explotación por el capital de unos seres humanos por otros a escala mundial, sino que

también subalternizan y obliteran los conocimientos, experiencias y formas de vida de quienes son así dominados y explotados” (Quijano, 2000)”. (Gómez, 2010).

Los estudios de colonialidad/modernidad tienen tres categorías centrales de análisis: las colonialidades del poder, del saber y del ser (Maldonado, 2007).

- **Colonialidad del ser:** “es lo que Mignolo (2003) y Nelson Maldonado-Torres (2003) denominan como “la dimensión ontológica de la colonialidad, en ambos lados del encuentro [...] un exceso ontológico que ocurre cuando seres particulares se imponen sobre otros, y además encara críticamente la efectividad de los discursos con los cuales el otro responde a la supresión como resultado del encuentro (Escobar, 2005: 35).”(Gómez, 2010)
- **Colonialidad del poder:** se da desde la clasificación social, la concentración de riquezas y el privilegio de clases. (Quijano- 2000)
- **Colonialidad del saber:** “la hegemonización de un sistema de representación y conocimiento de Europa y desde Europa... ...este dispositivo de poder, una vez universalizado y naturalizado, subalternizó otras representaciones y saberes que quedaron relegados a simples objetos de conocimiento, silenciados, y sin poder de enunciación.” (Gómez, 2010).

Estos tres modos de la colonialidad se concretan en las esferas de lo político, lo económico y lo cultural: tres terrenos distintos permeados por la lógica de la colonialidad que permiten delimitar una reflexión sobre las posicionalidades, sus motivaciones y sus horizontes de lucha y de deseo de los distintos actores de la experiencia.

El presente trabajo está orientado a comprender y analizar el fenómeno del mototaxismo como una experiencia de disputa de modos de sentir, saber y ser en la cultura, la economía y el desarrollo. Así mismo, se propone mirar cómo, desde lo cultural, lo político y lo económico, el mototaxismo legitima o deslegitima discursos de dominación, resistencias y colonialidad, con el ánimo de desentrañar los significados de los actores sociales en una interpretación enmarcada dentro de los estudios de desarrollo y cultura.

Aunque siempre cambiante, el mototaxismo es un fenómeno que ha motivado diversas investigaciones desde el punto de vista socioeconómico, médico e incluso desde las políticas públicas. Estudiar el mototaxismo como práctica social es el reto de construir una mirada postdesarrollista/postestructuralista, la cual replantea el sentido y el concepto de lo que se entiende por desarrollo e invita a considerar nuevas categorías de análisis para entenderlo y explicarlo.

Los estudios de la relación entre **cultura y desarrollo** han tenido múltiples enfoques como bien lo explican Abello, Alean y Berman (2013), quienes plantean tres grandes categorías de análisis que “son las más pertinentes en el contexto contemporáneo”: “la cultura como un medio para el desarrollo, la cultura como contexto del desarrollo y la cultura como fin del desarrollo”.

La cultura como medio para el desarrollo es la noción en la que se revisan las expresiones artísticas y culturales que aportan al crecimiento económico de una nación o sirven como fuente de ingreso (Abello et al., 2013). En esta perspectiva el mototaxismo genera ingresos y hace parte de una importante cadena productiva que activa la economía local, pero no se considera una expresión cultural porque el paradigma de cultura a que refiere esta noción limita la cultura a las bellas artes, a las industrias creativas, culturales y del copyright de las cuales el mototaxismo no hace parte. De igual forma, el paradigma de

desarrollo que refiere esta noción limita el desarrollo al crecimiento económico. El mototaxismo, al ser una práctica ilegal, no aporta “técnicamente” al crecimiento económico de una nación, no aporta al PIB. Lo anterior no deja de ser problemático. Aquí cabría preguntarnos: ¿Por qué un sistema de transporte basado en el mototaxismo no puede legalizarse en nuestra sociedad? ¿Acaso tiene que ver con un esquema de pensamiento influenciado por los centros de poder para la consolidación de una modernidad que valida el “conocimiento experto” y desestima la práctica social? ¿Acaso tiene que ver con otro tipo de poderes o intereses (económicos, políticos, sociales)?

La segunda gran categoría de los estudios de desarrollo y cultura definida por Abello (2013) es **la cultura como contexto del desarrollo** o escenario para que los modelos de desarrollo se ejecuten. En este renglón, hay tres perspectivas, como lo advierten los autores:

[. . .] la primera asume el desarrollo como un proceso de contenidos incuestionados y universales, y se enfoca en el contexto cultural de las sociedades «objeto» del desarrollo; la segunda analiza también a las sociedades objeto de programas de desarrollo, pero esta vez desde una perspectiva crítica a estos programas, que fracasan en la imposición de modelos inviables en determinados contextos culturales; la última se centra en la definición del concepto de desarrollo en sí, analizándolo como una construcción cultural que es legitimada o contestada en un entramado de negociaciones de significados. (Abello et al., 2013).

La tercera acepción es la que aplica para este análisis, es decir, aquella que entiende el concepto de desarrollo como construcción cultural, legitimada o contestada en negociaciones de significados. Esto debido a que el mototaxismo es una construcción cultural que contesta al modelo de desarrollo del transporte público organizado y gestionado por empresarios y regulado por el Estado. El mototaxismo sería una respuesta cotidiana ante el fracaso del transporte público local tradicional y a los esfuerzos dilatados

por parte de las autoridades del orden nacional para Cartagena en torno a su modernización a través de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)-Transcaribe-, cuyo tiempo de construcción, en su primera etapa, fue desde enero de 2006 hasta enero de 2016, lo que evidencia una demora exagerada. Escobar (2005) y Mignolo (2003) plantean “la cultura como contexto” para desde ahí enfatizar que esta puede ser “facilitadora o limitante del desarrollo”. Para el caso del mototaxismo, frente a un proyecto como Transcaribe, que se asume como desarrollo, existen diferentes voces que opinan que es facilitador y otros, limitante. Pero, ¿es limitante porque el mototaxismo, al quitarle pasajeros/clientes, a Transcaribe, alteraría el equilibrio económico del proyecto haciéndolo inviable financieramente o porque materialmente es imposible que operen un bus articulado y una moto en las vías de la ciudad? ¿Bajo qué racionalidad aparece el rótulo de inviable? ¿Es facilitador a Transcaribe porque puede complementar el sistema y hacer alternativo el desarrollo convencional? ¿Es más complejo que un asunto económico/logístico, preocupan la seguridad de mototaxistas y pasajeros u otro tipo de consideraciones?

La tercera perspectiva, plantea **la cultura como fin del desarrollo**, “como proceso de construcción colectiva que reafirma identidades culturales diversas y se constituye en formas de resistencia y «modernidades alternativas» de los grupos de base frente a las intervenciones dominantes...” (Abello et al., 2013). Esta perspectiva lleva a que miremos al fenómeno del mototaxismo desde la experiencia y las voces de los usuarios (prestadores del servicio y ciudadanos que se movilizan). Es más, se podría afirmar que el mototaxismo puede ser una expresión de la libertad cultural o el resultado de una construcción colectiva o forma de resistencia social, ya que, antes que nada, el mototaxismo es una solución a un conjunto de necesidades no resueltas. ¿Qué tipo de resistencia actúa, qué visión de

desarrollo expresa, qué rasgos culturales expresa, y qué alternativa propone?, son preguntas que intentan dar cuenta de los conceptos de desarrollo local y cultura que se ponen en juego.

Finalmente, como referente para el análisis de la perspectiva económica, son valiosos los aportes de Amartya Sen (2000) respecto a la desestimación del ingreso como variable única y/o principal para valorar el desarrollo; y la teorización de las capacidades y las libertades del individuo en función del desarrollo humano. De acuerdo con Sen (2000) la restricción de las capacidades y de las libertades impiden un real desarrollo y ello se percibe en el mototaxismo como un oficio que en muchos casos no es una elección sino una contingencia que va en contravía del bienestar de los mototaxistas, dados los riesgos a los que están expuestos, muy a pesar de los ingresos que les representa el oficio. El desarrollo basado en los ingresos como fin y no como medio, es exactamente contrario a la teoría de desarrollo humano de Sen y ello se constituye en un faro de análisis para el mototaxismo si consideramos por ejemplo, que es una práctica que reduce la expectativa de vida de los mototaxistas o la calidad de la misma, dado que es la necesidad, la restricción de sus libertades (falta de un empleo digno, del sustento) y la reducción de sus capacidades, la que lleva a un sector de la población a decidir ser mototaxista.

No obstante, hay un grupo poblacional que asume el mototaxismo como un trabajo de libre elección, una alternativa de ingresos y/o una manera de escalar socialmente. En ese sentido, el aumento del ingreso no es el fin, sino un medio para, por ejemplo, estudiar, ahorrar para un emprendimiento, etc., y todo ello representa una oportunidad de análisis desde la perspectiva del desarrollo humano para efectos de una investigación enfocada en esa línea teórica.

Este estudio se enmarca en las teorías de la antropología del desarrollo, en la línea de investigación de *políticas culturales y desarrollo local* de la Maestría en Desarrollo y Cultura. Por eso quiere evidenciar la relación entre desarrollo y cultura que se da en el fenómeno del mototaxismo. Y al hacerlo busca romper con el paradigma de que la cultura se circunscribe a las actividades artísticas, folclóricas, patrimoniales y festivas de la ciudad, lo cual ocasiona que las políticas culturales no sean vinculantes a otras áreas del desarrollo local como planeación, ordenamiento territorial, movilidad, seguridad, espacio público. En este contexto, es posible plantear políticas culturales más transversales en los planes de desarrollo que vinculen a la cultura como fin del desarrollo.

La comprensión y el análisis del desarrollo se concreta en tres ámbitos de experiencia: lo cultural, lo político y lo económico. Las preguntas que guiarán el proceso de investigación serán:

Desde lo cultural: ¿Qué configuraciones simbólicas determinan la práctica social del mototaxismo? Se busca explicar qué construcción simbólica hay del fenómeno: plaga, ilegalidad, servicio, supervivencia; y comprender la cultura local como contexto y fin del desarrollo.

Desde lo político: ¿Cómo se presentan y reconocen los actores del mototaxismo en la cultura política local? ¿Qué tanto de contrapoder tiene? ¿Puede catalogarse como movimiento social? La idea es analizar las implicaciones y juegos de poder que tienen los mototaxistas en la elección de los gobernantes. Así mismo, analizar cómo las decisiones políticas han determinado las historias de este fenómeno. Y por último, analizar cómo los mototaxistas, en tanto colectividad, se posicionan como actores políticos locales.

Desde lo económico: ¿El mototaxismo es expresión de desarrollo, subdesarrollo o de desarrollo alternativo? ¿Cómo es el comportamiento económico alrededor del

mototaxismo, a quién beneficia, a quién perjudica? ¿En qué contextos económicos se da el mototaxismo? ¿Es el discurso del desarrollo un obstáculo para concebir el mototaxismo como transporte público válido?

A partir de los autores referenciados en esta sección, se intentará dar respuesta a estos interrogantes, no con la finalidad de obtener una respuesta única y definitiva, sino con el ánimo de evidenciar las complejidades del mototaxismo en Cartagena y con ello la necesidad de pensar en soluciones menos simplistas, inacabadas y en permanente revisión, medición, ajustes y cambios.

6. CASO DE ESTUDIO: EL MOTOTAXISMO EN CARTAGENA

Los inicios del mototaxismo en Cartagena se remontan a los años 2000-2002 de acuerdo a lo reseñado por los mismos mototaxistas, quienes indican que la falta de empleo y las necesidades de transportarse de los ciudadanos los motivó a prestar este servicio de manera informal, basada en la práctica social conocida como el “rebusque”, en la cual, las personas buscan formas de obtener ingresos para su sustento diario, dadas las escasas o nulas oportunidades laborales generadas en la economía formal.

En el año 2000, la ciudad de Cartagena tenía una tasa de desempleo del 21.1%, superando así la tasa nacional que era del 20.5% (Banco de la República, 2000). Los indicadores sociales venían en franco deterioro, la salud, el empleo, la seguridad, la educación. Adicional a ello, la ciudad experimentó un incremento de la población desplazada, pues pasó de tener 308 desplazados declarados en 1999 a 9.123 en 2000 según la Red Nacional de Información (2012).

La expansión de la ciudad hacia la periferia hizo que poco a poco el servicio de transporte de la ciudad fuera insuficiente, con una alta dosis de corrupción, falta de autoridad en la regulación de las rutas e irresponsabilidad en los prestadores del servicio. Además, hubo otra coincidencia y es la caída en los precios de las motos (Meisel Roca, 2011, julio 8). Lo que antes era un lujo se convirtió rápidamente en un objeto de fácil acceso por las políticas de apertura y libre mercado, y los planes de financiación formales e informales. Otro factor es que las motos facilitan la economía del narco y el microtráfico. Y

por último, llegaron los empresarios que, ante las buenas finanzas que arrojaba el nuevo negocio, llegaron como “inversionistas” y “financistas” que multiplicaban sus ingresos rápidamente. De esta manera, el fenómeno creció pero nunca fue legal como sistema de transporte público, aunque sí dejaba grandes ingresos económicos y solucionaba la crisis de movilidad.

De acuerdo a lo reseñado por Aláin Ramírez, líder de mototaxistas, las campañas políticas para la fecha, (pues se daría la elección de alcaldes y concejales para la vigencia 2004 – 2008) prometían legalizar el mototaxismo y eso hizo que los mototaxistas tomaran confianza y adquirieran mayores compromisos con el negocio. Pero la realidad fue que, una vez elegidos, se autorizaron medidas cada vez más represivas. Finalmente, a nivel nacional, en el 2006, con el decreto presidencial 2961, se declaró oficialmente la actividad como ilegal y ordenaba, a las autoridades locales, a controlarla e imponer sanciones a los infractores.

Consecuentemente, el enorme grupo de trabajadores del servicio, los negociantes de motos, y la gente descontenta con el servicio de transporte público reaccionaron ante las amenazas de contenerlo hechas por las autoridades. Así nació “el movimiento” o “actor social” de los mototaxistas, quienes se identificaron como un sector vulnerado y por ello crearon mecanismos de protestas (pacíficas y violentas) que sirvieron para negociar con las autoridades su permanencia en las calles a pesar de las tensiones vigentes de:

- Autoridad / contrapoder
- Sustento / desempleo
- Accidentalidad / transporte

- Tranquilidad, orden / caos
- Criminalidad / persecución, represión policial

Desde 2006 a 2013, el mototaxismo se legitimó como práctica social, se afianzó por sus usos y costumbres, que es la norma en la vida cotidiana, y se construyó una codependencia de oferta y demanda; es más, por eficacia y precio se convirtió en el medio de movilización preferido por un importante grupo de ciudadanos, no cuantificados formalmente hasta la fecha. La autoridad pareció impotente frente a esta realidad abrumadora.

Entretanto, el gobierno nacional decide impulsar el Sistema Integrado de Transporte Masivo en varias ciudades del país, entre las que se incluye Cartagena. Sin embargo, esta fue la única ciudad que, después de diez años de decretado el sistema, no había podido ser implementado hasta enero de 2016. Esta situación llevó a que el mototaxismo se afianzara como práctica social entre los habitantes, a la vez que aumentó la desconfianza e incertidumbre por Transcaribe, nombre del sistema en mención en Cartagena.

6.1 ¿QUÉ ES EL MOTOTAXISMO?

Luego de la revisión de la literatura y como resultado de las entrevistas aplicadas se pueden recoger diversas maneras de ver y comprender el fenómeno del mototaxismo. Conforme a los lugares de enunciación se pueden percibir las más variadas posiciones frente a la descripción del fenómeno, algunas dialogan entre sí y otras son antagónicas. No hay una descripción consensuada entre los distintos actores y entre los cartageneros frente al fenómeno y eso se puede percibir en las muy diversas respuestas que dieron los entrevistados ante la pregunta ¿Cómo describe el mototaxismo? En los focus group de

usuarios y no usuarios se pudo consensuar que el mototaxismo es un fenómeno social que surge ante las deficiencias del transporte público de la ciudad y el desempleo; no obstante, los calificativos fueron muy variados, por ejemplo, describieron el mototaxismo como (a) una “revolucionaria” forma de transporte público individual de pasajeros barato, simple y eficiente; (b) una forma “eficiente” para poner en riesgo la vida; (c) una “ingeniosa” forma de superar el desempleo a través del trabajo informal; (d) una actividad “ilegal” de transporte; (e) una forma de explotación del “espacio público”; (f) una “expresión cultural” de un pueblo que sabe sobrevivir con creatividad; (g) una expresión del subdesarrollo en la “ciudad”; (h) “una plaga” que se expande exponencialmente en una red clientelar de los políticos y poderosos; (i) un camuflaje para actividades “delincuenciales”; (j) un “negocio” rentable, entre otros.

6.2 ORÍGENES EN CARTAGENA Y CANTIDAD DE MOTOTAXIS CIRCULANDO

En Cartagena, el mototaxismo surgió de manera espontánea. Pese a ser una ciudad reconocida internacionalmente por su actividad turística, muchos de sus barrios, estaban incomunicados. La deficiencia del transporte público y la falta de empleos¹ llevaron a que las personas se transportaran en motos entre puntos estratégicos, como de la entrada a La Esperanza hacia Daniel Lemaitre, San Francisco y La María, y de la entrada a Villa Estrella hacia la Terminal y el Pozón.

¹ El DANE registra que en 2001 el desempleo en Cartagena estaba en 17.5

De otra parte, Carlos Díaz Redondo, alcalde de Cartagena en el periodo 2001-2003, dice que en el 2001 existían dos puntos, Fredonia y Villa Estrella, donde había 10 o 12 personas haciendo mototaxismo, lo que, de acuerdo a sus palabras, no representaba mayor problema porque servían de alimentadores de la ruta de buses. “Fredonia es un barrio de 16 cuadras y la gente necesitaba desplazarse al interior del barrio. A finales de 2003, ya había 5 puntos y se decía que había 200 o 300 mototaxistas”, pero según él, seguían sin ser un problema porque suplía las deficiencias del transporte, no tomaban las avenidas sino que eran alimentadores. Sin embargo, “a partir de esa experiencia, la gente pedía que los llevara a otros lugares y empezaron a crecer. Cuando quisimos tomar control, se nos cruza una campaña electoral” (Carlos Díaz Redondo, comunicación personal, noviembre 13, 2012).

