

**EFFECTOS Y PRÁCTICAS SOCIALES DEL MOTOTAXISMO EN LA REALIDAD
SOCIAL DE PALMIRA, VALLE DEL CAUCA.**

CATALINA POLANCO RAMIREZ

**UNIVERSIDAD DEL VALLE, SEDE MELENDEZ
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONOMICAS
SANTIAGO DE CALI
2023**

**EFFECTOS Y PRÁCTICAS SOCIALES DEL MOTOTAXISMO EN LA REALIDAD
SOCIAL DE PALMIRA, VALLE DEL CAUCA.**

CATALINA POLANCO RAMIREZ

Trabajo de grado para optar por el título de Socióloga

Director

JAN GRILL

Antropólogo Social y Cultural

**UNIVERSIDAD DEL VALLE, SEDE MELENDEZ
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONOMICAS
SANTIAGO DE CALI**

2023

AGRADECIMIENTOS

Dedico este logro a mi adorada abuela María Olga Aguirre, quien nos enseñó el amor de Dios, el trabajo duro y la tenacidad, nos inspiras y enorgulleces.

Agradezco a mis padres Gloria Ramírez y Juan Manuel Polanco quienes me honran cada día de mi vida con su invaluable amor y ayuda, también agradezco a Yenny Mayorquín quien con su confianza, ayuda y guía ha aportado enormemente a la construcción de esta faceta profesional de mi persona.

Igualmente, gracias a las y los mototaxistas que contribuyeron a este trabajo con sus oportunos testimonios y explicaciones. Finalmente agradezco también a mi director de tesis el profesor Jan Grill cuya valiosa orientación fue fundamental para esta investigación.

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	5
INTRODUCCION.....	5
Capítulo I : El fenómeno del mototaxismo.....	6
1. Planteamiento del problema.....	7
2. Objetivos	14
Objetivo General	14
Objetivos Específicos.....	15
3.Estrategia de investigación	15
4.Estado del arte	20
5.Marco teórico.....	26
6.Marco normativo y contextual.	36
Capitulo II : El trabajo del mototaxista	38
1. El mototaxismo en la práctica	38
1.1 <i>Apropiarse del mototaxismo: capital, fachada y modales de los mototaxistas.....</i>	<i>40</i>
1.2 <i>Formas de funcionamiento del mototaxismo en Palmira.....</i>	<i>45</i>
2. Estrategias de trabajo y relacionamiento.....	50
2.1 <i>Rutinas laborales e incertidumbres del oficio.....</i>	<i>51</i>
2.3 <i>Estrategias de relacionamiento con la autoridad</i>	<i>58</i>
3. Formas de organización relacionadas con las prácticas sociales de los mototaxistas en Palmira.....	64
3.1 <i>Cooperativas de motoservicio.....</i>	<i>65</i>
3.2 <i>SUM: Sindicato único de Mototaxistas</i>	<i>69</i>
Capitulo III: El mapa del mototaxismo: Efectos del Mototaxismo en el municipio de Palmira.	70
1. Contexto general de la oferta de medios de transporte en el casco urbano del municipio.....	70
2. Invasión de rutas en la distribución espacial del mototaxismo en el casco urbano	73
Conclusiones	79
Referencias.....	81
Anexos	85
Anexo 1. Registro fotográfico del trabajo de campo.....	85

RESUMEN

En la década reciente el mototaxismo se consolidó de alguna manera como un medio de transporte y un modo de trabajo fundamental en la movilidad y economía de miles de personas en el departamento del Valle del Cauca y en otras partes del mundo. Partiendo de una investigación etnográfica con un grupo de seis mujeres y hombres mototaxistas, en este estudio se indagó sobre los efectos del funcionamiento del mototaxi en el municipio colombiano de Palmira. Para este análisis se utilizaron nociones sociológicas de economía informal, trabajo informal y transporte informal, tanto como las de capital poseído, apropiación, fachada y modales. Los resultados se presentan en dos apartados divididos en practicas y efectos del mototaxismo, mientras que en el segundo capítulo se expone el entramado social detrás del fenómeno, en el capítulo tercero se hace un balance de la distribución de este tipo de transporte en el casco urbano del municipio por medio de una representación gráfica de la influencia del mototaxi en el territorio a la que podríamos llamar “el mapa del mototaxismo en Palmira”.

Palabras clave: Mototaxismo, trabajo informal, transporte informal, practicas sociales, efectos sociales

INTRODUCCION

El servicio de mototaxi y en general el trabajo independiente en moto es un fenómeno presente en muchos contextos urbanos latinoamericanos. En Colombia este tipo de transporte está prohibido pero su uso viene difundiéndose como un tipo de transporte y como una modalidad de trabajo. Aunque este tema ha venido despertando cada vez mayor interés por parte de la comunidad académica, sigue sin ser profundamente estudiado por las autoridades administrativas correspondientes como las alcaldías municipales, en Palmira por ejemplo, los proyectos relacionados con el transporte buscan estimular el uso del transporte tradicional (esto será profundizado más adelante en este trabajo).

De esta manera, en la presente investigación se busca *analizar cuáles son los efectos del funcionamiento del mototaxismo en el municipio de Palmira, Valle del Cauca*. Teniendo en cuenta la realidad social del contexto local que permite que el fenómeno se desarrolle con particularidades que serán descritas más adelante. Para cumplir el objetivo se llevó a cabo un estudio exploratorio-descriptivo a través de un método de investigación cualitativa basado en la Observación no participante, la selección de entrevistados por bola de nieve y la entrevista en profundidad o semi estructurada, métodos y técnicas de la investigación que integrados permiten llegar a valiosos hallazgos.

Así, este estudio se divide en tres capítulos que progresivamente resuelven la pregunta de investigación. En el primer capítulo se exponen los criterios conceptuales bajo los que fue analizado el fenómeno del mototaxismo, incluye *el planteamiento del problema, objetivos, metodología o estrategia de investigación, estado del arte, marco teórico y un marco normativo y contextual*.

En el segundo capítulo se aborda la actividad laboral de los mototaxistas a través del análisis de las prácticas sociales que constituyen el modo de trabajo del mototaxismo esto incluye tipos de servicios, formas de laborar, herramientas de trabajo etc. En el tercer capítulo se aborda la relación del mencionado con otros medios de transporte y se habla sobre los efectos de este fenómeno en la *configuración de la movilidad del municipio* a través del análisis de medios del transporte público y la distribución del servicio de mototaxi en Palmira como una *consecuencia práctica o efecto de la normalización de esta actividad laboral en la realidad social del municipio*. Finalizando, se encuentran las conclusiones donde se emiten algunas consideraciones finales correspondientes a la relación entre esta actividad laboral y el transporte público.

Capítulo I : El fenómeno del mototaxismo

Este primer capítulo inicia planteando la problemática de interés, los efectos prácticos, mecanismos y conflictos de la existencia de una dinámica urbana de movilidad y trabajo informal como lo es el “moto-taxismo”, que van en contravía de los planes de desarrollo urbano del estado colombiano y de la normatividad emanada del Código Nacional de Tránsito

(Ley 769/2002); además se exponen los objetivos, metodología, marco teórico, estado del arte y marco normativo y contextual, que dan alcance a esta investigación y contextualizan al fenómeno social y las relaciones entre el entre sujeto, trabajo y sociedad.