En su relato, el exburgomaestre cuenta que su sucesor, Alberto Barboza, tuvo que lidiar con la “promesa populista” del entonces presidente Álvaro Uribe, cuando, en una visita a la ciudad, le dijo a sus interlocutores (mototaxistas preocupados por las medidas represivas en contra) que el mototaxismo se reglamentaría. “Ello no se cumplió, pero sí generó gran confianza en el sector, contribuyendo a su exponencial crecimiento y a las imposibilidades de contención por parte de la autoridad” (Carlos Díaz Redondo, comunicación personal, noviembre 13, 2012).

De acuerdo a cifras que entregó Eliana Serge, directora del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (DATT) de Cartagena en el gobierno 2008-2011, en la ciudad circulaban en 2011 más de 50.000 motocicletas vinculadas a la actividad ilegal del mototaxismo. Decía que solo 12 mil de ellas estaban matriculadas en Cartagena; el resto, en municipios como El Carmen de Bolívar, San Juan, Turbaco, Arjona, etc.,

asegurando que esta situación hacía más difícil el control que como autoridad de tránsito estaban llamados a ejercer.

A 2012 en la ciudad de Cartagena estaban registradas 31.900 motos, pero rodaban 49.000 “según las cifras de expedición del SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) en esta capital” (Montes Camacho, 2012). En la misma publicación, el director del DATT señala que “el 45% de los vehículos que ruedan en la ciudad son motos” (Montes Camacho, 2012). En información suministrada por el jefe de prensa del DATT, José Molina, el número aproximado de motos registradas es de 32 mil, pero que ruedan “unas 62 mil, muchas registradas en municipios vecinos; incluso los mismos almacenes de ventas se encargan de registrarlas hasta en ciudades distintas a Cartagena” (José Molina, comunicación personal, diciembre 18, 2012).

Las versiones de Alaín Ramírez, líder de los mototaxistas, son distintas. Dice que “de esas 50.000 sólo 25.000 son mototaxis, y que la evidente falta de autoridad en el asunto obedece a los intereses oficialistas”, explicando que todo el dinero que entra por impuestos de matrícula, la operación ilegal (infracciones), los parqueaderos, los impuestos a las importaciones, las ventas de las motos e incluso las posibilidades de explotación de los “empresarios” del mototaxismo (quienes no están obligados a cancelar prestaciones sociales y exigen altas tarifas a los operarios o empleados, bajándoles el margen de utilidad), son los beneficios que tanto el gobierno como los grandes capitalistas “obtienen de la ilegalidad” (Alaín Ramírez, comunicación personal, diciembre 4, 2012).

6.3 ACTIVIDAD ILEGAL, CONTROLES OFICIALES

En la ciudad de Cartagena se expidió el decreto 1138 de 2003 mediante el cual se ordenó el “Pico y Placa” para motocicletas, una medida orientada a restringir la circulación de las motos de acuerdo con el número de la placa. Con este decreto, se prohíbe el tránsito de motos con placas terminadas en número par en los días impares del mes; y las placas impares no pueden circular en los días pares; además, el segundo y último viernes del mes es día sin moto y se prohíbe totalmente su circulación.

Más decretos regulatorios no permitieron la circulación de motos en el Centro Histórico, se prohibió el tránsito de motocicletas entre las 11:00 de la noche y las 5:00 de la mañana en toda la ciudad, así como el tránsito de motocicletas a cualquier hora por el barrio Getsemaní. El 3 de diciembre de 2012, la Alcaldía expidió un nuevo decreto, en el cual prohibió el transporte de menores de 10 años y mujeres embarazadas en motocicletas.

A la postre, estos decretos que si bien han servido para controlar el servicio ilegal del mototaxismo, no han sido suficientes para combatirlo.

Con respecto a la situación en la que los mototaxistas violaban la medida del pico y placa, Martha Yáñez y José Villalba, investigadores del Departamento de Investigaciones Económica y Sociales de la Universidad de Cartagena, hicieron en 2011 el estudio “Evaluación Socioeconómica de la medida del pico y placa sobre el mototaxismo en Cartagena”. Para obtener más detalles, en una entrevista concedida por Yáñez para esta investigación, explica que los mototaxistas asumen el riesgo de pasar por encima de la norma del pico y placa porque el monto monetario que implica la sanción y las posibilidades que lo agarren son inferiores a las expectativas de ganancias” (Martha Yáñez, comunicación personal, octubre 10, 2012); en términos, directos, les es más rentable desobedecer la ley que guardar la moto.

El pico y placa buscaba controlar la circulación. Nosotros en situ miramos el control y cumplimiento de la norma y encontramos que el 77% de los encuestados la infringen por razones económicas. El estudio determinó que los mototaxistas son amantes del riesgo, no temen a ser atrapados, tienen una estima pequeña y las ganancias económicas son primordiales, porque son bajas las posibilidades de ser atrapados. (Martha Yáñez, comunicación personal, octubre 10, 2012)

Así lo corrobora uno de los mototaxistas consultados: “Yo trabajo todo los días. Casi todos trabajamos todos los días. Uno domina el tema, trabaja aquí cerca, conoce a los agentes, sabe cómo hacer, y ellos dejan que uno trabaje aquí mismo” (Miguel Antonio Jiménez, comunicación personal, marzo 14, 2012). Este mototaxista, fue entrevistado porque hace parte del grupo de mototaxistas que se ubican en la estación de Daniel Lemaitre, un barrio al que no llega el sistema de transporte público formal, y por ende sus habitantes tienen que usar el transporte informal cotidianamente para poder transportarse, entre los que se encuentran los Jeeps (conocidos como recoge locos), las bicitaxis y las mototaxis. Además, esta estación es particular porque los mototaxistas juegan un rol distinto, relacionado con el control de acceso al interior del barrio, esta observación no es motivo de análisis en este estudio, pero se anota para tener en cuenta las complejidades que manifiesta el fenómeno.

Otro mototaxistas advierten sobre la corrupción: “Antes salía con una sola moto en pico y placa, pero ahora tengo otra moto... Si sales en pico y placa te piden plata y ya. Eso es mejor que no trabajar” (Claus Naeder Pérez, comunicación personal, noviembre 3, 2012). Claus se entrevistó para este estudio por ser referenciado como líder dentro del grupo de mototaxistas de la estación Daniel Lemaitre, su testimonio concuerda con los

hallazgos de la investigación de Martha Yañez. Las medidas de pico y placa son evadidas por los mototaxistas y no resuelven los problemas para los cuales fueron creados.

6.4 LOS DÍAS SIN MOTO: UNAS DE CAL OTRAS DE ARENA

El día sin moto fue una estrategia que se implementó para descongestionar el transporte así fuera de manera incipiente. Esta medida, al igual que el fenómeno mismo, presenta diversas aristas dependiendo el lente con el que se mire.

Por un lado, los motaxistas, aunque destacan algún beneficio, se enfocan, en el problema económico que se genera: “Es bueno porque descansa uno, pero el bolsillo se debilita. Cuando uno trabaja informal no puede parar, uno lo que hace es que trabaja más el día anterior para que queden sesenta, para el desayuno del día siguiente” (Claus Naeder Pérez, comunicación personal, noviembre 3, 2012).

De otro lado, están los usuarios, quienes ven una calamidad en el día sin moto, pues tienen que ingeniarse la manera de llegar a su destino: “Tengo que hacer malabares porque por mi casa no pasa ninguna ruta que me sirva para ir a mi trabajo. Me toca coger bicicleta, caminar bastante o andar a pie, porque plata para taxi nunca tengo” (Luis Mestra, participante del focus group de usuarios de mototaxi para esta investigación). Luis Mestra vive en Daniel Lemaitre, barrio que como ya se ha reseñado es emblemático para analizar el fenómeno del mototaxismo, dado que en este barrio no hay servicio formal de transporte público colectivo. Además Luis Mestra es un usuario frecuente de las mototaxis y su testimonio frente a los días sin moto, es muy valioso para explicar cómo el mototaxismo se vuelve una necesidad para un grupo de personas que no cuenta con otros medios de transporte como alternativa.

Contrario a lo que se espera de él, el día sin moto es percibido como un día de congestión, dado el deficiente servicio de transporte público. En esos términos lo entiende la usuaria Andrea Martínez: “Un día sin moto es caótico, el tiempo no rinde, la imposibilidad de trasladarse de un lado a otro impera”. Andrea Martínez se inscribió al focus group de usuarios del mototaxismo y su posición más defendida es que los días sin moto son un perjuicio para el ciudadano común y un gran beneficio para los taxistas, a quienes señala de abusar, especialmente en tarifas, por la condición de alta demanda de transporte que genera un día sin monto. También se destaca el componente de seguridad: “Un día sin moto significa para mí, correr el riesgo de caminar por zonas altamente peligrosas para llegar a mi casa o gastar cinco veces más en transporte en caso de tener que llegar después de 9:00 p.m.” (Pedro Carmona Herrera, usuario de mototaxis participante del focus group). De esta manera, muchos usuarios hasta prefieren no salir.

Sin embargo, mientras usuarios y ofertantes del servicio de mototaxi ven los contras de la medida del día sin moto, existe otro sector de la sociedad que tiene una mirada muy distinta. Por ejemplo, la visión de un no usuario del mototaxismo que tiene vehículo propio. “El día sin moto es una bendición. Todo se ve ordenado, limpio. Ese día da gusto salir de casa, las motos son una tortura para la movilidad de la ciudad, para la salud, para el medio ambiente” (Gretel González, participante del focus group de no usuarios). Por su parte, el no usuario que no tiene vehículo propio, ve los días sin moto como algo complicado. Así lo testimonia Ana María Guzmán: “Hay que madrugar para coger busetas, todas están llenas. Es un caos porque todos los que no cogen buseta normalmente les toca cogerla y, por alguna extraña razón, los taxis colectivos no aparecen y, cuando aparecen, te aumentan la tarifa de manera descarada”.

Como se ha observado, se entiende que la percepción sobre el mototaxismo varía de acuerdo al grado de poder adquisitivo. Aquí es evidente la reproducción del colonialismo (Maldonado, 2007) basado en los privilegios, pues para los mototaxistas un día sin trabajo puede representar hasta un día sin comida; para aquellos usuarios que no tienen dinero para tomar un taxi y no cuentan con el servicio de transporte público colectivo, el día sin moto se convierte en una dificultad extrema para transportarse; para los usuarios que tiene algún nivel medio de poder adquisitivo significa un cambio traumático en sus rutinas; y, finalmente, para el de un nivel mucho más alto en ingresos, herederos del pensamiento colonial criollo, es un día ideal porque las pistas vehiculares se encuentran despejadas.

6.5 LA ACCIDENTALIDAD: ¿MOTOCICLETAS O MOTOTAXIS?

Se ha dicho que una de las características negativas que distingue al mototaxismo es el peligro de accidentalidad que conlleva el ejercicio de esta actividad laboral. Los índices de accidentes ocurridos en Cartagena incluyen cifras de víctimas que oscilan entre variaciones porcentuales de muertos y heridos, en el marco de meses y años considerados. Informaciones periodísticas locales que tratan este tema, también le añaden causas que determinan la ocurrencia de tales sucesos, y así los confirman:

Las muertes producto de accidentes en moto en Cartagena aumentaron en un 66% en 2011. El número de muertos pasó de 9 en 2010 a 15 en 2011; y el de heridos de 734 en 2010 a 739 en 2011. Según Eliana Serge, directora del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte vigencia 2008-2011(DATT), las imprudencias más comunes son no llevar las luces encendidas, no portar casco ni chaleco reglamentario, no transitar por la derecha de la vía y a un metro del andén (Cardona, 2011).

La Tabla 2 muestra que el número de muertos y heridos en accidentes en moto es más de la mitad que el total de muertos y heridos en accidentes de tránsito en la ciudad de Cartagena en 2012. Son 62 muertos, de los cuales 43 los produjeron accidentes en motos; y 2.278 heridos, de los cuales 1.682 involucraban motos.

Tabla 2
Resumen accidentalidad en general año 2012

RESUMEN ACCIDENTALIDAD EN GENERAL AÑO 2012						
MESES	ACCIDENTES General	MUERTOS General	HERIDOS General	ACCIDENTES motos	MUERTOS Motos	HERIDOS motos
ENERO	448	4	157	120	3	157
FEBRERO	498	4	200	114	1	152
MARZO	490	5	231	126	5	149
ABRIL	382	8	171	103	6	128
MAYO	470	6	200	101	4	156
JUNIO	519	4	217	101	3	139
JULIO	480	5	169	104	2	142
AGOSTO	430	4	171	91	3	130
SEPTIEMBRE	484	9	187	99	6	129
OCTUBRE	469	1	182	105	1	121
NOVIEMBRE	452	2	192	105	2	150
DICIEMBRE	492	10	201	144	7	129
TOTAL	5614	62	2278	1313	43	1682
INCLUIDO DATOS DE MEDICINA LEGAL						

Fuente: Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (DATT)

La Tabla 3 muestra las muertes donde ha habido motocicletas involucradas desde 2008 hasta parte de 2013.

Tabla 3

Muertes en accidentes de tránsito con motocicletas involucradas en el accidente 2008 – primer semestre de 2013

<i>Años</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>½ 2013</i>	<i>Total</i>
MOTOCICLETA Como vehículo de la víctima	44	32	21	31	33	37	198
MOTOCICLETA Como vehículo contraparte	14	12	11	13	16	18	84
Total	58	44	32	44	49	55	282

Fuente: Centro de Observación y Seguimiento al Delito (COSED)

En 2006, el ministro de transporte, Andrés Uriel Gallego dijo que la alta tasa de accidentalidad fue la principal causa para prohibir el mototaxismo: “La información de accidentalidad hasta el mes de julio de 2006 era de 1726 muertos, de ellos, 1033 eran víctimas de motociclismo, y en particular de mototaxismo” (Caracol, 2006). Con estos argumentos, anunció las medidas para que los alcaldes “neutralizaran” el servicio en las distintas ciudades y, se diera al traste los esfuerzos por reglamentar el mototaxismo. Sin embargo en esta entrevista, el exministro expresó que “las cifras se han venido reduciendo en los últimos 4 años” (Caracol, 2006).

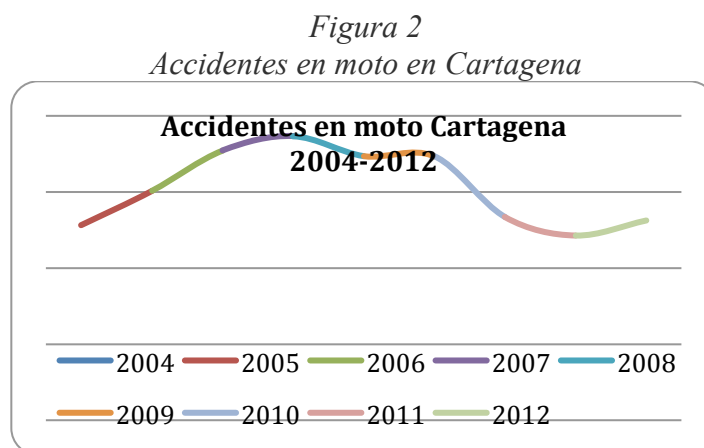
El comportamiento histórico desde 2004 a 2012 de la accidentalidad que involucra motos en Cartagena aparece en la Tabla 4. Con base en la Tabla 4, podemos apreciar que en 2011 la cifra de accidentes en motos fue de 1.214, y en 2012 asciende a los 1.313. Se presenta un crecimiento contrario a la tendencia de los años anteriores, que, desde 2008, mostraba una disminución con respecto al año inmediatamente anterior.

Tabla 4
Accidentalidad que involucra motos en Cartagena (2004 – 2012)

Años	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Accidentes en moto	1282	1507	1772	1868	1736	1734	1336	1214	1313

Fuente: DATT, como se cita en Cartagena Cómo Vamos (2010).

Es importante destacar que en el Plan de Desarrollo 2008-2011, se trazó una meta de reducción de este tipo de accidentes, la cual planteaba que, para 2011, se bajaría la cifra a menos de 1.200. Aunque la meta no llegó a cumplirse, como se evidencia en la Figura 2, si se aproximó, lo que sugiere que probablemente acciones de gobierno, encaminadas a dicha reducción, surtieron efectos.



Fuente: DATT, como se cita en Cartagena Cómo Vamos (2010)

La revisión de estos indicadores refleja que efectivamente la accidentalidad en motos es muy alta, pero señalar al mototaxismo como responsable de dicha accidentalidad es ligero. Para poder decirlo habría que identificar cuántos de los accidentados son mototaxistas o estaban como usuarios del servicio al accidentarse. Esta información no ha sido revisada de esta forma por las autoridades de tránsito ni por el COSED (Centro de Observación y Seguimiento del Delito), sin embargo, es frecuente señalar al mototaxismo como responsable del incremento de la accidentalidad en tránsito como lo hizo el ex ministro de transporte Andrés Uriel Gallego en la cita que se referencia. A la luz de este análisis se lee como una de las tantas formas de discriminar la actividad y soslayarla a una expresión de

subdesarrollo, en un lenguaje que etiqueta y construye conocimiento desde la posición de poder, en este caso, la autoridad.

6.6. MEDIO AMBIENTE: ¿LAS MOTOS SON TAN CONTAMINANTES COMO LOS CARROS?

El funcionamiento de vehículos automotores, con base en el consumo de combustibles fósiles (gasolina y otros) acarrea elevadas medidas de contaminación del medio ambiente. En cuanto a la contaminación de las mototaxis, tenemos que el comercio de motos promueve sus ventas a partir de la idea de que las motos son menos contaminantes que los otros vehículos. De otro lado, figuran quienes piensan que son altamente contaminantes por la cantidad de motos que circulan a partir del mototaxismo y porque la contaminación no está exclusivamente referida al aire y a las emisiones de CO₂ sino también a la contaminación por ruido y a la contaminación visual. Pero ¿cómo perciben los entrevistados el factor contaminante de las motos en la ciudad? Según el ex-alcalde de Cartagena Rodolfo Díaz, se pueden identificar varias clases de contaminación:

Hasta hace poco las motos eran de dos tiempos. Eso significa que se hace en una vuelta de motor. Las de ahora son de cuatro tiempos, o sea en dos vueltas de motor, pero es inevitable la contaminación porque hay quema de combustible y eso tiene un alto poder de contaminación, lo que pasa es que esta ciudad tiene vientos fuertes y no tienen barreras de circulación por eso no vemos el smog, es decir la niebla que se forma en otras ciudades, pero ellos (los mototaxistas) si respiran todo el tiempo esos gases tanto de motos como de los demás vehículos y pueden enfermar, eso no se ha estudiado. Con relación a la contaminación visual, tú miras cuando te paras en la esquina del Trébol que empiezan a llegar, una, dos, y en poco tiempo son un montón, se las tiran de vivos, se pasan los carros por cualquier hueco pequeño que encuentran y todas se ubican adelante, se ve feo, sobrecoge, las posibilidades de accidente aumentan. Y a esto súmale el ruido que hacen (Rodolfo Díaz White, comunicación personal, septiembre 14, 2003)

Pese a lo anterior, son posibles otras interpretaciones del factor contaminante de las motos. Un análisis que cruza las variables económicas y ambientales, en su relación costo

beneficio, comparado con otros vehículos determina otras conclusiones. El análisis del director de programa de Economía de la Universidad Tecnológica de Bolívar, compara los costos de las motos y la contaminación que producen frente el valor de otros vehículos más pesados (automóviles, buses, busetas) y su mayor volumen de contaminación concluyendo que: “Las motos son económicas en términos de combustibles y en términos de emisiones atmosféricas” (Mauricio Rodríguez, comunicación personal, septiembre 28, 2012).

Con un mayor énfasis en el factor ambiental se revelan preocupaciones de personas que integran el focus group de no usuarios. Una estudiante Diana Vellojín comenta: “el día que no hay moto mi mamá siempre hace el comentario: Hoy se respira aire puro, es por la cantidad, hay un exceso de motos, la hora pico, el ruido, el oído, la pitadera, hay un impacto ambiental”. El empleado Germán Novoa va mucho más allá:

Mire, por el dióxido de carbono, se están exigiendo hoy día motos de cuatro tiempos. En la ciudad todavía hay muchas motos de dos tiempos, que necesitan aceite con gasolina para poder andar, y esas contaminan más. Se ha duplicado la contaminación ambiental de CO₂ en la ciudad. Además, ¿qué hacen con las llantas que se les desgastan? Las queman, eso es más contaminación, por donde lo mire, las motos contaminan.

Las investigaciones publicadas en revistas especializadas también aportan al análisis:

La motocicleta es considerada una fuente móvil generadora de gases contaminantes, dentro de los cuales se encuentran, los hidrocarburos y el monóxido de carbono que son liberados a la atmósfera. En Colombia se ha registrado en los últimos años un alto incremento en el uso de este tipo de vehículos aumentando por ende las emisiones, lo que ha contribuido con el deterioro de la calidad del aire” (Giraldo & Toro, 2008).

Si bien, tanto las percepciones de la ciudadanía y de los investigadores tienen su soporte en la realidad, hay razones para dudar del énfasis que se le hace a la moto como agente contaminante por sobre otros agentes:

“...este ambientalismo clasista es sospechoso, refleja un sesgo estético, una aprehensión odiosa hacia la democratización del transporte particular. No creo sinceramente que una moto de dos tiempos contamine más que una camioneta de cuatro mil centímetros cúbicos. Pero nadie ha propuesto prohibir la circulación de camionetas. La ley es sólo para los de moto.”
(Gaviria, 2011)

En vista de lo anterior, tal vez los puntos de encuentros estarían encaminados a sopesar la contaminación de todos los tipos de vehículos y de regular sus cantidades antes que estigmatizar un tipo en particular.

6.7 SALUD, DESASEO Y RIESGOS

La preocupación inicial era por la salud humana, ahora también lo es por la salud de la biosfera; antes se pensaba en curar, ahora en prevenir. El cuidado del medio ambiente incluye el respeto al equilibrio de todos los ecosistemas vivos. La biosfera en su conjunto ha sido lesionada por culpa de los efectos de las emisiones incontroladas de gases contaminantes. El deterioro de la capa de ozono, debido a esta causa, deja a los seres vivos, en la exposición de sufrir enfermedades y mutaciones genéticas de incalculables consecuencias degenerativas. La vida humana está en la lista de las especies que padecen el más alto riesgos de enfermedades ambientales, bajo la amenaza de ser considerada familia biológica en peligro de extinción. En este sentido, el mototaxismo es causa de suciedad socioambiental al deteriorar el aire y poner en riesgo la salud de todas las personas, en especial de las que se movilizan en este medio de transporte. El mototaxista, abordo de su

vehículo motorizado, es una de las personas más expuestas a alterar su estado de salud por causa de los efectos contaminantes a los que se encuentra diariamente sometido:

Una de estas enfermedades es la exposición a las radiaciones ultravioletas que puede generar cáncer de piel. Es de esperarse que algunas de estas personas expuestas a muchas horas bajo el sol presenten a mediano y largo plazo lesiones precancerosas y cáncer de piel. Otro tipo de enfermedades a las que se exponen los mototaxistas son las enfermedades relacionadas con el aparato reproductor masculino. Estás van desde la disminución en la producción de espermatozoides hasta el cáncer de próstata, producto de las exposiciones de los órganos genitales a altas temperaturas durante largas jornadas de trabajo”. (Brieva, 2006)

La falta de higiene en el servicio de mototaxis es una desventaja que pone entre dicho la calidad del mismo. En noticia publicada el 9 de abril de 2011 en el periódico virtual El Planeta, de Cartagena, aparece el concepto médico del doctor Luis Fernando Saray sobre este asunto. Él hace precisiones sobre una variedad de enfermedades que, según su entendimiento médico, no apareja propiamente el trabajo del mototaxismo, sino que devienen otros aspectos colaterales al mismo, y que son agentes de enfermedad, como el desaseo. Al respecto, el galeno sostiene:

“...los problemas relacionados con el aparato reproductor masculino se presentan más que todo en los ciclistas ya que la silla es diferente [. . .] las alergias o enfermedades respiratorias no podrían ser una consecuencia por la práctica de este oficio, sin embargo, la transmisión de parásitos como los piojos y liendres debido al uso del mismo casco por varios pasajeros, sobre todo en un clima tan caluroso como el de Cartagena, sí podrían ser considerados un problema de salud [. . .] el problema del mototaxismo es más de higiene que de salud.” (El Planeta, 2011)

Muchos fueron los titulares de prensa que alertaron a la ciudadanía sobre la epidemia de piojos² por el uso indiscriminado de cascos entre los usuarios del

² Enlaces de noticias relacionadas con piojos y mototaxismo: <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/crean-gorro-evitar-epidemia-de-piojos-pasajeros-de-moto-articulo-38543>
<http://www.elespectador.com/impreso/nacional/articuloimpreso99327-se-disparan-alergias-de-piel>
<http://noticiasunolaredindependiente.com/2012/12/01/secciones/que-tal-esto/gorro-contra-piojos/>
<http://elplaneta.co/article/lo-que-se-oculta-det%C3%A1s-del-mototaxismo>

mototaxismo. Germán Novoa, uno de los participantes del focus group de no usuarios, aseguró que los mototaxistas están llenos de “liendres y piojos, tú los ves por montones”. Dentro de este grupo, como era de esperarse, todos se horrorizaron con el tema de los piojos, el desaseo, el mal olor de los cascos. Ante la pregunta de si alguna vez lo habían usado, dos de ellos aseguraron que sí, y quienes dijeron que no sustentaron sus afirmaciones en relatos de otros.

Entre los usuarios, también, hay prevenciones respecto al uso del casco. Hay quienes usan gorra debajo del casco, llevan su propio casco o nunca lo usan. “Yo una vez iba en una mototaxi, me accidenté y tuve lesiones en la cabeza por no llevar el casco, pero es que yo ese casco no me lo pongo con nada”, dijo Alicia Guzmán, usuaria del servicio.

Las investigaciones del mototaxismo (Sánchez, 2011; Brieva, 2006) que se han referido en este trabajo, asocian ciertas enfermedades con la práctica del oficio que se resumen en enfermedades respiratorias, cutáneas, visuales, renales, columna y próstata.

Por otra parte, hay un tema relacionado con la salud de los mototaxistas. Se trata, en particular, del resultado que refleja el análisis de ambas investigaciones en cuanto al costo que representa la atención médica a los regímenes subsidiados de salud. En términos generales es lo siguiente:

“Es evidente que el carácter informal de la actividad implica un costo muy alto para las finanzas públicas, ya que los mototaxistas no realizan contribuciones al sistema de seguridad social, pero sí son beneficiarios de regímenes subsidiados de salud, aun cuando en muchos casos devengan un ingreso superior al salario mínimo” (Sánchez. 2006).

En el focus group de no usuarios también se presentó una discusión al respecto, y Germán Novoa precisó:

Se encareció la salud pública, porque ninguno de estos (los mototaxistas) paga salud. Ellos tienen es Sisben, estas personas salen a trabajar llueva, truene o relampaguee, más de doce horas diarias. Es lógico que se enfermen, problemas de escariosis, prostáticos, hemorroides, de columna, eso sí es un problema serio y encima para los accidentes no llevan SOAT o cuando llevan está copado. Así no hay finanzas públicas que aguanten.

Los mototaxistas consultados aseguraron tener accidentes menores ocasionales, no tener un régimen contributivo de salud y, respecto a los piojos, dijeron que eso era de “personas puercas”, pero que sí encontraban que muchas personas no querían usar los cascos y ellos entendían que les daba asco porque los usaba mucha gente, pero que, los “buenos” mototaxistas como ellos, los asean muy bien y no tienen “esos problemas”.

6.8 MOTOTAXISMO Y DELINCUENCIA: ¿QUIÉN “SICAREA”, LA MOTO?

Se afirma, también, que el mototaxismo incide en acciones delincuenciales. Se sostiene que la relación la trae el vehículo, el cual, por sus características (velocidad, tamaño), facilita la fuga de los actores del delito. En ese sentido, la moto se usa para perpetrar acciones como hurto, fleteo, sicariato, microtráfico, etc., y de allí se relaciona con la práctica del mototaxismo. En primer lugar, porque se dice que con el mototaxismo crecieron exponencialmente las motos, lo que dificulta el control de unas y otras. En segundo lugar, porque muchos de los mototaxistas no son propietarios de estos vehículos sino que los alquilan, y así son muchos los “delincuentes” que aprovechan estas circunstancias y alquilan las motos para cometer fechorías. En tercer lugar, hay mototaxistas que dicen que muchos de los jóvenes que están entrando al negocio del mototaxismo no tienen ningún tipo de responsabilidad sino que lo hacen por trabajo

temporal y en ese sentido cuando se les presenta la opción de dar el salto a negocios “más lucrativos” están dispuestos a hacerlo por el interés de escalar socialmente.

Así las cosas, el mototaxista tiene que lidiar con múltiples tensiones que manchan la imagen de su oficio. Las tensiones provienen de la autoridad policial, de la autoridad penal y las del contexto delincencial que les toca soportar como espectadores, sujetos pasivos de delitos, o como actores comprometidos en la violación de la ley. ¿Qué piensan los mototaxistas en relación con el sicariato y otros delitos cometidos a bordo de motos?

Esta es la posición de varios mototaxistas en términos de la acción delictiva cometida con el recurso de la moto; las ventajas de “seguridad” que, según sus propias opiniones, ellos representan en algunos sectores barriales de la ciudad de Cartagena, y las desventajas cuando les toca ser víctimas de atracos por otros delincuentes:

“Es el vehículo para sicariar pero tienen que tomar otras medidas de seguridad, la moto es el instrumento, pero ¿Quién sicarea, la moto? Cogen la moto, el sicario queda suelto y busca otra moto, yo le hablé así a un policía y me hizo un comparendo”. (Claus Naeder Pérez, comunicación personal, noviembre 3, 2012)

“Yo no voy con eso. Si me han llegado a mí, a otros también. Me llegan con ofertas tentadoras, pero jamás le haré juego a la delincuencia, jamás me sentaré a chantajear un gobierno. Prefiero retirarme”. (Alaín Ramírez, comunicación personal, diciembre 4, 2012)

“Hay mucho jóvenes menores de edad que se meten a esto y no tienen que hacerlo. Se ponen a hacerlo sin licencia, y se estrellan porque no saben manejar. Hay otros que toman y se drogan. Hay cooperantes de cuadrantes: uno tiene el teléfono de la Policía, uno no permite nada de eso, uno genera seguridad al barrio. Por estar aquí (en una estación), nadie atraca!. (Miguel Antonio Jiménez, comunicación personal, marzo 14, 2012)

“Eso sí me preocupa porque a veces yo cojo personas que no las quiero llevar porque veo algo raro en su cara o en su gesto, ellas se montan y dicen llévame a tal lado, yo la llevo pero siempre voy con el temor que de pronto me vaya a atracar o hacer algo. Bastantes casos se han visto, de esos que se montan y es para llevarlos a quitarles la moto o a atracarlo... Algunos delincuentes se camuflan en el mototaxismo que parecen que están haciendo carrera y esto,

pero en verdad no están ejerciendo eso sino para atracar”. (Robin Mercado Pérez, comunicación personal, marzo 14, 2012)

Se ha hecho imposible ignorar la problemática del mototaxismo, el fenómeno que envuelve múltiples aristas que agudizan su existencia y que incomoda el derecho a la tranquilidad general de la sociedad. Es por ello que el mototaxismo ocupa un especial ámbito de interés en los medios de comunicación impresa o audiovisual. El diario El Universal publicó el 24 de septiembre de 2011 un informe elaborado por Colprensa titulado: “Mototaxismo: ¿aliado de la delincuencia?”. La mencionada nota refleja la compleja negatividad que ha alcanzado este fenómeno con su potencial intrínseco de violencia e inseguridad que genera entre los ciudadanos. He aquí el texto de dicha información:

Cuando nos informan de un hecho delictivo en el que hay una moto de por medio es muy difícil que operemos con efectividad, porque hay mucha motocicleta”, explicó una fuente de la Policía quien agregó que de cada diez delitos cometidos en la capital de Bolívar, en nueve se emplean motocicletas” [. . .] “Entre las modalidades ilícitas que más se han detectado en el gremio — bajo la aclaración de que no son todos los mototaxistas quienes llegan a la delincuencia— está la del transporte de revólveres o pistolas para cometer hurtos a mano armada. También se ha detectado que son empleados como correos terrestres de drogas las cuales son entregadas a los expendedores de alucinógenos promoviendo así el microtráfico” [. . .] ”La fuente policial de Cartagena y el secretario de Transporte de Valledupar coinciden en el hecho de que hay personas que compran un buen lote de motos para alquilarlas para que sean empleadas en este servicio./ “No se descarta que se alquilen con el compromiso de que les sirvan a la delincuencia y apoyen los disturbios cuando se toca el tema de prohibir su circulación”, explicó la fuente de Cartagena. (Colprensa, 2012)

Pero no solo el periodismo se ha ocupado de las repercusiones socioculturales que suscita esta irregular modalidad de transporte vehicular. Los investigadores académicos, han articulado a sus líneas de investigación el abordaje de esta problemática socioeconómica en creciente desarrollo. Como ejemplo de esta afirmación, hay estudios

científicos realizados por la Universidad Tecnológica de Bolívar, de los que, a reglón seguido, presentamos algunas conclusiones concernientes a dichas indagaciones:

Con datos de 2009 del COSED, detectamos que la profesión más peligrosa en Cartagena era ser mototaxista. Se morían en accidente de tránsito o por extrañas circunstancias, el mayor número de homicidios era a mototaxistas, posaban como mototaxistas pero seguro tenían otra actividad delictiva. Algunos delincuentes se han volcado al mototaxismo con otros propósitos diferentes. De eso se comenta mucho. Los robos, asesinatos, fleteos. La seguridad criminal no puede endilgarse a los mototaxistas como sistema de transporte público, sino que hay otra serie de actividades que permean esta actividad. [. . .] Los taxistas con sus radios informan a la Policía. Esto lo pueden hacer de manera propositiva los mototaxistas desde una óptica de seguridad ciudadana (Mauricio Rodríguez, comunicación personal, septiembre 28, 2012).

Personajes de la vida pública de Cartagena también ha terciado alrededor del problema, y han colaborado en la búsqueda de regulaciones de este sector de la economía informal. Es el caso de un ex director del DATT, quien sobre esta materia puntualiza lo siguiente:

Fíjate nosotros instauramos dos días sin moto, antes solo había uno, y los días sin motos son en las quincenas, lo hicimos con un doble propósito uno ambiental y el otro para evitar el fleteo, el raponeo, que justo se da cuando la gente está cobrando su sueldo (Rafael Vergara Navarro, comunicación personal, agosto 2, 2008).

Una importante gama de usuarios de mototaxis entrevistados dejan entrever en sus posiciones discursivas aspectos de seguridad, subrayando que ellos practican algunos procedimientos para tal fin, y señalan que afirmar que la mototaxi es un medio para la delincuencia es caer en un error; si bien aceptan que el fleteo ha aumentado lo justifican por el aumento del número de motos, pero que el problema del fleteo “está asociado a causas más estructurales de seguridad del país que al mototaxismo”.

Sin embargo, este grupo manifiesta que toman sus precauciones al elegir la moto en la cual transportarse: “Le digo que se quite el casco para verle la cara, por la cara, por el feeling, el estado de la moto, les pido el seguro, que me señalen la ruta”, son las distintas respuestas que los usuarios dan respecto a las precauciones que toman al coger una mototaxi. “Yo me demoro en cogerla, yo escojo bien, a pesar de que por mi casa hay una estación no la cojo ahí porque he escuchado cosas raras de ellos”, cuenta la estudiante Diana Martínez. Cierra este campo de los testimonios un empleado, el señor Mayco Padilla, el cual atestigua su desconfianza frente al mototaxismo de la siguiente forma: “Las estaciones son un arma de doble filo, se puede tomar como si ellos están vigilando el sector, pero también como unas fachadas esperando a ver qué sale en cuanto a las acciones criminales”

Como hemos visto, el problema de seguridad asociado a las mototaxis tiene muchas aristas, desde el mismo hecho de que muchos mototaxistas son víctimas de la delincuencia, como el hecho de que pueden cooperar con las autoridades para denunciar a los delincuentes. Con relación a los usuarios, hay quienes prefieren escoger a las personas conocidas, y hay quienes desconfían de los conocidos y prefieren al mototaxista que no se agrupa en estaciones. Un dato curioso de los usuarios del servicio entrevistados es que, a la fecha, no han sufrido de alguna acción delincencial en una mototaxi, pero, en cambio, han sido víctimas en otro medio de transporte, como atracos en buses.

Independiente de todo lo anterior, tanto los mototaxistas como las autoridades, los usuarios y los no usuarios, consideran que las motos son un vehículo que puede estar al servicio de la delincuencia y que muchas veces los delincuentes se camuflan como mototaxistas, hechos que inciden para relacionar una actividad con la otra, sin que necesariamente se tenga que generalizar al respecto, es decir, un mototaxista no es un

delincuente por el hecho de ser mototaxistas, ni tampoco decir que por el mototaxismo se ha incrementado la delincuencia en la ciudad.