1. Planteamiento del problema

Esta investigación ofrece una aproximación sociológica al trabajo informal (por cuenta propia), mediante el estudio del moto-taxismo como una forma de trabajo y un medio de transporte informal e ilegal de uso frecuente en el municipio de Palmira, Valle del Cauca, esto mediante el reconocimiento de las relaciones entre los actores involucrados en este hecho social y de los efectos que tiene en la configuración de la ciudad; aportando así a las ciencias sociales elementos principalmente descriptivos y analíticos, que contribuyan a empezar a comprender, caracterizar y organizar un fenómeno cuyo estudio requiere ser profundizado en el contexto local. El uso intensivo de las motocicletas y su relación con las prácticas de trabajo, son el preámbulo de la ocurrencia del fenómeno del mototaxismo, un punto de partida para contextualizar la importancia que ha cobrado el tema en el país, son las declaraciones y propuestas del Ministro de Transporte, Guillermo Reyes, en el desarrollo de la Mesa de Trabajo con el *gremio motociclista* realizada el pasado mes de octubre de 2022:

(...) hablamos de que hay más de 10 millones de motos, y hoy en día, la moto es una fuente de trabajo fundamental que no podemos ignorar (...). El jefe de la cartera de Transporte también mencionó que tiene un par de proyectos de ley que le gustaría conversar con los motociclistas, propuso la creación de Veedurías de Motociclistas, para que informen sobre el estado de las vías y fallas en la señalización, entre otros temas a mejorar.” (El ministro de Transporte propone la creación de Veedurías de Motociclistas, 2022).

A través de estas posturas que emana el gobierno, se puede reconocer un valor social del que se han apropiado los usuarios de motocicleta, aunque esta valoración parte de la contribución a la economía que se hace a través del uso de las motos para diversas formas de trabajo formales e informales, hay que hacer hincapié en que el tratamiento que se le ha dado hasta

ahora al mototaxismo es de tipo restrictivo, es decir que está prohibido desde la normatividad, en contraste, en la práctica se presenta como un servicio más de transporte. Así, el oficio como tal de los mototaxistas se debate en un dualismo donde provee de accesibilidad y movilidad a sectores territoriales y humanos donde no llega eficientemente el transporte público; al mismo tiempo trasgrediendo la ley colombiana al poner en riesgo a otras personas transportándolas en un vehículo que no posee las condiciones de seguridad que se requieren en el transporte público de personas.

Para avanzar en la comprensión de este tipo de relación entre el moto-taxista, el moto taxismo y la sociedad, se señalarán aspectos relativos a la organización individual y colectiva del fenómeno; la aproximación a los actores que laboran como moto taxistas y al contexto en el que se reproduce esta práctica de transporte fueron una parte fundamental del proceso, Giddens (1984) afirma: “El estudio de una vida cotidiana es parte esencial del análisis de la reproducción de prácticas institucionalizadas. (...)«Contexto» supone: a) los límites espacio-temporales... b) la co presencia de actores... y c) reflexión del fenómeno.” (p 307). Así, para abordar el problema de investigación se partirá de conocer de primera mano los mecanismos por medio de los cuales funciona, esto mediante su indagación desde la observación no participativa en la cotidianidad.

En esta línea de ideas, este argumento también contrastará nociones de los campos de estudio de Sociología del trabajo y Sociología urbana y del transporte, de los que se derivan categorías como *trabajo informal* y la influencia de los *vínculos y organización* los actores en la transformación de la sociedad como un proceso que ocurre cotidianamente (Giddens, 1991) (De Soto, 1986).

En términos generales, también se tuvo en cuenta cómo la globalización mediante el rápido desarrollo tecnológico de la industria automotriz le ha dado forma a la vida económica de ciudades y municipios transformando aspectos que van desde la conformación del paisaje urbano hasta la división social del trabajo (Castells M. , 1972). En ese sentido, llama la atención como el fenómeno del transporte ilegal de pasajeros en moto se presenta en países tan lejanos como Tailandia y la India y otros más cercanos como Argentina, El Salvador, Venezuela y Brasil, analistas consideran que la accesibilidad para la adquisición de vehículos a través de créditos influye no solo en el crecimiento del parque automotor de los países sino

en el crecimiento del moto trabajo y con este, el transporte de personas, el Banco de desarrollo para América Latina (2015) afirma:

Estos bajos costos de adquisición pueden ser atribuidos a reducciones arancelarias e incentivos para crear empleos en la industria de ensamblaje de motocicletas, así como facilidades de crédito para los compradores. Por ejemplo, como política de desarrollo económico, en el 2014 el gobierno argentino hizo un acuerdo de precios con el sector de ensamblaje y comercialización de motocicletas, mediante lo que se denomina Programa Nacional de Precios Cuidados. El programa incluye en su lista 39 modelos de motocicletas y establece que por medio del organismo estatal Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES) se podrán financiar hasta 15.000 pesos argentinos (aproximadamente USD 1.670) para pagarse en 40 cuotas mensuales. En Colombia se puede adquirir una motocicleta sin tener cuota inicial y pagando 48 cuotas mensuales de 130.000 pesos colombianos (aproximadamente USD 50).(p. 25).

Cabe resaltar que el fortalecimiento de la industria automotriz se proyectó como la principal apuesta en materia de transporte por parte del estado colombiano en el Dialogo latinoamericano de transporte (realizado el pasado mes de marzo del año 2022), la adquisición masiva de vehículos aparece entonces como una alternativa a los vacíos que deja la implementación de sistemas de transporte público que abordan desequilibradamente las practicas cotidianas de movilidad urbana.

Así, aspectos como el aumento de la accesibilidad a motocicletas, el crecimiento de las ciudades (y por ende la demanda de medios de transporte que suplan las condiciones del desarrollo urbano), y la precariedad del mercado laboral, son elementos del contexto en el que emerge el moto taxismo como actividad laboral en Colombia. Yanéz & Acevedo, afirman:

Este transporte que es conocido como moto taxismo, tiene sus raíces en los profundos problemas sociales de las ciudades colombianas (...) las deficiencias en el sistema de transporte público formal, la caída en el precio de las motocicletas y las facilidades de financiación han contribuido a la extensión y fortalecimiento de la problemática. En Colombia, el transporte de pasajeros en motocicletas se originó alrededor de los años ochenta en el corregimiento de Cotorra (Córdoba) en respuesta a la necesidad de transporte

de la población de este corregimiento hasta la carretera que conducía a Lorica o Montería.(p,37).

Estas razones de ser del fenómeno también son señaladas por analistas de áreas como Economía, Estadística y Sociología que convergen en encontrar al desempleo como causante de un incremento en la informalidad laboral que puede presentarse de diversas formas que representen actividades productivas realizadas autónomamente. (De Soto, 1986)

En relación con este planteamiento, es pertinente tener en cuenta el comportamiento de algunos de los principales indicadores del mercado laboral en Colombia, en noviembre de 2022, la tasa de desempleo en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 9,1%, lo que representó una reducción de 3,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2021 (12,2%). La tasa global de participación se ubicó en 65,5%, lo que significó un aumento de 2,1 puntos porcentuales respecto a noviembre de 2021 (63,4%). Finalmente, la tasa de ocupación fue 59,5%, lo que representó un aumento de 3,9 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2021 (55,6%), (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, 2022)

Complementariamente, en el mes de noviembre de 2022, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 22.486 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Industrias manufactureras; Actividades artísticas, entretenimiento recreación y otras actividades de servicios; y Comercio y reparación de vehículos con 2,0, 1,6 y 0,8 puntos porcentuales, respectivamente, (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, 2022)

En contraste, con respecto a la distribución según posición ocupacional entre la población ocupada, se encontró que, en noviembre de 2022, el Obrero, empleado particular; Empleado doméstico y Patrón o empleador fueron las posiciones ocupacionales que más aportaron positivamente a la variación de los ocupados en el total nacional con 6,6, 1,0 y 0,5 puntos porcentuales, respectivamente. De la misma forma, en relación al lugar del trabajo por cuenta propia en este mismo informe se refiere que en noviembre de 2022, un total de 9.347 personas estuvieron laborando como trabajadores cuentapropistas, esta cifra se encuentra un 2,5 % por debajo a la de noviembre del año 2021 cuando el tamaño de la población de

ocupados por cuenta propia fue de 9.588 personas. (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, 2022).