7. ANÁLISIS DEL MOTOTAXISMO DESDE EL “DESARROLLO” Y LA CULTURA

En este aparte de la investigación se retoman los enfoques del marco teórico propuesto. Cabe resaltar, en principio, que en relación con el mototaxismo la noción de **cultura como medio para el desarrollo** se entiende como práctica económica que aporta indirectamente al crecimiento económico de una nación (Abello et al., 2013) o, en este caso, al de la ciudad de Cartagena, como fuente de ingreso de quienes ejercen esta actividad laboral irregular. El desarrollo como crecimiento nos induce a interpretar el fenómeno del mototaxismo como una actividad marginal, desconectada de los planes de desarrollo oficiales de la ciudad, pero con capacidad de generar ingresos entre los habitantes desempleados. De alguna manera, el mototaxismo genera ingresos y hace parte de una importante cadena productiva que activa la economía local.

Pero al mismo tiempo al ser una expresión cultural, se asimila a una práctica cotidiana en la creación de sentidos y relatos para habitar y usar la ciudad. Aunque es una actividad ilegal y no aporta técnicamente al crecimiento económico es una experiencia que pone en duda la idea del desarrollo como crecimiento. En este sentido, el mototaxismo tampoco es una expresión organizada del desarrollo humano sostenible; antes bien, es una forma anómala de resolver las carencias de los sectores sociales que agonizan por la falta de empleo y movilidad pública de calidad.

De este modo, el rol o la posición social que tiene cada actor del mototaxismo y de los usuarios encadenados a esta práctica económica, determina que debe ser comprendida como un fenómeno cultural. Se quiere afirmar que la condición histórica y presente de la

colonialidad (Maldonado, 2007) determina las narrativas que se elaboran sobre el mototaxismo.

A nivel metodológico, este análisis cuenta con el recurso de unas tablas descriptivas que contienen segmentaciones verticales donde aparecen en primera instancia, discursos que reflejan la colonialidad y su resistencia (Maldonado, 2007), y, en segundo lugar, la historia triple del mototaxismo en sus facetas económica política y cultural, teniendo como fuentes mototaxistas, usuarios, no usuarios, comerciantes, y conductores de otros servicios de transporte.

La interpretación depende del lugar de mirada y enunciación del análisis. Se puede buscar que esta representa una *cultura del rebusque*, o los modos como en los sectores populares la vida se juega en los intersticios, en las practicas del hacer y las inventivas del débil como lo expresa Michel de Certeau, manifestando una capacidad de invención que sigue las normas de la tradición más que de la modernidad (Martín-Barbero, 1987). No es que no se tenga conciencia de la ley o lo colectivo, es que no se tiene más opción como lo testimonia Clauss naeder Pèrez:

“Yo venía de Barranquilla en 2006, cuando se me venció el contrato en Barranquilla llegué aquí con la familia y demás y duré tres meses metiendo hoja de vida y no salió nada. Yo no sabía manejar moto, carro si sabía.... es una buena fuente de empleo a pesar que sea ilegal, prohibido” Clauss Naeder Pérez, mototaxista

Para algunos habitantes de la ciudad es una solución eficiente ante el caos de la movilidad de la ciudad y la falta de autoridad y control por parte de las autoridades de tránsito; para las autoridades es un servicio de transporte ilegal. Una actividad que nació como producto de la deficiencia del transporte público y como fruto de la escasez de oportunidades laborales. En efecto, el mototaxismo no surge por generación espontánea, es

el resultado de una crisis socioeconómica que se traduce en problema multicausal. Así se percibe en la opinión de un mototaxista:

El mototaxismo empezó hace diez años por la necesidad de fuente de trabajo y de transporte. Es por este motivo, yo lo conocí en el Sur de Bolívar en Simití, primero llegó allá a los pueblos del Sur, después acá. Ahí estoy, he regado hojas de vida. Cuando vi que le cogí el hilo, en cinco días bajé a la carretera, al principio con temor. Sin esto no hay para darle a la familia, con esto estoy sacando a la familia adelante. (Claus Naeder Pérez, comunicación personal, noviembre 3, 2012)

Sin embargo, en el curso de la reflexiones sobre el fenómeno, encontramos a otros ciudadanos y empresarios del transporte, cuya mirada, al ofrecer diversos factores de orden socioeconómico y cultural constitutivos del mototaxismo, enriquecen el trasfondo de la interpretación. En palabras del entonces gerente de Transcribe,

Inició luego de ver el servicio de la bici taxi, que era puerta a puerta y notaron que la mototaxi podía ser más rápida y cubrir mayores distancias y sumándole la cultura costeña, que en cierta forma no le gusta caminar por el calor, la temperatura de la ciudad, rápidamente se convirtió en un éxito. (José López, comunicación personal, septiembre 19, 2012).

Según el gerente del Espacio Público de Cartagena, las razones de la génesis de este fenómeno tienen que ver con el subempleo, la necesidad de rutas y “la tercera arista es lo cultural: el calor” (Adelfo Doria, comunicación personal, septiembre 28, 2012). Casi los mismos elementos se encuentran en la versión de un usuario de mototaxi del focus group: “Es un fenómeno cultural que se desprenden de muchos factores que propiciaron su aparición y masificación como: el clima, la cultura costeña, el deficiente servicio de transporte, entre otros” (Augusto Puello comunicación personal, septiembre 14, 2012).

Los anteriores comentarios dan cuenta de la pluralidad de apreciaciones que suscita un mismo hecho. La deficiencia del transporte público de la ciudad, (que determina una demanda), y la necesidad de “ocupación” de un grupo de personas en edad productiva (que

favorece una oferta) son aspectos sociales pero al mismo tiempo determinan un mercado, y ponen en perspectiva económica la causa originante del mototaxismo en la ciudad de Cartagena. El eje económico se erige como un protagonista que ilustra la anarquía del modelo de desarrollo capitalista porque opera fuera de control y sin ningún diseño que involucre el deber de atender las necesidades de los ciudadanos en condiciones de vulnerabilidad por falta de un empleo y de un salario digno por un lado, y por el otro, la necesidad de un servicio de transporte público eficiente. A grandes rasgos, los mototaxistas, en su gran mayoría, carecen de condiciones que les garanticen un ingreso mínimo vital para subsistir.

Este panorama coincide con la idea de colonialidad que alude “a la forma como el trabajo, el conocimiento, la autoridad y las relaciones intersubjetivas se articulan entre sí, a través del mercado capitalista mundial” (Maldonado, 2007). Particularmente, estamos en presencia de las debilidades de uno de los sectores clave de la economía: el sector del servicio público del transporte, cuyas implicaciones tocan y transforman áreas de la vida cotidiana de los actores involucrados. El mototaxismo se interpreta desde una perspectiva crítica, y se plantea como una fórmula alternativa a las distintas formas de transporte formal de la ciudad, dada la aceptación cultural, la preferencia de sus usuarios, el problema social y drama humano de dejar sin sustento a más de 60 mil familias, las dificultades de acceso del transporte convencional a ciertos lugares por falta de cobertura o de vías y por las consideraciones positivas desde el punto de vista ambiental y económico. Más que legalizar el mototaxismo se plantea regularlo en el marco de una dinámica de negociación y consenso entre sus actores. En tiempos, condiciones y plazos que no vulneren aun más a la población vulnerable (entiéndase mototaxistas y usuarios) sino por el contrario en los que se puedan encontrar puntos intermedios enfocados a reducir los aspectos problemáticos del

fenómeno y potenciar sus fortalezas y beneficios para la ciudadanía en general y sus actores en particular.

En síntesis, el mototaxismo representa en Cartagena y Colombia una dinámica sociocultural de fuerte asidero en el campo de las representaciones imaginarias sociales, en donde los actores (mototaxistas y usuarios) construyen prácticas laborales y culturales en abierto desafío a la legalidad, en cuanto a la oferta prohibida por las autoridades. Sin embargo, a pesar de una falta de visión y de organización a favor de la lucha por el derecho al trabajo, se manifiestan reiteradas expresiones que buscan construir referentes de resistencia y elaboraciones sociales que reclaman un lugar de reconocimiento en el contexto de la cultura ciudadana.

En función de un resumen narrativo, la Tabla 5 comprende conceptos esgrimidos contra el mototaxismo desde la colonialidad (Maldonado, 2007) en sus diferentes manifestaciones (ser, poder, saber), así como algunos contradiscursos o resistencias de los usuarios y mototaxistas. En su primera manifestación (la colonialidad del ser), se encuentran las opiniones negativas de sujetos de nivel socioeconómico alto tendientes a degradarlo como un fenómeno que ampara la criminalidad y el desorden sin preguntarse por sus causas o plantear soluciones; posiciones que contrastan con el discurso resistente, ubicado debajo de los anteriores, el cual destaca las relaciones que se establecen entre usuarios y mototaxistas para resolver problemas de la vida diaria. En cuanto a la colonialidad del poder, las herramientas usadas por los sectores más populares para sacar el provecho económico (regateo y soborno) contrastan con las ganancias que obtienen los agentes de tránsito, en menor medida, así como la manipulación por parte de empresarios y

políticos, los cuales usan el fenómeno para la obtención de votos que, a su vez, se traduzcan en dividendos personales.

Tabla 5
Resumen del análisis del mototaxismo desde la cultura colonial y sus resistencias

Ejes de mirada al fenómeno del MOTOTAXISMO	Colonialidad del ser/resistencias (La experiencia de la colonialidad y su impacto en el lenguaje) (Maldonado, 2007)	Colonialidad del poder/resistencias (Interrelación entre formas modernas de explotación y dominación) (Maldonado, 2007)	Colonialidad del saber/resistencias (Producción de conocimiento a partir de la reproducción de los regímenes de pensamiento colonial) (Maldonado, 2007)
Cultural	<p>Plaga, desorden, caos, “criminalidad enllantada”, “son como langostas”, temerarias, peligrosas, irresponsables, contaminantes, “son una amenaza”, criminales, afectan la salud social y la psiquis colectiva, ruidosas.</p> <p>Los mototaxistas llegaron a sentir vergüenza por su oficio</p> <p>Desde la resistencia: contacto personal, confianza, solidaridad, relaciones extendidas del servicio de transporte (mandado, domicilio, servicio por llamada)</p>	<p>Extorsión por parte de las autoridades de tránsito. Explotación por parte de los dueños de las motos.</p> <p>Bienestar económico</p> <p>Desde la resistencia: Regateo Informalidad Negociación de tarifas. Sobornos a las autoridades</p>	<p>Conocimiento moderno: Concepto de desarrollo/subdesarrollo/tercer mundo: “Las mototaxis son una expresión de nuestro subdesarrollo”</p> <p>Concepto de cultura/educación, bellas artes: “los mototaxistas son incultos, maleducados, no quieren la ciudad” Hay que educarlos en cultura ciudadana y normas de tránsito”</p> <p>Ecologismo y medio ambiente (Contaminación visual y del aire por parte de las mototaxis)</p> <p>Pandemia de piojos, seborrea, enfermedades de la piel, próstata, riñones, columna.</p> <p>(Manipulación discursiva del conocimiento experto para la exclusión y discriminación, utilizando a los medios de comunicación para reproducir tales mensajes)</p>
Político	<p>Discurso de la ilegalidad.</p> <p>Decretos nacionales y locales sobre la prohibición y la regulación del mototaxismo: horarios para transitar, pico y placa, días sin moto, sitios donde se prohíbe la circulación ()</p> <p>Cifras de accidentalidad, lesiones, heridos y muertes como discurso que legitima el rechazo y la discriminación hacia la práctica del mototaxismo cuando la accidentalidad tiene que ver con el tipo de vehículo y no con el oficio como tal.</p> <p>Asociación del mototaxismo con el fleteo, el sicariato, la delincuencia. Discurso como instrumento para legitimar la</p>	<p>-Relaciones de dominación, subordinación: mototaxistas/autoridades del tránsito (policía nacional y policía de tránsito) mototaxistas/Autoridades civiles (Alcalde, Presidente, Ministro)</p> <p>-Utilización del mototaxismo para proselitismo político: Promesas de campaña, vallas ambulantes (camisetas y guantes marcados)</p> <p>-Negociaciones con líderes del mototaxismo por parte de las autoridades para contener presiones y protestas, sin soluciones de fondo, en un status quo del que se saca provecho.</p> <p>Resistencias:</p>	<p>(pensamiento colonial)</p> <p>Investigaciones sobre el mototaxismo desde el campo de la Economía, Enfermería, Toxicología, Fisioterapia: -Mototaxistas o mototaxismo son el objeto de estudio -Conocimiento experto para la validez del estudio del fenómeno.</p> <p>-Uso y referencia de las investigaciones por parte de las autoridades para asumir posturas, elaborar discursos, diseñar políticas.</p> <p>-Investigaciones legitiman discursos de dominación, pues algunas recomendaciones están basadas en las intervenciones por parte del Estado al fenómeno. Otras en resaltar</p>

	<p>persecución a los mototaxistas.</p> <p>Biopoder³: “hay que acabar con el mototaxismo que está ocasionando muertes y accidentes”</p> <p>Resistencia endeble y se auto-condena. Se convence que no está bien lo que hacen, que es un oficio peligroso, riesgoso, pero que no hay más que hacer.</p>	<p>Contrapoder. Colectivo de mototaxistas/autoridades locales: en protestas, tomas y cierres de vías. Paralización del tráfico, obstrucción de la movilidad en la ciudad. Desobediencia civil</p>	<p>riesgos y amenazas del fenómeno, no desde posturas críticas sino desde el positivismo de las ciencias de la salud.</p>
Económico	<p>“Es un negocio lucrativo” A partir de este postulado y aprovechando el desempleo, la ilegalidad y el bajo precio de las motos, “inversores capitalistas” hicieron de una práctica social de barrio un negocio explosivo, bajo la figura de explotación del trabajador y del espacio público.</p> <p>“La moto es sinónimo de progreso para los colombianos porque les permite ahorrar tiempo, dinero y mejorar su calidad de vida. Con nuestra nueva sede llegará también desarrollo para la región, representado en la creación de empleo e inversión, acompañado de nuestros programas de responsabilidad social con la movilidad, en los cuales nos preocupamos por capacitar a los motociclistas y sensibilizar a todos los actores de la vía hacia una conducción más segura”, agregó el presidente de Auteco.⁴ Discurso desde el poder económico, en donde las cifras de muerte y accidentalidad, contaminación, se obvian, por el contrario se promociona la venta y se apoya en el “progreso”, “desarrollo”, “mejora de la calidad de vida”.</p> <p>Es la hipocresía del sistema</p>	<p>Relaciones de explotación: mototaxista y dueño de la moto.</p> <p>Expresión del poder económico: Monopolio ventas de moto(ensambladoras japonesas) Exención de impuestos a motos con cilindraje menor a 122c.c. Exención pago de peajes. Apertura de ensambladora de motos en Cartagena. Crecimiento en la producción de motos de 2011 a 2012 fue de 9.5% pasando de 520.189 a 569.636. Segundo productor después de Brasil en la región. Se vendieron 569.636 unidades, más de 9 mil en Cartagena Se exportaron más de 5.000 motos En 2012 el sector de las motos facturó, 1.65 billones de pesos, frente a los 1.59 billones de pesos de 2011 En 2012, el 28% de los cartageneros adquirió la motocicleta, como elemento de trabajo y por ende, aumentar sus ingresos. Hoy, 1 de cada 7 colombianos usa la moto para transportarse lo que se traduce en más de 2,6 millones de hogares colombianos, es decir el 20,6% del total de hogares del país. Mediante acuerdo con el Gobierno Nacional, el comité de ensambladoras entregó 700.000 cascos por valor de 8 millones de dólares.⁵</p>	<p>En ocho años han sido ocho los estudios socio demográficos de los usuarios de motocicletas en Colombia, patrocinados por el Comité de Ensambladoras Japonesas. En estos informes se realiza la puesta en valor de esta industria en el país y reproducen los idearios de “progreso”, “desarrollo”, “ascensión social”, “generación de empleos” y activación del clúster de motocicletas para beneficio de más de un millón de nuevos empleados, es la forma como el poder económico es actor en la colonialidad del saber. Estos estudios son tomados en cuenta en un importante número de investigaciones sobre el fenómeno y son reproducidos en los medios de comunicación desde donde se difumina a un amplio sector de la población, a las masas. El mensaje al final desde el conocimiento es sobre lo problemático del mototaxismo, desde la figura del mototaxista y de las autoridades por no contener oportunamente el fenómeno dejando agazapado el poder económico, gran protagonista y responsable de la problemática, arropado en las banderas del desarrollo y el progreso, discursos eminentemente colonizantes.</p>

Fuente: Elaboración propia basada en autores citados

³ El concepto de *biopoder* se utiliza como metáfora de lo concebido por Michael Foucault (1999) respecto a las formas del poder político para controlar los cuerpos y los distintos aspectos de la vida, desde lo físico o biológico hasta lo ideológico, en este caso, hacer ver el mototaxismo como un mal, para construir una “conciencia” colectiva que las rechace.

⁴ En nota de prensa periódico La República, publicación del 9 de diciembre de 2013. http://www.larepublica.co/automotores/auteco-abrir%C3%A1-segunda-planta-y-estar%C3%A1-en-cartagena_90936

⁵ Datos recogidos del VIII Estudio Socio demográfico de los usuarios de motos en Colombia realizado por el Comité de Ensambladoras de motos japonesas

La Tabla 6 constituye un resumen analítico de las principales concepciones que tiene la sociedad en torno al mototaxismo en las tres facetas propuestas en la presente investigación para entender el fenómeno de una manera integral. El mototaxista figura aquí como un agente principalmente económico, que propicia ciertas prácticas culturales, ya arraigadas en la sociedad cartagenera, pero con un alcance político bastante limitado, en el sentido del desarrollo de sus capacidades para la participación ciudadana y la reclamación legítima de sus derechos vulnerados. Los usuarios también privilegian el aspecto económico del fenómeno, pues este llena un vacío en el transporte público que les permite desempeñar sus actividades diarias, principalmente laborales; aprovechan el escenario político apenas coyuntural y simbólicamente, pues de alguna manera apoyan el fenómeno patrocinando la actividad, aunque sin comprometerse en otros escenarios como las protestas sociales; y, culturalmente, participan de las nuevas prácticas hasta llegar a niveles de afectividad altos, sin menoscabo de criticar los aspectos negativos del fenómeno. Los no usuarios se distancian fehacientemente de las prácticas económicas, políticas y culturales de los usuarios, aunque dentro de este grupo resulta un factor diferenciador el hecho de contar con vehículo propio o no. Sin embargo, este grupo coincide en su crítica al mototaxismo, matizada en algunos casos por la comprensión de la realidad social actual. Los comerciantes, que conforman un grupo bastante grande y heterogéneo, se han beneficiado del mototaxismo, en particular el sector asociado a la comercialización de motos, que también ha ejercido presiones políticas con buenos resultados. El resto del sector comercial se mantiene en señalar la ilegalidad del fenómeno y la protección al comercio formal. Finalmente, los conductores de otros vehículos de servicio público se alinean a la percepción colonial del mototaxismo como un fenómeno que los afecta, aunque no amenaza su supervivencia, pues participan de la visión desarrollista de la ciudad, que se materializa en el proyecto Transcaribe.

Tabla 6
Resumen del análisis cultural del mototaxismo por actores

La Historia Triple del Mototaxismo			
Actores sociales	Económico	Político	Cultural
Mototaxistas	<ul style="list-style-type: none"> - Sustento familiar - Empleo informal - Ascenso social <p>De acuerdo a los datos recogidos en las entrevistas a los mototaxistas, se estima que la actividad tiene un flujo aproximado de ochocientos millones de pesos diarios, que al año serían más de \$250 mil millones considerando sólo los “ingresos” por prestación del servicio.</p> <p>Desde la perspectiva del Desarrollo Humano (capacidades y libertades) (Sen, 2000), los mototaxistas dedicados exclusivamente a esta actividad manifiestan no estar desarrollando sus capacidades, que toman el oficio por no tener más alternativas, pero que preferirían estar haciendo otra cosa. Consideran el oficio como de alto riesgo, con muchas enfermedades ocupacionales. Se sienten y están vulnerados socialmente.</p> <p>Los mototaxistas que alternan el oficio con actividades como el estudio, por ejemplo, consideran que si están siendo libres al decidir la vida que desean tener y que aprovechan las circunstancias del entorno para “potenciar sus capacidades”. Sin embargo, si pudiéramos medir en los mototaxistas las variables que componen el Índice de Desarrollo Humano, es decir, la expectativa de vida al nacer, el nivel de estudio y el ingreso, notaríamos que la alta accidentalidad y la baja escolaridad en algunos casos, sobre todo en las nuevas generaciones de mototaxistas, afectarían el indicador y nos llevaría a concluir que en esta actividad no hay un desarrollo humano, pero esto habría que medirlo objetivamente,.</p> <p>Desde una postura crítica del desarrollo, analizándolo como una construcción cultural legitimada o contestada en un entramado de negociaciones de significados, el mototaxismo cumple tales características como se percibe en las reflexiones que siguen en el aspecto cultural y político. Este campo crítico planteado por</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Contrapoder (Zibechi-2008) que asume el espacio público legitimando su valor de uso. <p>Se suplen las necesidades de empleo, que el estado no garantiza eficientemente. Surgen de manera espontánea no planeada. Viven en la periferia y conforman una clase o grupo social que se organiza y clasifica sin planeación.</p> <p>Sin embargo no se asumen como Movimiento Social, pues su presión u organización es efímera, coyuntural (cuando se enteran de algún decreto que les impondrá nuevas restricciones). No hay una consciencia colectiva de necesidad de cambio social. Su interés es mantener el status quo para trabajar en unas relaciones de negociación informal con la autoridad. Sus protestas no expresan un horizonte de lucha que propendan por un cambio social, más bien ellos presionan para mantenerse como están, pues ya tienen una conquista sobre el espacio público que han logrado, tras una autoridad doblegada por los costos políticos de medidas anti-populares u otras razones de tipo económico, políticos o sobre el ejercicio de la autoridad.</p> <p>Las intenciones de formar cooperativas en términos generales han fracasado, no reconocen un líder con poder de organización y convocatoria entre ellos. (Sí hay cooperativas, sí hay líderes pero no orgánicos). Sus manifestaciones se han vuelto muy esporádicas, no son sistemáticas, ni sostienen un proyecto en el tiempo. No son una fuerza “política” para apoyar alguna candidatura, no tienen ningún tipo de organización para trabajar como colectivo político. Sin embargo, ante un eventual cambio en las reglas del juego de su operación que afecte su estatus quo se prevén nuevas manifestaciones, la cuales, dependiendo de cuan alteradora sea la situación para ellos, podrían conducir a una mayor organización,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plaga - Delito - Suciedad <p>Lo cultural se manifiesta en los modos como son representados por la “estigmatización” a la que se ven invocados. Las estigmatizaciones al oficio en las que se relacionan la delincuencia común, el fleteo, el sicariato, el robo, marcaron en algunos mototaxistas un sentimiento de “vergüenza”. Esto es lo que desde los estudios Modernidad/Colonialidad se conoce como Colonialidad del Ser, donde los discursos de subalternidad son aprehendidos por el otro⁶. O lo que plantea el mismo Angel Rama (1984), de manera metafórica en Ciudad Letrada donde unos (los “letrados”) cumplen una función ordenadora y homogenizante en la formación social y política de los otros. Estas referencias para decir que nuestra sociedad moldeada y concebida desde la “Colonialidad del poder” crea categorías duales que marcan lo bueno y lo malo, y con ellos nociones de exclusión e inclusión social, en el caso del mototaxismo, catalogado como “malo”, desordenado, sucio, caótico, problemático. Algunos mototaxistas como parte de esa construcción cultural de estética social les apena su condición.</p> <p>Lo cultural, también, se expresa en las prácticas de creatividad que se concretan al ser una manifestación del rebusque, el regateo, el juego de la “confianza” entre desconocidos y la experiencia de ser “amantes del riesgo” (Martha Yáñez, comunicación personal, octubre 10, 2012).</p> <p>En contraste están los “jóvenes” quienes han encontrado en el mototaxismo una oportunidad de “ascensión social”, pues al ser una actividad que genera un importante ingreso (sobre todo para quienes no tienen mayores obligaciones económicas) las utilidades que les genera les habilita para tener vida social, ropa y accesorios, lo cual, reconfigura una vida social antes signada por la necesidad y ahora por la posibilidad de ciertos “lujos” o privilegios de “clase”. Todo enmarcado en una cultura producida por una sociedad capitalista, en la que</p>

⁶ “Colonialidad del ser, recientemente sugerido por Maldonado (2003) como la dimensión ontológica de la colonialidad, en ambos lados del encuentro. La colonialidad del ser apunta al “exceso ontológico” que ocurre cuando seres particulares se imponen sobre otros, y además, encara críticamente la efectividad de los discursos con los cuales, el otro responde a la supresión como resultado del encuentro” (Escobar, 2004).

	<p>Mignolo (2003) y Escobar (2005) posibilita interpretar algunas de las características del mototaxismo como valiosas para el desarrollo de una sociedad con problemas de exclusión e inequidad.</p>	<p>persistencia, etc., que los convierta en un actor social para el cambio. Ese plazo podría cumplirse con la operación de Transcribe, que no prevé integrarlos al sistema mientras no se legalice su funcionamiento.</p> <p>Legalizar el funcionamiento es otro eje problemático en lo político, pues cambia sus condiciones actuales de operación. Este hecho podría propiciar nuevas movilizaciones y la concreción de un Movimiento Social en este grupo de actores sociales, que incluso podría integrar la participación de los “usuarios” afectados, pero este es un panorama hipotético de acuerdo a la observación realizada.</p> <p>Posición frente al fenómeno: es una fuente de ingreso, pero peligrosa, desgastante, cambiarían de oficio. (No se trata de hacer un reduccionismo, hay matices, pero como actor social esta es la posición que mantienen)</p>	<p>el valor de las personas se cifra por su capacidad de poder adquisitivo. La misma moto por el hecho de representarse la posibilidad de transportarse de manera “independiente”, es un símbolo de distinción entre sus pares que les da popularidad.</p> <p>En todas las posiciones, aunque opuestas, se enmarcan en la construcción cultural de una “colonialidad” donde el valor es construido desde las posiciones de poder económico y del consumo que otorga el capital.</p>
Usuarios	<p>Relación costo/beneficio favorable a sus intereses de transporte.</p> <p>De acuerdo la Encuesta de Percepción Ciudadana Cartagena Cómo Vamos 2012 el nivel de satisfacción de los usuarios del servicio de mototaxi es del 60% mayor que los niveles de satisfacción que presentan los medios de transporte formales (Buses y busetas) y compitiendo en nivel de satisfacción con el servicio de taxi que presenta un 66%.</p>	<p>Se asume el espacio público legitimando su valor de uso.</p> <p>Se suplen las necesidades de transporte que el estado ha sido incapaz de proveer eficientemente.</p>	<p>Menos animadversión al contacto físico con desconocidos (Confianza). La sociabilidad y la expresividad, rasgos de la cultura costeña son favorables para el uso del mototaxismo.</p> <p>Sin embargo las “estigmatizaciones”, (se ha dicho que el mototaxismo es altamente contaminante, que desató una epidemia de piojos (El Planeta, 2011), que los mototaxistas son violadores y sicarios, etc.)... determinan las prácticas y usos de este servicio como son hacerles quitar el casco para verles la cara, escogerlos por su apariencia física o su indumentaria, preferir o no las estaciones de mototaxis. Así, se expresa frente al fenómeno una condición cultural nominadora, discriminadora, presa de una ideología hegemónica que controla a la sociedad de formas autoritarias por una parte y soterradas por otra, como lo indican los autores referenciados sobre colonialidad.</p> <p>Posición frente al fenómeno: las consideran una buena opción de transporte.</p>
No usuarios	<p>Algunos no usuarios tienen medio de transporte particular, lo que advierte un poder adquisitivo mayor que sus usuarios.</p> <p>Otro sector de los no usuarios lo considera un servicio costoso.</p> <p>Pero hay también no usuarios que</p>	<p>Algunos no usuarios que hacen parte del poder económico de la ciudad, señalan el mototaxismo de plaga y utilizan sus distintos canales de expresión o sus injerencias sobre el poder político y social, para atacar el fenómeno. Otros por el contrario, se aprovechan de él y perciben ingresos gracias a la</p>	<p>Dependiendo de las razones por las cuales alguien no usa el servicio se asumen distintas lecturas desde las reflexiones de los estudios culturales:</p> <p>No necesitan el servicio por contar con vehículo propio. Compartir la vía con los mototaxistas les resulta traumático porque consideran que no</p>

	<p>tienen razones distintas a las económicas para decidir no usar el servicio, como por ejemplo malas experiencias pasadas o cercanas (accidentes en moto).</p>	<p>actividad. También se percibe un discurso de doble moral en el cual, pese a desdeñar el fenómeno se aprovechan de la actividad de alguna forma. Esto enmarca en la moralidad de un sistema capitalista.</p> <p>El grupo de los no usuarios que considera el servicio costoso o peligroso, utiliza medios alternativos de transporte y su relación con lo político es marginal a la actividad del mototaxismo.</p>	<p>saben manejar, se atraviesan de lado a lado, puede ser un atraco o sicarios, generan mucho accidente, hay más contaminación, etc. Este es el ejemplo nominador desde una condición de poder. Su visión de cultura, desarrollo, orden están determinadas por la colonialidad del saber que desde la concepción eurocéntrica de la modernidad discrimina y excluye.</p> <p>No usan el servicio porque prefieren otro medio de transporte “legal”. Y lo prefieren por la “legalidad misma”, o porque le temen a las mototaxis, pues ya han tenido un accidente antes o porque son peligrosas per se. Las razones de la legalidad hacen parte igualmente de la modernidad y el sueño de la Ciudad Letrada, aquí la colonialidad del poder se manifiesta en la aprehensión y cumplimiento de normas que controla a la sociedad en una relación de subordinación, de dominación. Las razones del “miedo porque son peligrosas per se” demuestran los resultados de una colonialidad del saber, en la cual el conocimiento experto reproduce una ideología. Otros motivos, como no gustarles las motos, no necesitar el servicio y parecerles costoso: son razones que, para relacionar con alguna implicación de las diferentes formas de colonialidad, requiere de un estudio más profundo a este grupo de actores.</p> <p>Posición frente al fenómeno: no es algo legal, ni bueno, ni positivo (hay muchos matices)</p>
<p>Comerciantes</p>	<p>Este grupo es amplio porque va desde vendedores de motos hasta lavadores de las mismas. Es una economía que se mueve desde el punto de vista del “aumento de los ingresos”, aumento de ventas, generación de empleo, apertura de ensambladoras, ensanchamiento del clúster. En términos generales este grupo se beneficia de la actividad.</p> <p>“Según Fenalco, en 2012 el sector de las motos facturó, 1.65 billones... un crecimiento del 3.8 anual, que corresponde a una participación del 5% sobre el total facturado de la cadena comercial automotriz (automóviles, motos, repuestos y lubricantes)”. (Comité de Ensambladoras Japonesas, 2013)</p> <p>También está el alquiler de motos por día que genera una economía informal con ingresos que van de \$15.000 pesos por moto por día.</p> <p>La distribución de motos sin cuota inicial y con intereses diarios,</p>	<p>Su relación con el poder político se evidencia en conquistas como exención de impuestos a motos de bajo cilindraje, libertad en la importación, exportación, ensamble, producción y comercio de motos.</p> <p>Trasladar el discurso de la peligrosidad del uso de la moto a la actividad del mototaxismo específicamente.</p> <p>Atacar el “negocio informal” y blindar al negocio formal.</p>	<p>Desde lo cultural, los comerciantes tienen toda la respetabilidad de estar “haciendo patria”, creando empresas, generando empleos desde actividades “legales”. Tienen el reconocimiento y respeto de la sociedad en términos generales, porque aportan al “desarrollo”.</p> <p>Posición frente al fenómeno: es el sustento para muchos pero es una actividad ilegal.</p>

	<p>generan otra forma de economía informal, que favorece al comerciante y explota al mototaxista.</p>		
Conductores otros servicios de transporte	<p>Pedro Pereira Ramos, gerente de PEMAPE, empresa transportadora de tradición de la ciudad, aunque está en contra del mototaxismo, reconoce que no son muchos los clientes que les quita porque “las motos llegan donde los buses no llegan, a nosotros nos roban más clientes los taxis colectivos. Por eso los días sin moto en lo que nos favorece realmente es en que las vías están más despejadas, se maneja con mayor tranquilidad y es que con las motos se nos disparó la accidentalidad”.</p> <p>Contrario a lo que dice el señor Pereira, Mauricio Rodríguez en columna publicada en El Universal el 21 de septiembre de 2012, revela que según la Encuesta de Transporte Urbano del DANE, “entre 2005 y finales de 2011 el número de usuarios de transporte público de Cartagena ha caído 21.2%. Es decir 112.500 personas dejaron de movilizarse en buses, busetas y microbuses”... y que, “durante estos siete años el parque automotor de buses, busetas y microbuses se redujo 16.4%”.</p> <p>Para Transcaribe el transporte informal le “quita” el 25% de usuarios potenciales al sistema.</p>	<p>En estos momentos sus relaciones con el poder político (obviando que por ejemplo el gerente de Pemape es el padre de un Representante del Congreso, Pedrito Pereira), se centran en su participación en Transcaribe. No ha sido un actor que haya hecho un activismo en contra o a favor del mototaxismo.</p>	<p>Su discurso está enmarcado en los estereotipos de la colonialidad del saber porque no considera al otro como un sujeto cultural y con saber sino como un sujeto invisible o perverso del sistema.</p> <p>Posición frente al fenómeno: son una competencia desleal, nos roba usuarios, aumenta la accidentalidad en las vías, los días sin moto son lo mejor.</p>
Autoridades	<p>Para Alain Ramírez líder de los mototaxistas, las autoridades se lucran con el mototaxismo. Acusó a un alcalde de la ciudad de tener motos en el negocio e igualmente muchos de los entrevistados, sobre todo mototaxistas, dicen que los policías también están en el negocio del mototaxismo.</p> <p>Pero el señalamiento más relevante aquí es el relacionado con la economía que se activa desde la prohibición: generación de comparendos, pago por servicio de grúa, pago por días de parqueo en los patios del tránsito, entre otros. Aquí el dinero circula de manera informal en cuánto hay prácticas extorsivas para evitar las sanciones y de manera formal, cuando ingresan por los valores causados por una sanción. Los operarios de los servicios de grúa, patios, etc. pertenecen a castas políticas de la ciudad. “En 2012 fueron 4.687 conductores de motos sancionados” (Redacción Cartagena, 2013).</p> <p>“Cada día se inmovilizan en promedio 38 motocicletas en</p>	<p>El mototaxismo es para las autoridades instrumento para fines políticos-electorales. Por un lado, en promesas de campaña tratan de conquistar el voto de un sector con más de 40.000 miembros más los familiares que dependen de esta actividad económica. Alain Ramírez, líder de los mototaxistas dice que ellos no votan y como no los dejan circular en día de elecciones tampoco sirven para transportar electores, pero sí como vallas ambulantes, dado que les dan camisetas y guantes marcados.</p> <p>En segundo lugar: contener el fenómeno, que es lo que ordenó el gobierno nacional a las autoridades locales, representa un costo político muy alto por ser una medida anti-popular, así que los alcaldes se han limitado a sacar decretos para restringir la circulación.</p>	<p>La cultura de la trampa, la ilegalidad, la extorsión, el clientelismo son prácticas asociadas a la actividad política local y hacen parte de su cultura política.</p> <p>El político quiere usar el fenómeno como marco de hacer política y conseguir votos y seguidores. Los trabajadores y usuarios del mototaxismo, también, tratan de sacar provecho del gobernante y el político. Ambos en una relación clientelar poco ciudadana y sin ninguna conciencia de espacio y poder público.</p> <p>Se aprecia una colonialidad del Saber pero desde el juego clientelar político.</p> <p>Posición frente al fenómeno: es una actividad ilegal, peligrosa, que debe contenerse con la complejidad de que se trata del sustento de miles de familias.</p>

	<p>Cartagena por infracciones de tránsito que van desde violación al pico y placa, hasta conducción en estado de embriaguez [. . .] El director del DATT, Edilberto Mendoza Goetz, explica que “esto se debe a que muchos motociclistas prefieren comprarse un vehículo nuevo antes que pagar las multas millonarias que tienen con el Tránsito Distrital, así como los impuestos de las motos detenidas y el costo del parqueo en los patios durante tanto tiempo” (Montes Camacho, 2012, mayo 14) (\$7.000 por día)</p> <p>“En la actualidad, en los 3 patios de la ciudad hay unas 6.000 motos inmovilizadas” (Preciado Púa, 2013).</p>		
--	--	--	--

A manera de conclusión parcial de la exposición de estas tablas, se puede decir que los factores más determinantes de las acciones de los diferentes actores involucrados (incluyendo participantes colaterales del fenómeno como los no usuarios) son, sin duda, los grandes capitalistas que encontraron un vacío en la ley para lucrarse muy bien sin un riesgo financiero alto. A partir de allí, se desprenden dinámicas comerciales de mediana (concesionarios de motos y tiendas de repuestos) y pequeña escala (tarifas), así como las prácticas culturales (encomienda, proximidad, regateo, soborno, etc.), lejos de cualquier prisma eurocentrista que pueda censurar la falta de idoneidad de estas prácticas culturales por considerarlas peligrosas e ilegales. Se leen como un ejemplo de que los sectores más populares no están dispuestos a dejar perder su sustento ni su idiosincrasia. Es decir, en tanto resistencias no planeadas contra el sistema capitalista, evidencian la recursividad del sector más oprimido de la sociedad, lo cual debe entenderse como el potencial que se aprovecharía en caso de que se implementen políticas que sirvan para una mejora de las condiciones socioeconómicas de los habitantes de Cartagena.