En cuanto a la medición de la informalidad, para el total nacional, en el trimestre octubre - diciembre 2022 la proporción de ocupados informales fue 57,8%, lo que significó una disminución de 1,4 puntos porcentuales respecto al mismo trimestre del año anterior (59,2%). Por otra parte, para las 13 ciudades y áreas metropolitanas, esta proporción fue 43,1%, lo que representó una disminución de 1,7 puntos porcentuales respecto al trimestre octubre - diciembre 2021 (44,8%) (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, 2023)

En contraparte, en términos de movilidad, la popularidad del moto taxismo se debe a que realiza un aporte a la vida económica de las ciudades en medida que los desplazamiento que provee tienen un efecto en la accesibilidad de las personas a la ciudad porque es económico y rápido. Mediante un estudio realizado en 17 ciudades colombianas por la Corporación Fondo de Prevención vial (2013), en promedio, la tarifa del servicio de mototaxi es 22% menor que la del bus urbano o colectivo y 65% menor en comparación con la del taxi; además se estima que el servicio de mototaxi ofrece un ahorro en tiempo de 18 minutos en promedio con respecto a un viaje a pie, 15 minutos en comparación con el transporte público urbano (bus), 5 minutos con la bicicleta y carro particular, y 4 minutos con el taxi. (p 7) (Banco de Desarrollo de América Latina , 2015).

Aunque el moto taxismo se consolida como una práctica laboral que dignifica las vidas de quienes ejercen como tal y como un transporte provee a diario a cientos de personas el acceso a la ciudad, como se mencionó anteriormente, posee unos conocidos y tratados efectos colaterales que son negativos para la administración pública en materia de seguridad vial y mortalidad, pero, entre líneas, aparecen las consecuencias estructurales y los efectos jurídicos los cuales son la cara el conflicto entre los moto taxistas y otros medios de transporte.

Un ejemplo de los conflictos que han surgido como consecuencia del desarrollo de esta práctica de transporte, fue el caso entre la administración municipal de Santa Marta y una empresa de transporte colectivo, en el mes de Mayo de 2018, finaliza un litigio de 10 años donde el Consejo de Estado colombiano condena al Distrito de Santa Marta a resarcir los daños causados a la empresa de transportes El Rodadero, Rodatours S.A , por su

responsabilidad extracontractual al no haber controlado oportunamente el transporte informal de pasajeros en mototaxi, hecho al que se le atribuye la crisis financiera de la empresa. A pesar de las apelaciones, la sentencia determinó que el ente territorial tendría que pagarle a la empresa el dinero que dejó de captar durante la totalidad del tiempo de afectación, según los demandantes las pérdidas podrían ascender hasta los 11 millones de COP diarios (Por mototaxismo, consejo de estado condenó a Santa Marta, 2018).

En el contexto palmirano, se presume que el uso intensivo del moto taxi condicionó y afectó el primer intento de implementación de un sistema de transporte público integrado para la ciudad (TUPAL: Transporte Unificado de Palmira), aunque esto representa consecuencias negativas a nivel administrativo, económico, cultural y ambiental de las cuales no se ha rendido cuentas, hasta ahora, los pronunciamientos al respecto culpan directamente a quienes ejercen el mototaxismo. Gustavo Builes (Estudio sobre construcción de terminal en Palmira arrancaría en octubre, 2020) afirma que se requiere realizar un estudio que debe incluir un diagnóstico del plan de movilidad actual de la ciudad y el tema crítico del transporte urbano que fue totalmente arrasado por la informalidad: mototaxistas y taxis colectivos. Así mismo, hizo énfasis: “El transporte urbano fue arrasado por la informalidad y llevó a TUPAL, Transporte Unificado de Palmira, a la quiebra, lo más seguro es una demanda del operador contra el municipio”(Gustavo Builes en entrevista para El Tiempo, 2020). Esta es una de las principales quejas que existen sobre las falencias o la crisis del transporte público en el municipio.

El fracaso de este proyecto se traduce en un atraso en materia de infraestructura, así mismo en la postergación de políticas de ordenamiento que profundicen transversalmente la comprensión de las dinámicas del contexto, Figueroa (2001) afirma que la accesibilidad y muchas veces las condiciones de infraestructura y equipamiento de los barrios populares aparrados, tampoco permiten una buena cobertura de los servicios de transporte público formales, lo que concita al desarrollo de servicios más precarios de transporte público, informales o ilegales, que ofrecen mayor agilidad y facilidad para atender estas demandas, con mayor rapidez para acceder a las áreas centrales desde los barrios muy distantes.

En ese sentido, es oportuno pensar en el proceso de urbanización que ha seguido Palmira en las últimas décadas, según el DANE(2018) al año 2018 se registraron 349.294 habitantes en

Palmira, reflejando un crecimiento de 8,6% en la población total del municipio con respecto al año 2005, además, en materia de viviendas habitadas, Palmira paso de registrar 67,272 en el año 2005 a un total de 103,070 viviendas en el año 2018, reflejando así un incremento del 53% del área residencial habitada en el transcurso de 13 años (DANE,2018); Este fenómeno obedece al horizonte del Plan De Ordenamiento Territorial POT vigente de Palmira(192/2014). El actual POT se formuló en el año 2001 y se ha modificado en cuatro ocasiones por los acuerdos 058 de 2003, 080 de 2011, 028 de 2014, compilados en el decreto 192/2014, hay que tener en cuenta que estos planes tienen un tiempo límite de aplicación de tres (3) periodos administrativos y la versión actualmente vigente se venció en el año 2015. Esto quiere decir que el municipio presenta ocho(8) años de atraso en la formulación de un nuevo plan que ofrezca alternativas en materia de empleabilidad y movilidad, y que tome responsabilidad en relación al actual sistema de prácticas de transporte que se desarrolla prácticamente al margen de la administración municipal. Es claro que las decisiones son difíciles de tomar por aspectos como la aparente imposibilidad de su formalización en Colombia; no obstante, no se puede dejar de lado la comprensión y profundización del asunto porque se trata de un medio de transporte que el Ministerio de Transporte lo considera ilegal, complejizando la comprensión del fenómeno en la que sin duda deben involucrarse entidades como alcaldías y gobernaciones, Canchila et al(2017), mencionado en Figueroa, Muñoz & Tombé, (2020),afirma que “las administraciones locales tienen el desafío de brindar alternativas y visibilizar esta situación compleja mediante la creación de una política pública, con necesidad de implementar y así mejorar las condiciones de vida de quienes se dedican a esta actividad laboral de manera informal”.(p7-8)

Latinoamérica es una región donde a diario millones de personas encuentran su sustento practicando este oficio, y donde diariamente las vidas de cientos de motociclistas(y pasajeros) se pierden en siniestros viales. Es por ellos que la preocupación por este fenómeno aparece en todos los países donde se manifiesta, el Banco de desarrollo de América Latina refiere que la comprensión del mototaxismo es un , reto emergente que merece atención, estudio adicional, y posibles ajustes a políticas de movilidad y seguridad vial a futuro, para lo cual se requiere cuantificar de manera sistemática el uso y crecimiento del mototaxismo para generar un marco regulatorio para la prestación del servicio y considerar las condiciones

en las que se puede mejorar su seguridad vial, incluyendo mejoras vehiculares (Banco de Desarrollo de América Latina , 2015)

En el municipio de Palmira, el servicio del mototaxi es esencial para afrontar la creciente espesura de la ciudad, es por esto que es un tema de interés local que no ha sido estudiado a través de la mirada sociológica en un marco de interpretación de planeación y configuración urbana. Así, se abordará al mototaxista como un actor con capacidad de agencia en la ciudad, conociendo la naturaleza del servicio y las formas de organización que les ha permitido volver este su oficio.

De esta manera, se espera generar un conocimiento desde las ciencias sociales que aborde la caracterización del problema a través del análisis de las practicas sociales como estructuradoras de la realidad social y política de las ciudades. Esto teniendo en cuenta que el estudio de los mecanismos y efectos de las practicas urbanas en el contexto en que se presentan son claves para la sociología y para la comprensión de la sociedad, Castells(1984) afirma que en la tradición sociológica, el tema de la política urbana y el del poder local, entendido a la vez como proceso político en el seno de una comunidad y como expresión del aparato de Estado a nivel local, están estrechamente imbricados (p 280). Por lo cual se puede considerar pertinente el objeto de estudio de la presente investigación puesto que aporta un marco de interpretación para la comprensión del mototaxismo en la vida social, mediante el uso de categorías de pensamiento que nutren el diagnóstico de la compleja situación del mototaxismo. que, como medio de transporte de pasajeros ha llenado los vacíos que dejan las políticas públicas sin estrategias para generar empleos dignos y sistemas de transporte eficientes.

En ese sentido, para guiar el desarrollo de este planteamiento se ha formulado la siguiente pregunta de investigación *¿Cuáles son los efectos del funcionamiento del mototaxismo en el municipio de Palmira, Valle del Cauca?*

2. Objetivos

Objetivo General

Analizar cuáles son los efectos del funcionamiento del mototaxismo en el municipio de Palmira, Valle del Cauca.

Objetivos Específicos

1. Describir las practicas sociales que constituyen la actividad laboral cotidiana de los mototaxistas en Palmira, Valle.
2. Analizar cuáles son las principales formas de organización social que contribuyen a estructurar el trabajo de los mototaxistas del municipio
3. Identificar como influyen las prácticas laborales y las formas de organización social de los mototaxistas en la oferta de este medio de transporte en el municipio

3.Estrategia de investigación

El problema de estudio fue explorado a través de la metodología de investigación cualitativa, debido a que permitió el acercamiento a la realidad de las practicas sociales de los sujetos en cuestión, el estudio de las cualidades de los hechos sociales es una parte fundamental en el oficio del sociólogo. Bourdieu, Chamboredon y Passeron (1975) afirman:

Mientras que en el campo de la astronomía los cuerpos celestes solo despiertan nuestro interés por sus relaciones cuantitativas, susceptibles de mediciones exactas, en el campo de las ciencias sociales, por el contrario, lo que nos interesa es el aspecto cualitativo de los hechos. (p 211).

Así, el método cualitativo posibilita profundizar en el conocimiento y la complejidad de un asunto a partir de relatos y seguimiento observatorio a una práctica social. Este método es apropiado para el presente tema de estudio porque provee una aproximación directa a las subjetividades de los actores centrales de la problemática, los mototaxistas y así mismo a la realidad tal como la perciben quienes están inmersos en dicho sistema social. (Hernández,

Fernández, & Baptista, 2003). Subsecuentemente para lograr el objetivo de la investigación se emplea el diseño etnográfico a través de actividades de observación participante e implementación de entrevistas semi estructuradas.

En ese orden de ideas, el enfoque metodológico etnográfico permite captar las experiencias más entrañables de los sujetos dejando ver los elementos que componen la habitualidad de su oficio, consiste en observar y registrar los contextos y procesos definidos en el problema de investigación y da lugar a pensar y actuar dados los pilares fundamentales de este método: la observación participante y la entrevista dirigida, los cuales al combinarse dibujan una fotografía relativamente fiel a la realidad del fenómeno que se desea estudiar, esta ruta metodológica atiende que el interés de estudio es el acto del trabajo de los mototaxistas, para Tripier (1991) mencionado por Abramo & Montero para el Colegio de México (2007), la sociología del trabajo:

(...) dio prioridad al método empírico de observación y estudio del acto de trabajo. También le dio una prioridad epistemológica en el sentido de que toda la información recogida es reinterpretada en función de lo que se sabe del trabajo (...) todos los comportamientos tienen sentido si se los interpreta en función de las condiciones materiales y sociales que definen la situación de trabajo. Ésta es la matriz teórica de los trabajos de los fundadores de la disciplina (Georges Friedmann, Pierre Naville, Pierre Rolle, Alain Touraine, C. Durand, J. D. Reynaud) y también de la generación neomarxista (Serge Mallet, André Gorz, Robert Linhart, Benjamín Coriat, Michel Freyssenet). (p.72).

Las ciencias sociales se ocupan de conductas y comportamientos humanos que se producen y se verifican, por lo tanto en y a través de las personas; así, en sociología la entrevista constituye un proceso de investigación que permite el surgimiento del otro, y se propone como el desarrollo de una técnica de la escucha porque se producen datos en doble dirección, y porque hablan los que normalmente no tienen la palabra subvirtiendo así las relaciones de poder (Luna, 1996).

De esa manera, el acercamiento al contexto se hizo a partir del mes de Noviembre de 2019 hasta Febrero de 2020 mediante el despliegue de las siguientes técnicas de la observación y la entrevista. El método de la observación no participante, fue fundamental para reconocer desde afuera la forma en la que se presenta el fenómeno, identificando aspectos que se

profundizarían más adelante como la interacción entre los mototaxistas y sus interacciones con los clientes y autoridades, los lugares de la calle donde a diario se encuentran estos trabajadores, los horarios aproximados en los que se presenta la actividad y otras dinámicas asociadas con el fenómeno. De esta manera se identificó preliminarmente algunos de los lugares que funcionan como simuladas estaciones para esperar el moto servicio, así mismo, mediante el reconocimiento de su labor se invitó a participar del estudio a uno de los mototaxistas que laboran en estos puntos. Este primer ejercicio permitió reconocer preliminarmente tres (3) ubicaciones identificadas como “paraderos”: La estación (Suroeste), La Versalles (Norte) y La Catedral (centro frente al Parque Bolívar), además de la identificación de otros sitios de alta afluencia que atraen la instalación del servicio, principalmente como centros de salud, supermercados, centros comerciales y el sendero peatonal del centro histórico de Palmira.

En un siguiente estadio de la investigación, insistiendo en la observación participante, se llevaron a cabo principalmente dos ejercicios: hacer uso del servicio y solicitar a uno de los participantes realizar un recorrido que en su perspectiva reflejara cómo y donde se concentra el servicio. Por un lado se hizo uso del servicio de moto taxi un total de 6 ocasiones, estos fueron traslados cortos que ocuparon como máximo un total de 10 minutos cada uno, así se determinó hacer 2 viajes por cada uno de los lugares identificados en el anterior ejercicio, esto se hizo con el fin de identificar aspectos como: indumentaria que usan los mototaxistas, rutas que optaron por tomar, interacción con el cliente, etc, esto permitió tener mayor claridad frente a dinámicas relacionadas con la forma de realizar su trabajo e identificar indicios sobre hechos interesantes en la vida laboral de los sujetos (Esto se menciona porque durante los viajes, algunos de los mototaxistas aprovecharon la ocasión para hacer algún comentario frente la intensidad de su trabajo). En segunda instancia, se le solicitó a uno de los sujetos de estudio, la realización de un recorrido por el casco urbano de Palmira, donde pudiera enseñar los puntos o estaciones de moto servicio, este recorrido guiado duró un total de 30 minutos y se realizó el día 15 de febrero de 2020, mencionadas en el orden en el que fueron reconocidas, se pudieron identificar las estaciones de: Parque Bolívar, Tiendas Cañaveral del sur, Centro comercial Llanogrande, Parque El Prado, Centro comercial Unicentro, Glorieta de La Versalles, Tiendas Olímpica de la carrera 19, Tiendas Olímpica de la carrera 1era, Tiendas Super Inter El Sembrador, finalizando el recorrido en Tiendas Comfandi frente al Parque de

la Factoría. Este ejercicio fue fundamental para empezar a identificar tanto los lugares en la calle donde más se presenta el fenómeno, como la ubicación (preliminar por lo menos) de las cooperativas de motoservicios que llevan mas tiempo funcionando según la experiencia del mototaxista guía. Así mismo al proporcionar información más profunda sobre rutas, cooperativas y estaciones de servicio, en las entrevistas se pudo indagar específicamente sobre la percepción de los mototaxistas sobre la distribución del fenómeno.

Como se mencionó anteriormente, el reconocimiento de un primer sujeto de estudio permitió abrir la puerta a este segmento de la población, así por medio de método de Bola de nieve, los participantes accedieron a realizar una entrevista semi estructurada como recomendación del compañero de trabajo inmediatamente anterior. En cuanto a los criterios de selección, el único ocupado fue que llevaran laborando como mototaxis por más de dos años, esto con el fin de conocer las dinámicas de trabajo de personas que ya están insertadas en el oficio; además se procuró que el grupo encuestado estuviera compuesto por mujeres y hombres de diferentes edades para contrastar sus perspectivas en relación a su experiencia trabajando como mototaxistas.