8. REFLEXIONES: NARRATIVAS EN DISPUTA: ¿MODELOS DE DESARROLLO AJUSTADOS A LA REALIDAD SOCIAL DEL PAÍS?

Colombia no fue producto de un proyecto moderno de nación sino el resultado de una conquista colonial y una modernidad hecha a nuestro estilo. Por eso es que muchos procesos de modernidad se encuentran a medio camino o tomaron caminos impensados. El caso del mototaxismo, por ejemplo, se sitúa en el panorama de una Colombia que busca el lucro económico por encima de todo valor, no resuelve los problemas de movilidad, tampoco asume lo público como lo de todos, pero aún más interesante es un campo donde se expresa culturalmente los juegos de poder, lucha de clases y modelo de modernidad practicado.

Adolfo Meisel Roca (2011) explica en una columna en El Espectador que “el abaratamiento del costo de las motos” ha sido un factor determinante para el auge del mototaxismo en la Región Caribe: “Entre enero de 2001 y fines de 2010 el costo real de las motos importadas para ser ensambladas en Colombia bajó 58%. Por esa razón, a comienzos del siglo actual se vendían cerca de 50.000 motos al año y hoy en día esa cifra es *de* aproximadamente 500.000”.

Un documento publicado por la ANDI (2012) revela la facilidad que tiene cualquier ciudadano de adquirir una moto:

Mientras en 1990 el precio de una moto de 100cc representaba 20 salarios mínimos, en 2011 solo cuesta de 4 a 5 SMLM. Con una base de \$1.990.000 para las más baratas, el precio de las motocicletas más populares no supera los \$4 millones de pesos (y el precio promedio de las motos más vendidas de esta categoría, es de \$3 millones); por tanto, aquellos consumidores con bajos/medios ingresos, puede encontrarlas dentro de sus presupuestos de inversión.

Aquí aparece una “democratización” de los medios de transporte que se ve en la expansión del uso de las motos. Pasar del burro a las motos, como dijo Alejandro Gaviria (2011), es un “progreso” en tanto implica un salto tecnológico que a muchos románticos incomoda:

La revolución ruidosa de la motocicleta ha ocurrido de manera súbita, intempestiva. Ha sido impulsada por la apreciación del peso (que implica bajos precios), la caída en la tasa de interés (que implica créditos baratos) y por la misma informalidad laboral (que implica la generalización del rebusque).

En consonancia con Meisel y Gaviria, Cecilia López Montaña (2011) ahonda en las causas del fenómeno y ofrece una visión realista de la situación económica nacional:

El problema del rechazo al mototaxismo no es por los obvios problemas que trae —accidentes, ruido y ecologismo clasista— sino que este país está pensando en un modelo de desarrollo que no responde a la realidad de Colombia llena de pobres. Pensar que la modernización se va a dar cuando todos los 46 millones de colombianos tengan carro, a lo gringo, es desconocer las limitaciones de este país. La verdad es que debemos empezar a acostumbrarnos a que, en el particular modelo de Colombia, el mototaxismo cumple una función económica y social, y que es absurdo tratar de acabarlo a las patadas. Lo que se requiere, como siempre, es regularlo.

Los tres columnistas atacan la noción de desarrollo importada y poco ajustada a las realidades locales, y critican la estigmatización que desde centros clasistas le dan al fenómeno. Y es que lo que hay que hacer es asumir el fenómeno en su complejidad social, económica, política y cultural. Y ahí uno puede llegar a encontrar otras tendencias. En 2007, pese a que la economía no presentó altas tasas de crecimiento, el mototaxismo siguió creciendo. Esto se explica por cuanto

constituye una de las alternativas más rentables al momento de escoger un oficio dentro de la “economía informal” debido a la alta demanda por este medio de transporte (tanto de los usuarios como de los conductores de motos), de allí que su práctica se haya incrementado notablemente en años en los que se había superado la crisis económica. Lo anterior refuerza la

hipótesis de que en varios casos, la permanencia en este oficio se produce como resultado de **una decisión económicamente motivada en lugar de representar la respuesta óptima ante factores de coyuntura económica**. Denotando así, la complejidad y las distintas dimensiones que puede llegar a alcanzar este fenómeno social y, por ende, la necesidad de hallar soluciones consistentes con dichas características. (Sánchez, 2011).

La economía colombiana, entonces, se aprecia como un ser deforme, que crece hacia dentro, que desplaza valores de un lado a otro de acuerdo con las circunstancias y los intereses de grupos económicos.

El decano de la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, Jairo Martínez, se refirió al mototaxismo y su impacto en la economía como un factor de doble filo que se presta a ser maquillado para ocultar problemas más urgentes, pues:

...disfraza las posibilidades de mejoramiento de los índices de desempleo, genera un subempleo y no desarrollará una economía mayor, ya que en toda la historia no ha existido ninguna economía que prospere a raíz de la informalidad. Las únicas beneficiadas de este fenómeno son las multinacionales que producen motos y, a su vez, generan unas pequeñas economías como los puntos de venta de repuestos para motos, los lavaderos y los almacenes de accesorios. Pero esto no garantiza un progreso económico para la ciudad porque no desarrollará una economía mayor. (El Planeta, 2011).

Bajo este panorama vale la pena preguntarse primeramente por la inclusión de los sectores menos favorecidos a la economía distrital y nacional. Cualquier intento por juzgar el mototaxismo trae en la cola la situación económica entre la que subsiste. Las propuestas para su desarticulación a largo plazo serían las mismas que propendan por acabar con la pobreza.

8.1 EMPLEO VS. DESEMPLEO/FORMALIDAD VS. INFORMALIDAD

El desempleo fue un factor determinante para la incursión del mototaxismo después de “la crisis del 99 (periodo en el cual muchas personas fueron despedidas y era necesario generar algún tipo de ingreso en la “economía del rebusque”), la tasa de desempleo nacional alcanzó un máximo histórico de 21% durante enero del 2001” (Sánchez, 2011). Para Cartagena, según el DANE, el promedio de enero a diciembre de 2001 de la tasa de desempleo fue de 17.5% la más alta registrada en la última década.

De acuerdo a lo anterior y según las mismas cifras del DANE, Cartagena en el 2001 tenía 853.000 habitantes, de los cuales 630.000 estaban en edad de trabajar, es decir que 110.250 personas aproximadamente estaban sin empleo. Así las cosas, el terreno estaba servido para el ingreso de un fenómeno de las características del mototaxismo. Los mismos mototaxistas describen cómo se han relacionado con la situación de desempleo: “Hay mucha gente que queda sin trabajo lo primero que se le ocurre es alquilar una moto. Yo por un mínimo no trabajo, me quedo trabajando la moto” (Miguel Antonio Jiménez Hernández, comunicación personal, marzo 14, 2012).

Revisando la tasa de desempleo de las 13 principales ciudades del país en 2001, en ciudades del Caribe colombiano (Barranquilla, Cartagena, Montería y Sincelejo) se presentaban menores porcentajes frente a ciudades como Ibagué, Pasto, Bogotá y Medellín, en donde por ejemplo Ibagué mostraba una tasa de desempleo del 23%. Aun así, en estas ciudades el fenómeno del mototaxismo no se desarrolló de la forma como se ve en la región Caribe. Esto sugiere que, además de la situación de desempleo, otros factores influyeron en el florecimiento y expansión del mototaxismo.

El séptimo estudio sociodemográfico de los usuarios de moto en Colombia, realizado por el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas (2013), estima que el sector

motocicletas genera aproximadamente 1.5 millones de empleos directos e indirectos en el país divididos entre ensambladoras, proveedores de partes locales, distribuidores, talleres, vendedores de repuestos, importadores, mototaxismo y mensajería-domicilios, constituyéndose los dos últimos en los ítems que mayores empleos genera, de 450 mil el mototaxismo y 720 mil mensajería y domicilios.

En el citado estudio, con relación a las causas de compra de las motos, la más importante es la de transportarse y la segunda aumentar ingresos, esta última “tuvo un aumento de 23,2 puntos porcentuales frente a 2010” con el 31% de los casos. En Medellín por ejemplo fue una variable que pasó del 1% al 26 %, en Cali del 0.6% a 25%, en Barranquilla de 3% a 22%.

En Cartagena, la causa “aumentar ingresos” se registró por primera vez como una motivación definitiva en la compra de motos con un 16% y la primera causa con un 80% fue “solución de transporte”. En Montería, en cambio, en 2011 “aumentar ingresos” desplazó del primer lugar la de “solución de transporte”, con un 43% frente al 34% respectivamente.

El valor de una carrera mínima en mototaxi es de \$1.000 y la máxima puede ser hasta de \$10.000 (Centro-Tertera). Sin embargo, estas son tarifas socializadas, no oficiales, pues, como ya se ha dicho, este servicio es “ilegal”. También estas tarifas son susceptibles a una práctica social muy común entre el comercio informal, que es el regateo. Según los propios ofertantes del servicio, las tarifas son variables y ajustables de acuerdo a las consideraciones de quién ofrece el servicio: “Si está lloviendo, si está pesado el trayecto, si es un mal día, y si la persona se ve que tiene con qué pagar, se le pide un poquito por encima de lo estipulado, pero al final uno siempre llega a un acuerdo” (Rubén Darío Pérez, comunicación personal, noviembre 4, 2012).

Hay tres tipos de beneficiarios directos de la actividad del mototaxismo en Cartagena: los mototaxistas dueños de su moto, los mototaxistas no propietarios de moto y los propietarios de las motos que en lugar de conducir las alquilan para dicha actividad. Los conductores propietarios de moto se hacen en un día bueno \$80.000, y en un día malo, \$45.000 aproximadamente. Quienes no son propietarios de motos, pagan un alquiler de \$15.000 el día si la moto no está en pico y placa, y de \$10.000 el día si la moto está en pico y placa, lo que indica que en promedio en los días buenos se hacen \$60.000 y los malos \$30.000 de donde deben sacar para la gasolina y el mantenimiento de la moto.

8.2 EN LO POLÍTICO: UNA FUERZA DESESTABILIZADORA QUE SUMA HASTA 60.000 VOTOS

La misma institucionalidad es consciente del poder que este sector poblacional tiene. En cuanto a su participación política, el mototaxismo puede verse desde dos orillas. Por un lado, está una aparente organización desde la periferia que es capaz de paralizar la ciudad y generar un caos de movilidad que afecta todo el funcionamiento operativo-productivo de la ciudad; esto es, aquellas manifestaciones que los mototaxistas han hecho, poniendo en jaque a los gobernantes frente a sus demandas, que generalmente se presentan en respuesta a una medida, o a veces sólo a rumores de medidas, que afectan su circulación u oficio.

El exdirector del DATT ofrece una descripción del poder reaccionario del mototaxismo:

Cuando fui candidato a la Alcaldía, el coronel Mena nos invitó a una reunión en su teatrino... y nos hizo una exposición sobre la fragilidad de la ciudad frente a la reacción de los mototaxistas y la capacidad que tenían de paralizar la ciudad... Yo llegué al Tránsito siendo consciente que me está enfrentando a un contrapoder muy poderoso, más poderoso que yo, máxime cuando me lo

estaba diciendo el propio comandante de la Policía... Hay maneras de desarticular la organización tremenda que tienen. Si te vas a enfrentar de poder a poder, tú tienes cómo neutralizar a los líderes. Por ejemplo, si lo vas a poner en términos de enfrentamiento, tienes la posibilidad, pero nadie quiere el enfrentamiento, nadie quiere cargar con un muerto encima como pasó en Sincelejo y en Barranquilla. (Rafael Vergara Navarro, comunicación personal, diciembre 4, 2012)

Cartagena ha enfrentado numerosas protestas de mototaxistas que la gente califica de aterradoras, ya que todas las motos juntas se presentan como un colectivo temerario, violento, agresivo, veloz. Dichas protestas han estado acompañadas de quemas de llantas, acordonamiento y bloqueos de las arterias viales de la ciudad, las cuales conllevan a un taponamiento generalizado. De otro lado, están las actuaciones que los políticos tienen con el colectivo de mototaxistas e incluso las aspiraciones que los mismos mototaxistas han tenido para cargos de elección popular.

Esta capacidad de los mototaxistas de parar la ciudad, puede entenderse como un “contrapoder”, porque estas actuaciones comparten algunas características descritas por Raúl Zibechi (2008) cuando afirma que es una fuerza que se resiste a la dominación y fundamenta su poder en las lógicas comunes de colectivos cuyos derechos han sido vulnerados, en este caso, el derecho al trabajo para los mototaxistas.

Las características de contrapoder que Zibechi (2008) relaciona en su texto y que son comunes al mototaxismo están dadas por las siguientes relaciones:

- Se asume el espacio público legitimando su valor de uso.
- Se suplen las necesidades de transporte y de empleo, que el estado ha sido incapaz de proveer eficientemente.
- Surgen de manera espontánea no planeada, las movilizaciones, protestas y el grupo o movimiento social en sí.

- Viven en la periferia y conforman una clase o grupo social que se organiza y clasifica sin planeación.

Lo anterior se ve reflejado en las narraciones que los mototaxistas han hecho respecto de sus formas de protesta. Ellos simplemente con el voz a voz logran reunirse y armar una protesta. Alain Ramírez cuenta que previamente se reúnen las cabezas de distintos sectores para coordinar el cierre de vías, que incluso imprimen volantes.

La última protesta grande antes de 2012 hecha por los mototaxistas en Cartagena fue el 10 de septiembre de 2011 porque se corrió el rumor de que la Alcaldía sacaría un decreto para prohibir la circulación de motos con parrillero.

Así lo reportó la prensa local:

Centenares de pasajeros de buses les tocó bajarse y empezar a caminar hasta sus sitios de destino, y quienes estaban dentro de carros particulares se encontraban atrapados en sus autos, pues no se podían mover. Había enormes trancones reflejados en largas filas de carros en diversas zonas de la ciudad. Sectores como El Amparo, La Plazuela, Bazurto, la esquina del Castillo San Felipe, la entrada de Bocagrande y muchos más, incluso puntos principales en barrios periféricos estaban en caos, pues a menos que lo hicieran caminando, la gente no se podía movilizar. La Alcaldía de Cartagena, ha dicho que se interpondrá una demanda penal contra Alain Ramírez, promotor de las protestas de los mototaxistas, por los delitos de perturbación al orden público. (Torres, 2011)

Los diferentes entes gubernamentales directamente relacionados con el mototaxismo coinciden en afirmar el poder que tiene este grupo social. Aunque no deja de señalar aspectos negativos de las manifestaciones de los mototaxistas, el director del programa de Economía de la UTB destaca su potencial humano: “Esa cohesión que tienen para que en 15 minutos puedan organizar un bloqueo, debería servir para organizarse de manera propositiva” (Mauricio Rodríguez, comunicación personal, septiembre 28, 2012).

La misma crítica constructiva la hace un exalcalde de la ciudad: “Ellos pueden ser una fuerza para parar una ciudad, son unidos para eso, pero en cambio no ponen un concejal. Si fueran realmente unidos, tuvieran un Senador porque hay 60.000 de ellos circulando por ahí” (Rodolfo Díaz White, comunicación personal, septiembre 15, 2012). El gerente de Espacio Público afirma que: “El interés es mantener su estatus quo, pero no hay organización, directriz clara, imagínate que sin organizarse pueden parar la ciudad, no me quiero imaginar organizados” (Adelfo Doria, agosto 12 de 2012), y el gerente de Transcribe concluye que: “En efecto, el mototaxismo es una fuerza, ellos pueden parar la ciudad y eso presiona al gobernante y también son un grupo sólido que pueden movilizar a un sector en favor de un gobernante entonces es un músculo electoral importante” (José López, agosto 12, 2012).

El líder de los mototaxistas se muestra consciente de la fuerza que es capaz de ejercer el grupo que representa:

Hemos dado muestras de fuerzas, no queremos medir fuerzas. Te cambio la pregunta: “¿A dónde quiere llevar el gobierno a los mototaxistas?”. Nosotros estamos prestos como miembros de la sociedad a acatar lo que diga el Estado, pero sentados en un espacio donde podamos entendernos y que esas familias de hombres y mujeres que dependen del mototaxismo reciban el respeto y reconocimiento que merecen. Si están interesados en enfrentamientos, también lo hacemos. Se trata de defender el espacio de supervivencia de cada uno. Si ellos nos van a quitar el pan, lo vamos a pelear como sea; si ellos quieren cerramos la ciudad y que se perjudiquen otros, lo hacemos en Cartagena y Colombia. (Alaín Ramírez, comunicación personal, diciembre 4, 2012)

Como se explicita tanto en las declaraciones de funcionarios y exfuncionarios del Distrito de Cartagena, el contrapoder (Zibechi, 2008), o fuerza, de los mototaxistas se activa, como su nombre mismo lo indica, de manera reaccionaria, pero no de manera propositiva. Además, los alcances de esta fuerza se ven limitados por la naturaleza misma de los actores: personas de escasos recursos cuyas metas están limitadas al día a día (como

el caso del dinero para el desayuno), no a proyectos de largo alcance. En este sentido, se constituyen en un grupo humano fácil de ser dividido por la politiquería, que, elección tras elección, los mantiene, de acuerdo con sus intereses, en las mismas condiciones.