Para propiciar la libre expresión de los entrevistados, las entrevistas se guiaron a través de una algunas preguntas formuladas para enfocar la conversación hacia la problemática de interés, éstas dan cuenta de características socio demográficas, sus formas y mecanismos para trabajar, y de su perspectiva sobre la movilidad en el municipio y su rol en ésta; así, las entrevistas representaron una fuente de información primaria en el desarrollo de los objetivos. En ese sentido, para dar respuesta a la pregunta de investigación se tuvo en cuenta el enfoque explicativo-exploratorio mediante el cual se interpreta diferentes dimensiones de un fenómeno, su razón de ser, las condiciones en las que ocurre y el relacionamiento de variables de estudio (Hernández, Fernández, & Baptista, 2003); así como el abordaje del tema desde diferentes áreas de estudio, permitió proponer una discusión desde ángulos que no se han tenido en cuenta académicamente, como lo son la organización social del mototaxismo y los efectos del fenómeno en la organización de la ciudad.

A continuación, se presentan las características sociodemográficas de los sujetos de estudio, cabe aclarar que las entrevistas se realizaron entre los meses de enero y Julio de 2020.

Tabla 1. Características sociodemográficas de los mototaxistas informantes

Características socio-demográficas de los moto taxistas participantes en el estudio - 2020								
Nombr e	Eda d	Viviend a	Estatu s en el hogar	Lugar de residenci a	Lugar de trabajo	Ocupació n previa	Ocupación actual	Tiempo laborand o
María	42	Familiar	Jefe	El Recreo	Clientes propios y domicilios	Ama de casa	Mototaxist a, domiciliari o y vendedora de revista	5 años
Deisy	25	Alquiler	Jefe	San Pedro	Cooperativ a en el barrio San Pedro	Empleada domestica	Mototaxist a, domiciliari o	8 años
Lina	27	Familiar	Hija	Barrio Nuevo	Tiendas Cañaveral del sur	Guarda de seguridad	Mototaxist a, domiciliari o	3 años
Reiner	55	Propia	Jefe	El Prado	Tiendas Cañaveral del sur	Taxista	Mototaxist a,	10 años
Hernán	25	Alquiler	Jefe	Chapinero Sur	Parque Bolívar, esquina de la Catedral	Mecánico de motos	Mototaxist a domiciliari o	3 años
Freddy	40	Alquiler	Vive solo	Las Américas	Parque Bolívar, esquina de la Catedral	Taxista	Mototaxist a	7 años
<i>Fuente : Elaboración propia a partir de trabajo de campo, 2020</i>								

La información resultante de las entrevistas fue rigurosamente transcrita para su posterior sistematización enfocada a contribuir al desarrollo de los objetivos de investigación; es indispensable organizar la información que se recoge por medio de la entrevista para que pueda ser triangulada a través de las dimensiones en cuyo conocimiento se desea profundizar. Así, las perspectivas, expresiones y citas de los entrevistados fueron distribuidas entre las principales categorías analíticas mediante las que se desarrolló el presente estudio, es decir, actividad laboral, informalidad laboral, transporte y movilidad.

4.Estado del arte

En este apartado se describen los estudios que fueron los puntos de referencia con respecto al nivel de conocimiento que se ha generado académicamente sobre el mototaxismo en su calidad de transporte informal.

A nivel latinoamericano, el Banco de Desarrollo de América Latina (2015), realiza una compilación de estudios relacionados con la motocicleta y el moto trabajo alrededor del mundo, denominada “*La motocicleta en América Latina: Caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región*”, en esta investigación se examina la forma de uso de la motocicleta, sus causas y consecuencias en cinco ciudades de la región: Bogotá, Barranquilla, Buenos Aires, Caracas y San Pablo, en donde se aplicó una muestra representativa de usuarios y no usuarios. Así los resultados desprendidos de este estudio apuntan a que la mayoría de los usuarios de motocicleta son hombres primordialmente jóvenes de medios y bajos ingresos; igualmente se determina que la mayoría de usuarios de la motocicleta como vehículo individual de uso privado proviene del transporte público. El aporte de esta investigación es importante porque ofrece una perspectiva amplia de la ocurrencia del fenómeno a nivel global y porque provee explicaciones sobre el crecimiento del uso cultural de la motocicleta en Latinoamérica además de análisis interdisciplinarios sobre como conviven los efectos y consecuencias del abuso de la motocicleta con la funcionalidad que representa ante un sistema de transporte publico frecuentemente deteriorado.

Cebollada y Avellaneda, (2008) en *Equidad social en la movilidad: Reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima*; abordan en él, un estudio para las áreas metropolitanas de Barcelona y Lima, donde por medio de múltiples entrevistas, enfocándose en los principales inconvenientes individuales, muestran lo que significa moverse para trabajar en otra parte del área metropolitana. Aquí identificaron tres variables del sistema de transporte que inciden en la movilidad de los habitantes: La cobertura territorial, la extensión horaria y los elevados costos. Según se expone, ambos casos tienen sus particularidades, en Lima por ejemplo, las personas están satisfechas con el suministro “pirata” de transporte, por lo que

afirman no tener problemas de movilidad pero sí para costearla; mientras en el caso de Barcelona es notable la inconformidad con este tipo de servicios (Cebollada & Avellaneda, 2008). Los autores afirman que este fenómeno configura áreas metropolitanas excluyentes, donde moverse y acceder a distintos mercados y servicios en los centros urbanos se constituye en un privilegio de algunos grupos sociales determinados por la edad, los roles de género, la capacidad económica etc.

A nivel nacional, un estudio equidistante al presente, es el que hace Padilla (2015) en *“Efectos del mototaxismo en la movilidad urbana de Montería, Colombia”* se aborda el problema de las incidencias del uso de mototaxi en las dinámicas de movilidad, a partir de la perspectiva de los usuarios frecuentes del servicio preguntándose sobre como los modos de vida desembocan en la elección de un transporte informal. Los principales hallazgos que arrojó este estudio dan cuenta de ideas generales en torno al significado de la movilidad (Padilla, 2015), al mototaxismo como elemento de inserción a la ciudad, a las prácticas de desplazamiento informal como una estrategia de supervivencia en las capas mas desfavorecidas de la sociedad, y a cómo la segregación residencial ha condicionado la movilidad.

Con respecto a los desplazamientos como unidades de análisis y objetos de investigación, Gutiérrez.(2012) en *¿Qué es la movilidad? Elementos para re-construir las nociones básicas del campo del transporte*, la autora plantea un marco de reflexiones en torno la ciudad y la globalización ,ofrece una guía conceptual y metodológica para el estudio de la movilidad y el transporte, en la que primero se desglosa con detenimiento en el concepto de movilidad a través de su uso en el discurso académico y la teoría urbana, donde destaca algunas nociones de la sociología que ya abordaron la comprensión de los términos como movilidad y motilidad (cita a Castells, Kaufman, Le Breton, Lefebvre, Topalov etc, para estos efectos). Así, trae al debate, la redefinición de qué es la movilidad y la diferencia con lo que es el transporte, esto para formular reflexiones sobre el devenir de las relaciones de movilidad entre población y territorio. Considera que, la distinción entre estos no es clara y a menudo son entendidas como un solo objeto de estudio: “los desplazamientos de las personas” ; a pesar de esto, se distinguen entre otras cosas porque no estudian el mismo universo de viajes, pues éste último no resume las mediaciones entre sociedad y territorio.

Finalmente la segunda parte del texto es relativa a los aporte metodológicos, enfoca la discusión en cómo construir casos o modelos analíticos para estudiar las prácticas del viaje, para lo que propone en primera instancia el cruce de tres variables, que vale la pena mencionar : “ Tipo de viaje, según un fin de desplazamiento (a la salud, a la educación, al empleo, etc.), - Tipo de grupo social (jóvenes, ancianos, desempleados, etc.),- Tipo de territorio (rural, urbano, rururbano, de frontera, etc.” (Gutiérrez, 2013).

Otro estudio enfocado hacia los efectos prácticos de las decisiones jurídicas, es el de Yáñez y Acevedo (2013), en *“Determinantes de la decisión de los mototaxistas en Cartagena(Colombia) de infringir la medida de pico y placa”*, se parte del fracaso que ha tenido una medida mediante la cual se buscó regular el mototaxismo en Cartagena mediante la implementación de la medida del pico y placa para motos, el estudio estima que el 69% de las motos infringen esta norma, los resultados del sondeo aplicado a los mototaxistas indican que los determinantes mas robustos don el numero de motocicletas para trabajar y la ganancia esperada, el hallazgo principal fue que la medida finalmente ha incentivado a la adquisición o uso de una motocicleta adicional.

Un estudio cercano en términos regionales es el de Figueroa, Muñoz y Tombé (2020), en *“Condiciones de vida: Una mirada desde la practica laboral del mototaxismo en el municipio de Santander de Quilichao, Cauca”* se realiza un estudio sobre la relación entre las condiciones de vida de un grupo de mototaxistas y su practica laboral. Las autoras determinan que, aunque el mototaxismo como ocupación dignifica la vida de quienes laboran como tal porque les permite acceder a ingresos y sentirse útil para la sociedad, no se puede decir que represente un trabajo digno en medida de que consideran que los mototaxistas son vulnerables a presentar un mayor índice de necesidades básicas insatisfechas. Este trabajo aporta una mirada interesante al problema de interés debido a que aborda aspectos de la subjetividad para construir la realidad de un grupo social en términos de su calidad de vida.

En el contexto de Cali, un estudio amplio sobre las dinámicas urbanas de transporte informal, es realizado por Valdés (2014), en *“Piratas de asfalto: una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el oriente de Cali”*, donde se hace una descripción de los modos de transporte informal y sus mecanismos de funcionamiento, entre estos se incluyeron: bicitaxismo, mototaxismo, carros “piratas” y taxis “piratas”, dando

finalmente a conocer las formas de organización colectiva de quienes laboran como “piratas”, la investigadora evidencia la existencia de las cooperativas u organizaciones dedicadas al transporte informal en la ciudad de Cali. Este trabajo aporta una mirada sobre los mecanismos funcionamiento de las dinámicas cotidianas de organización social que operan detrás de las redes de transporte informal en un contexto local y cercano.

El estudio de Buchely y Castro (2016) en *“Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. Estudio de caso de los “motorratones”*, afirma la cualidad contradictoria de la actividad del mototaxismo en las mujeres que lo ejercen, esto es debido a que las mujeres no se separan de los roles de cuidado tradicionalmente impuestos, por lo que al ser mototaxistas conciben una doble carga de trabajo doméstico y laboral, sin embargo queda por explicito la satisfacción que sienten las mujeres dentro de la flexibilidad que les permite este oficio ya que sienten que pueden ganar dinero sin descuidar tanto las labores del hogar. El rol del cuidado que representan ellas les confiere confianza ante los clientes lo cual le produce satisfacción a las mujeres entrevistadas, simultáneamente por esto mismo se sienten vulnerables pues son conscientes de los riesgos que representa transportar personas desconocidas.

En otro estudio, Zuñiga, (2019) denominado *“Transporte informal y ciudad. Un análisis del mototaxismo en la comuna 18 de Cali”*, se exploran las dinámicas del mototaxismo en la ciudad de Cali desde la perspectiva de quienes usan el servicio en la comuna 18 de la ciudad, el trabajo consta de una descripción del oficio en esta comuna y recoge información mediante entrevistas a los usuarios de los mototaxis, el principal hallazgo de este trabajo es la importancia que reviste el servicio del mototaxi para las personas que lo usan principalmente por dos motivos: el primero es que consideran que pueden aprovechar más su tiempo con el transporte en moto ya que transportarse en bus requiere de mayor tiempo e incomodidades en muchos casos; el segundo motivo es por las características geográficas de los barrios de la comuna donde la mayoría de hogares son de difícil acceso (por las vías y por la inseguridad) por lo que el transporte formal no llega hasta estos sitios, mientras que los mototaxistas si lo hacen tanto por la versatilidad del vehículo como por su sentido de pertenencia en la zona.

En el contexto de Palmira se han ubicado algunos estudios, Montoya, Fuertes y Delgado, (2017) en “ *El mototaxismo en Palmira: ¿Solución de transporte y de desempleo o problemática social?*”, explora el problema de investigación por medio de una técnica de sondeo a 40 mototaxistas donde el propósito era indagar sobre las condiciones sociales de los mototaxistas, para esto se hizo un bagaje por la historia del mototaxismo en la ciudad a través de un análisis documental. En este estudio; con respecto a los resultados del sondeo, se encontró que el 90% de los moto ratones en Palmira eran hombres y que la edad del casi 50 % de la población de muestra oscilaba entre los 30 y 35 años (Montoya, Fuertes, & Delgado, 2017). Hubo dos hallazgos interesantes, más relevante de esta investigación en relación a la que se desarrolla en el presente trabajo fueron los indicadores de la actividad laboral previa al mototaxismo, donde más del 50% manifestaron ser desempleados y solo 7 manifestaron haber sido empleados formalmente. El segundo fue en relación a la propiedad de la motocicleta, este sondeo arrojó que de los 40 entrevistados, 23 rentaban su vehículo y 7 lo prestaban de algún familiar o conocido.

Otro estudio exploratorio sobre esta práctica laboral en el municipio es el de Arboleda y Cobo (2016) en “*Caracterización de las condiciones del bienestar laboral y psicosocial en el trabajo informal del mototaxismo en el municipio de Palmira*”. La investigación pertenece al campo de la psicología social, indaga y describe, a partir de entrevista semi estructurada las condiciones de bienestar y calidad laboral de diez mototaxistas. El aporte de este estudio es la mirada sobre el bienestar social y las condiciones en el trabajo (Cobo & Arboleda, 2016), este acercamiento a la experiencia subjetiva de los mototaxistas de Palmira permite tener un marco de referencia a la hora de identificar las formas de trabajar con este grupo social.

Desde un enfoque cuantitativo, el *Diagnóstico y análisis del transporte público intermunicipal en la ciudad de Palmira* (2013), realizado por la Alcaldía de Palmira, es un documento que consta de la exposición de los datos construidos mediante un total de 533 encuestas practicadas en las cuatro salidas del municipio (la recta Palmira-Cali en el occidente, la salida hacia Amaime en el norte, salida a Candelaria en el sur y salida hacia Pradera por el oriente). El estudio presenta patrones de flujo del transporte público intermunicipal y de los pasajeros que lo frecuentan, (Alcaldía de Palmira, 2013)entre otras

variables de la población que se movilizaba en transporte público para el 2013 (edad, discapacidad física, tenencia de vehículo privado, ocupación los buses motivos del viaje, tiempo que emplea en ello, transbordos que realiza, etc). Esta información es utilizada para generar indicadores de movilidad (como líneas de deseo y puntos de generación y atracción de viajes), como base para formular de manera excesivamente breve y poco explicada, una propuesta de “puntos de intercambio modal” , que tiene como fin reducir la presencia de buses de transporte intermunicipal dentro del casco urbano, partiendo de que es considerada una externalidad. Se trata primordialmente de una masa de datos que pueden ser reutilizados en el análisis contextual del problema original, es en cierta manera un modelo muy cercano al tipo de recolección de información que deseo realizar para el caso de la movilidad intermunicipal de Cali.