8.3 SOBRE LAS NARRATIVAS EN DISPUTA, UNA REFLEXIÓN APARTE

Como se observa, las distintas voces que se cruzan, enfrentan, dialogan en las diversas narrativas en disputa enriquecen la discusión y evidencian la complejidad y las tensiones vigentes dentro del fenómeno del mototaxismo y ejemplifican el análisis desde las colonialidades del poder, del saber y del ser (Maldonado, 2007).

También se pone en evidencia que el aspecto cultural transversaliza las posturas, independientemente del rol de los actores, la “cárcel” del pensamiento colonial, de la modernidad eurocéntrica, de los modelos de desarrollo, de la “estructura”; parece fija e inmutable y dificulta o imposibilita la comprensión desde racionalidades alternativas. Usuarios o no de las mototaxis, las defiendan o no, prevalece una animadversión, una prevención, una precaución que sólo advierte desvanecerse con la fuerza de la práctica social, la cual es más poderosa que estos quinientos años en donde se ha reproducido un modelo de explotación y de ser que nos determina.

El palabras de Mazorco Irureta (2010), “¿Cómo crear un conocimiento local que no esté contaminado por la visión de mundo eurocéntrica que ha colonizado nuestro ser y nuestro saber?”. Una posible respuesta sería: desde una nueva ciencia endógena revestida de otras lógicas y de otras metodologías para descubrir los problemas y construir información que, una vez sistematizada, se convierta en conocimientos genuinamente originarios.

En el caso del mototaxismo, para que exista una nueva jerarquía de valores en torno al fenómeno que sea asimilada por el grueso de la sociedad, urgen las políticas que propendan por la socialización y sensibilización de su historia desde la pedagogía curricular, extracurricular y social.

9. CONCLUSIONES

En esta aproximación al mototaxismo desde distintas miradas, la primera posición que debe entrar en crisis es la propia. Como un ejercicio de deconstrucción, resulta bastante difícil escribir desde racionalidades distintas a aquellas con las que se ha sido formado. Incluso para quien ha nacido y vivido toda su vida en Latinoamérica, la visión eurocentrista siempre está latente en todas las instituciones con las que interactúa, producto de las relaciones de dominación que desde lo económico, político y cultural (Althusser, 1970; Foucault, 1975) permanecen y se afincan con la globalización.

Muchas personas no son conscientes de sostener esas relaciones de dominación y creen que las formas de vida, desarrollo y cultura deben propender a modelos de organización europeos o norteamericanos para ser “modernos”, porque, como lo explicarían González (2006) y Ortiz (1978) desde una dimensión más compleja (la transculturización), están habituadas de una forma inconsciente, programática y aceptada socialmente que les impide notar la injusticia, la desigualdad o la desproporción que ello plantea.

Si bien los autores arriba mencionados presentan esas aprehensiones desde las relaciones del trabajo, Rama (1984) y su concepto de Ciudad Letrada enseñan cómo, desde la escritura, se implantaron modelos de sociedad y, a partir de esa estructura, modelos de pensamientos donde se signaron el orden, la moral y una sociedad determinada por las intenciones del poder. Así, “los modales”, “la buena educación”, la “religión”, la moral, lo bueno y lo malo, determinan al sujeto latinoamericano con categorías fijas que reproducen

las condiciones duales de poder (González Casanova, 1969), de ser, de creer y de entender o interpretar.

Y es en este contexto que no se puede imaginar que la historia del mototaxismo podría ser tan distinta de la que el ciudadano de a pie cree, es decir, que aquello que parece caótico, sucio y desorganizado, o “lo malo que se debe combatir” son, en realidad, formas de expresión, de contestación y de organización bajo lógicas distintas a las enmarcadas por la “legalidad” y “la modernidad” que, resultan excluyentes, discriminatorias y reproductoras de sistemas de dominación y opresión, que se configuran en la sociedad y se legitiman, lo cual perpetúa inequidades sociales y, por ende, “beneficia”, a los sectores más poderosos.

El concepto de “Ciudad Letrada” y moderna conlleva a un nivel de abstracción teórica que permite entender por qué para muchos el mototaxismo es una plaga; en las fronteras de la ciudad, en la periferia, la estructura no tiene los mismos cimientos y sus habitantes interpelan con mayor frecuencia y contundencia el orden dictado desde los centros de poder.

Así mismo, en este trabajo se ha tomado la oralidad como una forma legítima de producir conocimiento. Ante una experiencia donde la voz de los actores tradicionalmente carece de historicidad, las fuentes primarias resultan de una importancia imprescindible. Es por ello que el formato radial que completa el presente trabajo significa otra manera de contar el conocimiento que permite que los mototaxistas lleguen a sus propias conclusiones, ya que la oralidad tiene la capacidad de trasladar las reflexiones en la voz de los propios actores del fenómeno.

Reconfigurar paradigmas no es fácil. Si bien, en esta aproximación se exponen realidades complejas (Zibechi, 2008), no se plantea, de ninguna manera, que una

racionalidad sea más valiosa que la otra. Simplemente se han mostrado, en consonancia con el autor, las lógicas que llaman la atención sobre los peligros del estatus quo, las políticas de los movimientos sociales y la necesidad de romper paradigmas que se dedican a reproducir historias incompletas y nominadoras del “defecto” como las que se producen y reproducen sobre el fenómeno del mototaxismo en Cartagena.

Fals Borda (2002), en “La historia doble de la Costa”, ofrece una perspectiva de análisis social incluyente, que permite comprender el pluralismo de voces y de interpretaciones de los distintos actores sociales, para el caso de la presente investigación, actores del mototaxismo. Tras este reconocimiento de la pluralidad de historias, se propuso una interpretación académica que busca develar las relaciones “fijadas” desde las diversas estructuras sociales.

En ese orden de ideas, esta investigación expuso dos planteamientos directos: uno, desde el punto de vista de las teorías culturales y el postdesarrollo que nos llevan a comprender el mototaxismo como escenario de contestación e interpelación del poder neocolonial, nominador, eurocéntrico. etc., que incide en los aspectos políticos, económicos y culturales; el otro, desde el punto de vista práctico, donde se buscó contestar la pregunta de qué hacer con el mototaxismo en un contexto donde está prohibido desde lo normativo, es vital desde lo cultural y se vislumbra como obstáculo para el sistema de transporte masivo que se implementa en la ciudad.

Lo económico

Este trabajo constató que, en cuanto a lo económico, el mototaxismo sirve de sustento a más de 40 mil familias y despliega una actividad económica en la que tanto grandes capitalistas como individuos desempleados se lucran y establecen una cadena o

clúster en el que los beneficiados por la actividad se multiplican a lo largo y ancho de la cadena productiva que va desde las empresas de venta de motos y partes, hasta talleres de reparación y mantenimiento. Aquí existe un doble discurso: uno, tildar el mototaxismo como una práctica subdesarrollada que es prohibida; y otro, decisiones económicas que llevan a fomentar y apoyar la fabricación, comercialización y venta de las motos.

Lo cultural

En lo cultural, el fenómeno del mototaxismo expresa esa paradoja de que somos hijos del colonialismo. Una estructura de pensamiento sujeta a modelos eurocéntricos y al discurso hegemónico que nos concibió como subdesarrollados. Por eso, se ha estigmatizado el mototaxismo con palabras como “desorden del desarrollo”, “peligro”, “plaga”, “contaminación”, “desaseo”, “cáncer”, “caos”... Esta es la descalificación de los “civilizados” para convertir a los mototaxistas en “bárbaros” y “salvajes”, tanto que muchos de ellos sienten vergüenza de su oficio. Todo el discurso usado en contra del mototaxismo refuerza la estructura cultural del sueño de la “ciudad letrada”, del orden y la perfección.

Desde la mirada de los mototaxistas, la historia es otra. Su lucha es pragmática y existencial por el sustento diario; así mismo es una actividad que se creó para prestar un mejor servicio de movilidad en la ciudad. Los ciudadanos usuarios la han afianzado como una práctica social útil para la vida diaria.

Sin embargo, los mismos ciudadanos exigen una solución de fondo con respecto a la problemática del mal servicio de transporte público de la ciudad, pero no asumen un activismo en el reclamo de sus derechos, con lo que mantienen una postura indiferente.

Lo social

Como práctica social, el mototaxismo expresa un tipo de relaciones entre “extraños” ya que promueve la cercanía de cuerpos, el contacto persona a persona, conversaciones permanentes, negociaciones, relaciones extendidas del oficio (mandado, recogida).

Existen usuarios que tienen un mototaxista de confianza, al cual contratan para hacer las diligencias de la familia. Este tipo de mototaxista incluso brinda cierta protección frente a otros motorizados (motaxistas o no) que pueden representar amenazas contra el usuario. Entre ellos mismos también se forman pequeños círculos, sobre todo en las estaciones imaginarias que figuran en distintos puntos concurridos de la ciudad. Se destaca también el apoyo entre compañeros de trabajo, sobre todo en momentos críticos, aun cuando se trate de un desconocido. .

El aspecto social es tal vez el que más encarna la resistencia (Maldonado, 2007), aunque por fuerza de la misma dinámica y no desde el fundamento de una nueva ciencia que haya decodificado la colonialidad. El sujeto partícipe de las estructuras (Althusser, 1970) que tejen estas hegemonías (Gramsci, 2001) desarticula, sin proponérselo, aunque de manera efectiva, muchas concepciones del discurso eurocentrista, como por ejemplo, la amistad entre un ciudadano y un prestador de un servicio “ilegal”.

Lo político

En el campo político también existe un doble discurso: Por un lado, se defiende a los mototaxisas porque son muchos y pobres que sirven para votar, pero, por el otro, se les acusa de la alta accidentalidad vial y el caos vehicular sin considerar alternativas que promuevan otro modo de empleo. Así mismo, se decreta el día sin moto, los pico y placa, los comparendos, el SOAT, la inmovilización de la moto, las grúas y los parqueaderos, y se incentiva una economía alterna al fenómeno. En síntesis, las autoridades locales quieren prohibir la circulación de este sistema de transporte informal, de acuerdo al decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006. Pero por otro lado, está la política como práctica que ejercen los mototaxistas con visos de contrapoder, que interpela el orden establecido y reclama el

derecho al trabajo. Entre las dos tensiones expuestas hay muchas intersecciones que han llevado a que, más allá de prohibir o reglamentar el mototaxismo, este se ha convertido en un escenario de negociaciones permanentes y de acuerdos en flujo entre autoridades y mototaxistas.

Dos lecturas se captan del mototaxismo en perspectiva política. Una es el activismo que se presenta en las manifestaciones de los mototaxistas, que se toman el espacio público para legitimar su valor de uso y reclamar el derecho al trabajo, paralizando la ciudad y evidenciando la fragilidad de la misma en materia de movilidad y orden público. La otra es la politiquería que se fragua para favorecer negocios, amistades, capitales, incluyendo un capital electoral entre la población más vulnerable, que se siente en deuda con quien le promete.

Como contrapoder, vemos que el mototaxismo no ha tenido una organización consistente que le permita verse más allá de una lucha por la subsistencia y potenciar su fuerza para una posición política, contestataria, activista y reivindicatoria más efectiva y de largo plazo.

Como víctimas de la politiquería, los mototaxistas son instrumentos del poder sea para fines electorales, económicos o clientelistas. Los mandatarios locales no han estado dispuestos a asumir el costo político de controlar eficientemente el fenómeno, pero tampoco han hecho gestiones para apoyar la actividad, organizarla y mejorar las condiciones del sector.

Los alcaldes han tenido desde el 2006 la obligación de sacar de circulación a las mototaxis y, como se analizó en la investigación, han preferido ignorar la situación por diversas razones: costo político, intereses económicos, consciencia social o consciencia de su necesidad por las falencias del transporte formal, etc. El punto es que las autoridades no

han mostrado capacidades para contener el fenómeno y, por el contrario, han permitido su crecimiento y “autoregulación”, lo que contribuye a legitimarlo.

Ahora bien, si las autoridades decidieran poner fin al mototaxismo en la práctica, los hechos y las posturas de los mototaxistas indican que podría desencadenarse una violencia de importantes consideraciones, en la que los mototaxistas estarían dispuestos a llegar a las últimas consecuencias para defender su sustento. A las autoridades les queda la opción de una salida negociada para evitar una tragedia.

La ganancia es para el poder político y económico cuyos intereses les impiden tomar una decisión que encause la reglamentación o la prohibición definitiva. Pareciera que el escenario ideal para ambos componentes (poder político y económico) es la informalidad, en la que los principales perjudicados son mototaxistas y usuarios.

La clave sería plantear una forma ciudadana de integrar este modo de movilidad a las nuevas estrategias del sistema de transporte masivo y asumir el valor de la actividad para quienes tienen en ella su sustento y el de sus familias y para quienes el mototaxismo ha sido la solución a los problemas de transporte de la ciudad.

10. RECOMENDACIONES

El último planteamiento de esta investigación tiene que ver con las consideraciones de las complejidades del fenómeno para la toma de decisiones en la práctica.

Para ello, hay que tener en cuenta (en cuanto a Cartagena):

1. Las mototaxis son el sustento de más de 40 mil familias.
2. Son la solución de transporte de más de 150 mil personas⁷.
3. Es una actividad ilegal, prohibida.
4. En promedio ocurren 35⁸ muertes relacionadas con motos por año (promedio con los datos de los últimos seis años 2008-2013). En 2013 fueron 55 los muertos, de los cuales 8 eran mototaxistas.
5. En promedio ocurren 1.533⁹ accidentes en moto anuales (promedio con datos desde 2007 a 2012)
6. El mototaxismo es una práctica social arraigada entre los ciudadanos. Intervenirlo genera cambios, reacciones, pero sobre todo, resistencias que afectan el orden público.

⁷ De acuerdo a información suministrada por el Gerente de Transcaribe, José López, en entrevista para esta investigación, que indica que “la informalidad” se lleva el 25 % de los 600.000 pasajeros potenciales del sistema. De igual forma, si hacemos un cálculo entre el número de viajes aproximado que realiza cada mototaxistas (20 viajes) por el número aproximado de mototaxistas (35.000) y asumiendo que un mismo usuario hace al menos 4 viajes por día, eso daría un estimativo de 175 mil usuarios.

⁸ COSED Informe Anual de Muerte por Causa Externa, Cartagena de Indias-2013. Consultado en junio 8 de 2014 en <http://www.cosed.distriseguridad.gov.co/a/wp-content/uploads/2014/02/Informe-MCE-AnualFinal.pdf>

⁹ Fuente: DATT

7. Para Transcaribe, las mototaxis son una amenaza para su funcionamiento, porque no pueden compartir la vía y porque disminuyen el potencial de pasajeros necesarios para el equilibrio financiero del sistema.

Transcaribe, como sistema integrado de transporte masivo, ya comenzó a funcionar; entonces, hay que definir la situación del mototaxismo. ¿Combatirlo, regularlo, legalizarlo?

Para algunos, la oferta de un mejor servicio, es decir, de un servicio realmente competitivo, acabará naturalmente con el fenómeno. El argumento es que las personas lo utilizan porque la necesidad los obliga, y, si bien es un argumento válido, no tiene en cuenta la dimensión cultural del mototaxismo, la complejidad de desestructurar su arraigo en las costumbres diarias de la gente, ni el ahorro de tiempo y de dinero que representa. Además, las “estaciones”, el “mandado”, “el domicilio”, “el regateo”, “las negociaciones”, el servicio conocido como “puerta a puerta”, entre otras prácticas sociales alrededor del mototaxismo, han construido una cultura que choca con los formalismos que se imponen en un modelo de transporte integrado, lo que supone unas resistencias que no deben desestimarse sino, por el contrario, atenderse. Lo anterior implicaría asumir e implementar decisiones alternativas armónicas con la cultura local.

Esta llamada a la armonización es necesaria para tener en cuenta la oferta de oportunidades reales y directas de empleo, la falta de un amparo legal y la precariedad de la información con relación al número de mototaxistas que circulan en la ciudad. Así mismo, se debe considerar que el mototaxismo ya es un sector poderoso y con alguna organización y constancia en sus demandas que los ha llevado a configurarse como contrapoder desde las periferias urbanas de Cartagena de Indias. Para la negociación, es

necesario que las autoridades tengan en cuenta integrar la puesta en funcionamiento de Transcaribe y una hoja de ruta a seguir con los mototaxistas.

Aunque al inicio de esta investigación, se contempló la idea de la legalización del mototaxismo, una mirada casual a la protesta y al sentir de los usuarios podría llevar a creer o concluir que ese es el consenso entre los actores más relevantes del fenómeno; pero basta escudriñar en los horizontes del deseo y darse cuenta que, muchos mototaxistas (por lo menos los mayores), quieren “bajarse de la moto” por considerarlo un trabajo duro y peligroso. La accidentalidad, las enfermedades ocupacionales y la desprotección social son variables que juegan en contra al momento de querer pensar el mototaxismo como una opción de desarrollo. Desde la perspectiva de Sen (2000), el desarrollo de ninguna manera puede ir en contravía de la integridad física y moral de los individuos, por eso es justamente ello lo que debe mejorarse. Si fuera posible negociar con los mototaxistas, en un arreglo en que todos quedaran satisfechos y abandonararan el oficio, por decisión, gusto o preferencia, hay unos actores que se verían perjudicados: los usuarios, quienes han interiorizado el mapa mental de la ciudad con los tiempos que las motos ofrecen, así como las tarifas.

Teniendo en cuenta las realidades del contexto, muy difícilmente habrá una compensación laboral o económica que acabe con el mototaxismo por las razones arriba expuestas y mucho menos una legalización del fenómeno en el mediano plazo. En ese sentido, las recomendaciones sugieren un plan de trabajo con el sector de largo plazo, que propenda por la formalización de la actividad para intervenir con capacitación y planes integrales que minimicen los riesgos; la integración con el sistema de transporte masivo; desincentivar y controlar la compra y venta de motocicletas; prohibir las relaciones de explotación asociadas al fenómeno; propiciar la creación de cooperativas, acompañar con planes alternativos la sustitución del negocio desarrollando competencias para el

emprendimiento; todo con el fin de dar respuestas integrales a una problemática compleja que requiere de la participación mancomunada de las autoridades y los ciudadanos, que beneficie la calidad de vida y la convivencia ciudadana.