En síntesis, es válido resaltar la existencia de estos acercamientos y estudios sobre mototaxismo que permiten reconocer qué es considerado una actividad con ingresos inmediatos como con la flexibilidad de horarios, aporta a la dignificación del trabajo en personas estigmatizadas y a la gestión de la autonomía y seguridad personal, estas temáticas las vemos en diversas autoras y autores como Buchely & Castro (2019), Cristancho & Buchely(2019), Montoya, et al.(2015). También se evidenció la existencia de publicaciones referentes a tópicos como las consecuencias negativas a corto plazo como mayor probabilidad de protagonizar un accidente de tránsito (esta idea proviene del Anuario estadístico de Palmira 2020), consecuencias a mediano plazo como la incapacidad de mantener los papeles del vehículo al día como mencionan Sein, S & Puche L (2020) y otras consecuencias a largo plazo como falta de proyecciones de protección social o peligros ocupacionales, exposición a accidentes, malas posturas o vibraciones del vehiculo hasta conflictos territoriales como se abordaron Hinestroza, M; et al (2015). En adición esta revisión de literatura sugiere también que son sujetos proclives a ser víctimas de otros fenómenos de violencia estructural, por ejemplo se encontraron titulares como: “En hechos aislados asesinan a dos mototaxistas en Palmira” una noticia de El País, también “Caen Los Verdugos, banda que desmembraba e incineraba a mototaxistas en Palmira” también de El País, y “Extraños casos de robo, homicidio y tortura de los que fueron víctimas mototaxistas en Palmira” citpo la noticia de CaracolTv. También se interpreta la vulnerabilidad y la pobreza como una consecuencia derivada la incidencia en algunos patrones

sociodemográficos (como la falta de nivel educativo o bajo estrato socioeconómico) como reflexiona Zuñiga, (2019). Hasta ahora lo que se evidencia en estos trabajos e inclusive en las opiniones emitidas por funcionarios públicos (como se señalará más adelante) al respecto es que el mototaxismo se presenta como consecuencia del creciente desempleo, de la baja capacitación y de la oportuna ineficiencia de las estructuras de transporte público urbano.

La revisión de los antecedentes de investigación es clave en la comprensión de cómo se originó el fenómeno a nivel internacional, a nivel regional y a nivel local. En estas revisiones se pudo reconocer la vigencia y aumento del fenómeno; además, dan cuenta del interés que despierta el tema en la comunidad académica y de la importancia de estudiar profundamente el asunto con el propósito de mitigar las consecuencias negativas que está teniendo.

5.Marco teórico

La distinción más fructuosa con que opera la imaginación sociológica es quizás la que hace entre las “inquietudes personales del medio” y “los problemas públicos de la estructura social”. Esta distinción es un instrumento esencial de la imaginación sociológica y una característica de toda obra clásica de ciencia social. (Mills,1961)

En la comprensión de este fenómeno de la vida urbana cotidiana, partiremos en el análisis ubicándonos en el áreas de estudio de la Sociología del trabajo y en la Sociología del transporte poniendo énfasis en los conceptos de *trabajo informal* y *transporte informal*, así para la comprensión de lo más particular del fenómeno, se tuvieron en cuenta corrientes de pensamiento de la microsociología donde se estudiaron las prácticas sociales de los mototaxistas a partir de las categorías de *capital poseído, fachada, modales y apropiación del espacio o apropiación de rutas*.

La sociología del trabajo es un área de estudio que analiza los fenómenos relacionados con el mercado de trabajo, profundizando en esta perspectiva se sugiere que esta relación abarca las colectividades humanas y el mismo acto del trabajo, en una revisión de la tradición literaria del estudio de la sociología del trabajo para el Colegio de México, Abramo & Montero(2007) afirman:

La sociología del trabajo heredó de Proudhon la visión de la centralidad del trabajo (simbolizado por el obrero calificado) en la dinámica social. El trabajo es el acto básico, el acto libre y generador por excelencia. Los intelectuales franceses de la posguerra eran portadores de esta cultura, que ponía al obrero de oficio en el centro del proceso de producción de riquezas y de valores. Los primeros estudios sobre el trabajo obrero se insertan en esta tradición humanista. Por eso Georges Friedmann insiste en que no hay que limitarse a estudiar la industria, como los sociólogos norteamericanos, sino abarcar todas las colectividades de trabajo. (p.71).

Así la definición prescripta de estos objetos de estudio en esta rama de la sociología, se le atribuyen a estos unas metodologías de investigación primordialmente empíricas e interpretadas en función de las condiciones materiales y sociales que definen al trabajo (como se mencionó en el apartado de la estrategia de investigación). Este enfoque para la comprensión de los fenómenos relacionados con el mercado del trabajo, puede disminuir esa brecha práctica entre los estudios clásicos de la sociología donde “la empresa” parece ser el único medio de trabajo que le otorga existencia al trabajo y al trabajador, esta cuña previene al lector sobre las particularidades del tipo o estilo de trabajo que se piensa estudiar en este documento, pues, como ya veremos, la aparición y operatividad del mototaxismo oscila entre las formas de empleo que emulan de alguna manera la formalidad y otras formas completamente autónomas que se pueden nutrir de la creatividad o habilidades del trabajador.

En lo que al acto del trabajo comprende es donde introduciremos el análisis del paradigma del desarrollo tecnológico que contribuye a la existencia del mototaxismo en dos niveles: por un lado, las lógicas de producción en masa impuestas por modelos económicos como el taylorismo y el fordismo estimulan a mediana y larga duración el acceso a las nuevas tecnologías emergentes en el mercado automotriz; por otro lado, este fenómeno aunado a procesos de precarización laboral en los países en desarrollo y a un horizonte borroso en términos de planificación de movilidad, terminan convergiendo en una suerte de flexibilización del trabajo a partir del aprovechamiento de la variedad y volumen de vehículos automotores que ofrece el mercado. Es así como por ejemplo, en el suroccidente del país es un hito la pérdida del ferrocarril del pacífico que en su desactivación provocó la generación de nuevas formas de movilidad urbana e intermunicipal tanto formal como

informal, y secundariamente influyó en otras esferas como las dinámicas de ocupación del territorio urbano o el mismo arraigo cultural que pueden experimentar los actores sociales con este tipo de desarrollos o paisajes naturales representativos de cada región. Aunque contrastantes, ambos escenarios obedecen al mismo proceso de desarrollo tecnológico, aunque el concepto de desarrollo refiera sinónimos como avances o progresos, pueden aparecer situaciones aparentemente ambiguas donde los objetos del desarrollo tecnológico generan bienestar, pero de forma desequilibrada y a veces contraproducentes, Aparecido & De Paula (2007) reflexionan sobre los “impactos sociales” de las tecnologías aplicadas en el mercado de trabajo, al respecto concluyen:

El proceso actual de desarrollo económico y tecnológico puede significar una tendencia al empleo de una mano de obra más calificada, estable y bien retribuida, pero las tendencias a la segmentación del mercado de trabajo que han acompañado al proceso parecen dirigirse a hacer aún más honda la exclusión social que caracteriza a nuestros países, manteniendo a grandes sectores de la población al margen de las ventajas del desarrollo. (p.117).

Los cambios en materia de tecnología y comunicación, han transformado las rutinas diarias de millones alrededor del mundo, lo que ha devenido en la configuración de nuevos escenarios de la productividad, y con ellos, nuevos fenómenos y relaciones de interés para la sociología norteamericana, la producción en masa introdujo la tecnología progresivamente la transformación de la relaciones sociales en sus diversas dimensiones incluyendo la dimensión laboral, Tourine (1952) (como se citó en Colegio de México (2000) afirma:

La sociología del trabajo es una parte del trabajo y no del comportamiento del hombre en el trabajo, de las relaciones reales de los diversos aspectos del trabajo y de los diversos niveles de valorización y no de su impacto sobre el trabajador, de su unificación en el comportamiento del trabajador. (p.41).

Sin embargo esta mirada materialista del trabajo concebido como el elemento central del funcionamiento las fábricas en un panorama postindustrial; y que dista, como lo vimos en el estado del arte, de las nociones de los estudios que recientemente se han desarrollado sobre el tema. En línea con este ángulo, Según el Colegio de México(2000) Friedmann y Naville

(1963), mencionados por el Colegio de México (2000) profundizan en la conceptualización de esta categoría, en el estudio “La SNCF son los ferrocarriles franceses” aseguran:

La sociología del trabajo es un estudio de colectividades humanas muy diversas por su tamaño, por sus funciones. que se constituyen para el trabajo, de las reacciones que ejercen sobre ellas, en los diversos planos, las actividades de trabajo constantemente remodeladas por el progreso técnico, de las relaciones externas, entre ellas. e internas, entre los individuos que las componen. (p.45).