La integración con el sistema de transporte masivo se daría para aquellos lugares donde el acceso aun no está garantizado para otro tipo de vehículos por no contar con las vías y la infraestructura adecuada para que el transporte formal logre una cobertura plena, allí se establecerían unas estaciones formales de mototaxis que complementen el sistema, pensado no como una solución definitiva sino transitoria a la falta de infraestructura vial de zonas deprimidas. La visión debe aspirar a mejorar las condiciones actuales y a una transformación paulatina del fenómeno, que antes de excluir propenda por soluciones integrales y beneficiosas para la ciudadanía en general.

Es prioridad reducir las cifras de muertes, accidentes, lesiones, enfermedades ocupacionales y todas esas variables que van en detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos. Se debe entonces intervenir con recursos, planes y políticas, que otorguen mayores garantías a los mototaxistas, usuarios, no usuarios y todos aquellos con quienes se comparte la vía pública. **Los mototaxistas, por su parte, deberían avanzar en su organización interna.** Ellos han intentado infructuosamente hasta la fecha, es importante una organización desde las bases y por células de trabajo que se agrupen por criterios de afinidad ya sea por rutas o zonas de trabajo. Lo más importante de esta organización es el intercambio de conocimientos y saberes, tanto experto como empírico, compartir y entender las necesidades y potencialidades como sector, **escucharse y reconocerse como colectivo** con intereses comunes para así desplegar estrategias en beneficio tanto de ellos

mismos como de la comunidad, usuarios y ciudadanía. Todo lo anterior con un enfoque de desarrollo endógeno, que pretende la participación activa de la misma comunidad y se haga a través de sus propias ideas e iniciativas.

Es necesario **organizar el transporte público e insertar el mototaxismo en él**. Cartagena tiene barrios enormes, donde además el acceso es precario. Si bien es prioridad por la seguridad de todos mejorar las vías en primera instancia, también es posible que junto con una ruta alimentadora interna de buses, **las motos sirvan de alimentadoras alternativas** para todos aquellos que las prefieran por diferentes motivos. **Las motos deberían integrarse formalmente al sistema de Transporte Masivo** y así un aspecto de la cultura local, se insertaría en un modelo de desarrollo impuesto desde el centro. Un trabajo informal se convertiría en formal y los mototaxistas que han sido víctimas de estigmatizaciones y que se han sentido excluidos de la sociedad, se sentirían parte de ella y de su desarrollo. Eso inmediatamente generaría cambios más sustanciales que los de apariencia que da el cemento y las construcciones, se habla de cambios en las motivaciones y percepciones del ciudadano frente a su ciudad y su rol en ella, generaría sentimientos de pertenencia, participación y un valor a las propias capacidades para transformar el entorno y sus horizontes de lucha y deseo. De todas formas es importante mejorar las vías y la señalización de las mismas.

Hay que contar también con un **censo de mototaxistas y caracterización** de los mismos. A partir del censo, dividir la población de mototaxistas en grupos a intervenir: quienes seguirán en el oficio y quienes sustituirán el oficio (reconversión económica).

Se debe **procurar un desarrollo participativo local, restringir el monopolio** y reglamentar en favor de los mototaxistas como propietarios y generadores de

microempresas en sus barrios y localidades, es decir, evitar que grandes capitalistas se abroguen el negocio y garantizar que no se den relaciones de explotación, todo por el contrario, se gesticule una agremiación soportada en valores como la solidaridad y la cooperación, rasgos que son visibles hoy día en situaciones de accidentes o protestas.

Potenciar sus fortalezas como cuerpo social activo, participativo, poderoso, de manera que capitalicen sus experiencias de protestas hacia reclamos menos temerarios, menos coyunturales, pero igualmente eficaces, conscientes de la necesaria unión para la demanda y exigencia de derechos vulnerados, para auto-reconocerse como sujetos de derecho y como colectividad capaz de capitalizar su fuerza de aglutinamiento en fuerzas transformadoras.

Trabajar por la **capacitación** en diferentes frentes:

1. Reconocimiento de las **normas de tránsito**, de los riesgos y peligros de la actividad, medidas de protección y **prevención de riesgos y enfermedades** “ocupacionales”.

2. Emprendimiento, administración, formación de cooperativas, créditos y finanzas.

3. **Desarrollo local participativo/Cultura Ciudadana**: desarrollo de competencias ciudadanas para el entendimiento del oficio desde una visión más integral, corresponsable y para desarrollar visiones de transformación y crecimiento económico a partir de una actividad que sirve como base para tener las posibilidades de decidir la vida que se desea. Diseñar (como un trabajo colectivo de los mismos actores, que piensen y reflexionen sobre sus mismas necesidades y aspiraciones) un **plan de sustitución del “negocio”** del mototaxismo o **inserción laboral alternativa**, dado que, definitivamente las más de 40 mil motos no podrán integrarse ni al sistema de transporte masivo, ni rodar simultáneamente

con él y mucho menos obtener una compensación económica por dejarlo, quizás un incentivo, un bono o un fondo de crédito. Muchos de los mototaxistas tenían un oficio diferente y algunos una profesión, pero la falta de empleo los llevó a tomar esta actividad, y en ese sentido, el censo y caracterización serán un instrumento útil para diseñar los planes alternativos de empleo. La ciudad, con potencialidades para desplegar parques culturales temáticos, el transporte multimodal (habilitar caños, lagunas y cuerpos de aguas internos para el transporte acuático), recuperación y protección de plazas, playas y parques, más otras fuentes de empleo a partir del gasto público, la inversión y alianzas público-privadas, podrían generar opciones para estas personas.

Y la más ambiciosa de las recomendaciones: implementar toda una apuesta al **mototaxismo formal**, que incluya la construcción y adecuación de una infraestructura vial que permita la circulación de peatones, ciclistas, motociclistas y el sistema de transporte masivo con la habilitación de carriles exclusivos para cada uno. Con esta alternativa, la idea es ajustar las características del servicio de manera que sean más seguras. El servicio de motos ejecutivas existe en otros países tales como España, Londres, Francia etc. y es un servicio exclusivo que permite ahorrar tiempo en el desplazamiento, sin embargo, su concepción es muy distinta a los usos que se han dado en Cartagena, la referencia se hace para notar que no es una idea descabellada como podrían pensarlo quienes basan sus concepciones de desarrollo en lo que hacen estos países europeos y que consideran que el mototaxismo es una plaga oriental.

10. REFERENCIAS

- Abello, A., Aleán, A., & Berman E. (2013). Cultura y desarrollo: Intersecciones vigentes desde una revisión conceptual reflexiva. En A. Martinel (Coord.), *Cultura y desarrollo: Un compromiso para la libertad y el bienestar* (pp. 75-90). Cartagena, Colombia: Fundación Carolina- Siglo XXI.
- Acosta, S. (2014, septiembre 9). Los negocios en París viajan en mototaxi. Recuperado de <http://cincodias.com>
- Almeida da Silva, L., Do Carmo, M., & De Souza, F. (2013). Associação entre acidentes de trabalho e os níveis de carboxi-hemoglobina em trabalhadores mototaxistas. *Latino-America. Enfermagem*, 21(5), 1119-1126.
- Althusser, L. (1970). *Ideología y aparatos ideológicos de Estado, "Fichas"*. Buenos Aires, Argentina: Nueva Visión.
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia. (2012). *Importancia Social de la motocicleta en Colombia*. Recuperado de <http://www.andi.com.co/>
- Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (2012). Importancia Social de la motocicleta en Colombia. Recuperado de http://www.andi.com.co/pages/proyectos_paginas/proyectos_detail.aspx?pro_id=232&Id=76&clase=8&Tipo=2
- Banco de la República (2000). *Cuadernos de coyuntura social. Segundo semestre de 2000*. Cartagena, Colombia: Banco de la República.
- Behrentz, E. (2007, mayo 18). Una amenaza para Bogotá. El Tiempo. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2499386>
- Brieva, J. (2006). El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico [Documento en línea]. Recuperado de www.elpais.com.co/elpais/archivos/estudio-mototaxismo.pdf
- Brum, M., Braga, M., & Teresinha, F. (2011). Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 64(6), 1048-1055.
- Caracol (2006). El ministro del transporte Andrés Uriel Gallego habla de reglamentación del mototaxismo. *Caracol*. Recuperado de http://caracol.com.co/radio/2006/09/08/audios/1157707860_330267.html
- Cardona, M. A (2011, junio 11). Muertes Por accidente de moto aumentan en 66%. *El Universal*. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/muertes-por-accidente-de-moto-aumentan-un-66-28729>
- Carranza, P. (2011). *Cuantificación de micronúcleos en células de sangre periférica de mototaxistas que trabajan en la ciudad de Cartagena de Indias* [Trabajo de maestría] Universidad Nacional, Bogotá, Colombia.
- Cartagena Cómo Vamos (2010). Responsabilidad ciudadana. Recuperado de <http://cartagenacomovamos.org/contenidos/cuadros-responsabilidadciudadana-2010.pdf>

- Castillo Osorio, 2010. El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en Montería? Barranquilla, Colombia: Editorial Universitaria de la Costa-CUC.
- Centro de observación y seguimiento del Delito. (2014). *Informe Anual de Muerte por Causa Externa, Cartagena de Indias-2013*. Recuperado de <http://www.cosed.distriseguridad.gov.co/a/wp-content/uploads/2014/02/Informe-MCE-AnualFinal.pdf>
- Cervero, R., & Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, 14(6), 445-457.
- Colprensa (2012). Mototaxismo: ¿Aliado de la delincuencia? *El Universal-Colprensa*. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/actualidad/mototaxismo-%C2%BFaliado-de-la-delincuencia-45330>
- Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas. (2012). VII Estudio Sociodemográfico de los Usuarios de Motos en Colombia. Recuperado de http://www.academia.edu/21856546/S%C3%A9ptimo_Estudio_Sociodemogr%C3%A1fico_de_los_usuarios_de_motos_en_Colombia_S%C3%89PTIMO_ESTUDIO_SOCIODEMOGR%C3%81FICO_DE_LOS_USUARIOS_DE_MOTOS_EN_COLOMBIA.
- Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas. (2013). *VIII Estudio Sociodemográfico de los Usuarios de Motos en Colombia*. Recuperado de <https://www.scribd.com/presentation/183931615/Estudio-demografico-de-los-usuarios-de-motos-en-Colombia-Comite-de-Ensambladoras-Japonesas>.
- Córdoba, F. (2011). ¿Es la moto un medio de transporte sostenible? *ecomovilidad.net* Recuperado de <https://ecomovilidad.net/madrid/moto-movilidad-sostenible/>
- Da Silva, E. R., Cardoso, B.C., & Santos, M. P.S. (2011). O aumento de taxa de motorização de motocicletas no Brasil. *Revista Brasileira de Administração Científica*, 2(2), 49-63.
- Duffy, M., & Robinson, T. (2004). An econometric analysis of the motorcycle ownership in the UK. *International Journal of Transport Management*, 2(3-4), 111-121.
- El Planeta (2011). Lo que se oculta detrás del mototaxismo. *El Planeta*. Recuperado de <http://www.raadberrio.com/article/lo-que-se-oculta-detr%C3%A1s-del-mototaxismo>
- Escobar, A. (2003). Mundos y conocimientos de otro modo: el programa de investigación de modernidad/colonialidad Latinoamericano. *Tabula rasa*, (1), 56-86.
- Escobar, A. (2005). El "postdesarrollo" como concepto y práctica social. En D. Mato (coord.), *Políticas de economía, ambiente y sociedad en tiempos de globalización*. (pp. 17-31). Caracas, Venezuela: Universidad Central de Venezuela.
- Escobar, A., Álvarez, S., & Dagnino E. (2001). Introducción: Lo cultural y lo político en los movimientos sociales latinoamericanos. En A. Escobar., & S. Álvarez. & E. Dagnio (Ed.), *Política cultural y cultura política. Una nueva mirada sobre los*

- movimientos sociales latinoamericanos* (pp. 17- 30). Bogotá, Colombia: Tauros-Icanh.
- espaciomadrid (2012, octubre 12). MotoTAXI “low cost” en Madrid. Recuperado de: www.espaciomadrid.es
- Espinosa, C., Rodríguez, C., & Uribe, M. (2008). *El Impacto Socioeconómico del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Montería* [Tesis maestría]. Universidad de la Sabana, Chía, Colombia.
- Fals Borda, O. (2002). *Historia doble de la Costa*. Bogotá, Colombia: El Áncora.
- Foucault, M. (1999). *Obras esenciales/ Michael Foucault*. Barcelona, España: Paidós.
- Gálvez, H. (2012). *La importancia de la organización en el sistema de servicio de transporte de Mototaxis del Distrito de Chíncha Alta* [Trabajo de grado]. Universidad Privada San Juan Bautista, Chíncha Alta, Perú.
- Gaviria, A. (2011, julio 10). La revolución ruidosa. *El Espectador*. Recuperado de: <http://www.elespectador.com/opinion/revolucion-ruidosa>
- Giraldo, W., & Toro, M. (2008). Estimación de la emisión de contaminantes por motocicletas en el Valle de Aburra. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 75(156), 241-250.
- Golub, A., Balassino, R., Araújo, A., & Ferreira, E. (2009). Regulation of the informal transport sector in Rios de Janeiro, Brazil: welfare impacts and policy analysis. *Transportation*, 36(5), 601-616.
- Gómez – Quintero Juan David. (2010). *La colonialidad del ser y del saber: la mitologización del desarrollo en América Latina*. AGO.USB Medellín-Colombia V. 10 No 1 PP. 1-276 Enero - Junio 2010 ISSN: 1657-8031
- Gonzales, P. (2006). *Sociología de la explotación*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO.
- Gramsci, A. (2001). *Cuadernos de la cárcel*. Ciudad de México, México: Ediciones ERA-Universidad Autónoma de Puebla.
- Guillen, M. D., Ishida, H., & Okamoto, N. (2013). Is the use of informal public transport modes in developing countries habitual? An empirical study in Davao City, Philippines. *Transport Policy*, 26, 31-44.
- Gutiérrez, R. (2008). *Los ritmos del Pachakuti. Movilización y Levantamiento Indígena-Popular en Bolivia (2000.2005)*. Buenos Aires, Argentina: Tinta Limón.
- Herazo, B., Domínguez, R., Olarte, S., & Quitian, L. (2011). Discapacidad y mototaxismo en Cartagena, Colombia. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 29(4), 469-473.
- Holz, R. F., & Lindau, L.A. (2009). Panorama internacional do uso e operação de motocicletas [Trabajo de grado]. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil.
- Kopp, P. (2011). The unpredicted rise of motorcycles: A cost benefit analysis. *Transport Policy*, 18(4), 613-622.

- Limobike (2012). Recuperado de <http://www.virginlimobike.com/payments.php>
- López, C. (2011, julio 11). Mototaxismo: progreso o pobreza. Recuperado de http://www.cecilialopezcree.com/k_OldTopics/c_Nacional/2011/3_Trimestre/b_Mototaxismo.html
- Maldonado, N. (2007). Sobre la colonialidad del ser: contribuciones al desarrollo de un concepto. En S. Castro., & R. Grosfoguel (Ed.), *El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global.* (pp. 127-167). Bogota, Colombia: Lesco-Pensar- Siglo del Hombre Editores.
- Martin-Barbero, Jesús (1987), *De los medios a las mediaciones*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Mazorco Irureta, G. (2010). La descolonización en tiempos del Pachakutik. *Polis: Revista Latinoamericana*, 27, 1-21.
- Meisel Roca, A. (2011, julio 8). La revoulución de las sabanas. *El Espectador*. Recuperado de <http://www.elespectador.com/>
- Mignolo, W. (2003). Un paradigma otro: Colonialidad global, pensamiento fronterizo y cosmopolitismo crítico. En Akal editores (Ed.), *Historias locales-diseños globales: colonialidad, conocimientos subalternos y pensamiento fronterizo.* (pp. 19-60). Madrid, España: Akal.
- Montes Camacho, M. (2012, mayo 14). Hay 1.986 motos inmovilizadas en patios del DATT. *El Universal*. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/hay-1986-motos-inmovilizadas-en-patios-del-datt-76286>
- Montes Camacho, M. (2012, septiembre 7). Restricciones para motos aplican en todas las vías de Cartagena. *El Universal*. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/restricciones-para-motos-aplican-en-todas-la-vias-de-cartagena-90027>
- Oshima, R., Fakuda, A., Fakuda, T., & Satiennam, T. (2007). Study on regulation of motorcycle taxi service in Bangkok. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 6, 1828-1843.
- Torres, P. (2011, septiembre 9). Alcaldía se pronuncia ante protestas de mototaxistas en Cartagena. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/alcaldia-se-pronuncia-ante-protestas-de-mototaxistas-en-cartagena-43057>
- Preciado Púa, S. (2013, abril11). Los patios del DATT se están convirtiendo en cementerio de motos. *El Universal*. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.co/cartagena/local/los-patios-del-datt-se-estan-convirtiendo-en-cementerios-de-motos-115720>
- Quijano, A. (2000). Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. En: E. Lander, (Ed.). *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas.* (pp. 201-246). Buenos Aires, Argentina: CLACSO.
- Quijano, Aníbal. 2000. "Colonialidad del poder y clasificación social". *Journal of World-System Research*. (2): 342-386.
- Rama, A. (1984). *La Ciudad Letrada*. Montevideo, Uruguay: ARCA.

- Red Nacional de Información. (2012). Desplazamiento. Recuperado de <http://cifras.unidadvictimas.gov.co/Home/Desplazamiento>
- Redacción Cartagena. (2013, enero 9). Datt, en Cartagena, impuso más de 44 mil comparendos en el 2012. *El Tiempo*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12500834>
- Salum, L. (2012). *Influencias de las políticas públicas aplicadas al mototaxismo en la ciudad de Montería - departamento de Córdoba para el periodo 2002-2012* (Tesis de Maestría). Escuelas Superior de Administración Pública, Montería, Colombia.
- Sánchez, A. (2011). La economía del mototaxi, el caso en Sincelejo. *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, (140), 1-54.
- Sen, A. (2000). *Desarrollo y libertad*. Buenos Aires, Argentina: Planeta.
- Taxi Moto Bruno (2014). Recuperado de <http://www.taximotobruno.fr/equipements.html>
- Vasconcellos, E. A. (2008). O custo social da motocicleta no Brasil. *Revista dos Transportes Públicos*, 30-31, 127-142.
- Yáñez, M., & Villalba, J. (2010). Evaluación socioeconómica de la medida del pico y placa sobre el mototaxismo en Cartagena. *Revista Jornadas de Investigación*. 2(1),15-35.
- Zibechi, R. (2008). *Cartografía Política de las periferias urbanas latinoamericanas*. Buenos Aires, Argentina: La Vaca.