Esta perspectiva recoge y profundiza la idea de Touraine, pues en este estudio los autores sugieren como el incremento de la diversidad de las relaciones entre las colectividades asociadas a las actividades laborales se relaciona con desarrollos macro económicos, y pueden incluirse también otras transformaciones globales de las prácticas cotidianas en las dinámicas urbanas relacionadas con fenómenos como la urbanización, la migración rural-urbana o el desarrollo tecnológico en materia de comunicación y transporte.

A finales del siglo, como resultado de las profundas transformaciones en economía global y política moral transcurridas principalmente en Europa y América, surge y crece un interés por los nuevos panoramas de mercados de trabajo donde se destaca la transformación del trabajo que contrastan con los tradicionales. “La forma tradicional de trabajo, basada en un empleo a tiempo completo, tareas ocupacionales bien definidas y un modelo de carrera profesional a lo largo del ciclo vital, se está erosionando de manera lenta pero segura” (Castells, 1996, p.356). Así, las transformaciones de finales de siglo XX suscitaron nuevos análisis que integraron el impacto de los nuevos mercados de trabajo la subjetividad de los individuos y las nuevas formas de trabajo al concepto clásico de la actividad (Castells, 1996; Castillo, 2000; Pereira, 2008).

En el caso de Latinoamérica se considera que el desarrollo del área de estudio de la sociología del trabajo ha pasado por tres momentos en total. Un primer momento se desarrolla entre finales de los años cincuenta y finales de los años sesenta cuando las ciudades latinoamericanas se transformaban de sociedades agrarias a sociedades tradicionales, en este periodo el tema de discusión más relevante entre los sociólogos de la región fue la Modernización, el proceso socio- económico de industrialización y tecnificación que le daría gran trascendencia a las teorías desarrollistas y de progreso social que en Europa ya causaban

revuelo desde el siglo XIX. Un segundo momento, relativo al auge de los regímenes totalitarios en Latinoamérica, ocurre en la década entre finales de los años setenta y ochenta, en esta fase hay un insumo considerable por parte de la sociología de las organizaciones y de los movimientos sociales, por lo que la preocupación principal son las posibilidades de reconstrucción de trabajadora y de los movimientos sindicales que habían sido dispersados por los regímenes militares. El tercer periodo ocurre a finales de los años ochenta, en este todavía hay gran interés en el redescubrimiento de actores sociales y surge la preocupación por los impactos locales de la globalización en las situaciones relacionadas con el trabajo, en esta fase predominan los estudios microsociológicos (Colegio de Mexico, 2000). Esta evolución en los enfoques de estudio de la sociología del trabajo, lo que refleja es la *transformación de las estructuras* laborales de mano de procesos macroeconómicos como el desarrollo tecnológico y la globalización, al respecto Castells (1996), considera que:

En el proceso de transformación de la estructura de empleo, no ha desaparecido ninguna categoría de servicios importante, con la excepción del servicio doméstico, si se compara con 1920. Lo que aparece es una mayor diversidad de actividades y el surgimiento de un conjunto de vinculaciones entre actividades diferentes que vuelve obsoletas las categorías de empleo. (p 293).

El objeto de estudio de la sociología del trabajo es la *actividad laboral o el trabajo*, tanto en su relación con el individuo como en sus relaciones con la sociedad. Marx, (1867) define al *trabajo* como “un proceso entre el hombre y la naturaleza, donde el hombre media, regula y controla su metabolismo con la naturaleza, al tiempo que pone en movimiento las fuerzas naturales que pertenecen a su corporeidad” (p. 215).

Así, históricamente el *trabajo* ha sido concebido como eje de producción y desarrollo, desde sociedades antiguas el esfuerzo humano puesto en la transformación de materia prima ha sido considerablemente valorado, esto a través del tiempo que se emplea en ese proceso, para Marx(1975) la jornada laboral es variable y no constante en función de las necesidades naturales y morales del ser humano, parafraseando la idea, la variación de la jornada laboral corresponde a los límites físicos y sociales con diferentes “elasticidades de movimientos”, lo que se deriva en jornadas laborales que pueden durar, 6, 8, 10 o más horas:

Durante una parte del día la fuerza debe reposar, dormir, mientras que durante la otra parte del día el hombre tiene que satisfacer otras necesidades físicas, alimentarse, asearse, vestirse, etc. Aparte ese límite puramente físico, la prolongación de la jornada laboral tropieza con barreras morales. El hombre necesita tiempo para la satisfacción de necesidades espirituales y sociales. (p. 279).

La elasticidad y flexibilidad a la que se puede llegar por medio del trabajo autónomo a partir del uso de tecnologías automotrices como las motocicletas puede ser percibida como uno de los nuevos modos de *trabajo* que empiezan a surgir en el último cuarto del siglo XX son entonces producto del complejo contexto social, cultural y económico en los que estaba inmersa la región. A finales de los sesenta, en Colombia se perfilaba la aparición del empleo informal en el mercado laboral, aunque en un principio las proyecciones indicaban que la situación menguaría en proporción al crecimiento económico y urbano, la informalidad se constituyó como un sector laboral de alta y progresiva expansión. En consecuencia, la década del 80 fue crítica en muchos países latinoamericanos, la región compartía una coyuntura económica por las recurrentes crisis inflacionarias y las duras regulaciones al mercado de trabajo. Las políticas públicas, adoptadas durante esta década y la siguiente, por los estados de países como Colombia, Argentina y Brasil; se enfocaron en canalizar sus políticas económicas hacia las nuevas realidades macroeconómicas globales, con respecto a las regulaciones laborales, estas buscaron cambiar las formas de contratación y reducir los impuestos de la nómina salarial, introduciendo mayores flexibilidades (Colegio de Mexico, 2000).

Estas medidas enfocadas a combatir las crisis surgen de la preocupación central que transcurría para mediados de la década del 70, mientras en el panorama internacional, la lucha contra el desempleo iba cobrando importancia, así mismo empleo a verse en Colombia; según un estudio de la Biblioteca del Banco Popular, la tasa de desempleo del país sufrió un aumento anual ininterrumpido del 6,47% en 1958 a 12,31% en 1967. (Biblioteca del Banco Popular, 1970). Subsecuentemente, Acuña y Vaca(2014) estiman que aunque las cifras de desempleo en Colombia han fluctuado en el siglo XXI, se percibe en general una mejoría con respecto al mismo indicador en las últimas décadas del siglo XX, dado que a partir del año 2000 se experimenta una tendencia a la baja, sin embargo recalcan que a pesar de los esfuerzos puestos en bajar la cifra, esta no ha logrado bajar a un solo dígito debido a una serie

de factores que pueden afectar el fenómeno. Sin embargo, cabe resaltar los indicadores mas recientes del mercado laboral en lo que refiere al desempleo, se identificó que en noviembre de 2022, la tasa de desempleo en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 9,1%, lo que representó una reducción de 3,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2021 (12,2%). En contraste se encontró que, la tasa de ocupación fue 59,5%, lo que representó un aumento de 3,9 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2021 (55,6%), (DANE,2022). Aunque el aumento de una población ocupada pueda llegar a indicar la mitigación real del desempleo, hay que tener en cuenta que la aparición de ocupaciones informales puede influenciar la percepción sobre la magnitud real del desempleo. Dado que las perspectivas para abordar el problema de la *informalidad* son cada vez más amplias, el enfoque en el análisis del mercado de trabajo se pone sobre trascender el paradigma de la dualidad del empleo/desempleo, y empezar a conceptualizar categorías como la del empleo informal, independiente o por cuenta propia.

Así, más allá de su naturaleza como un fenómeno del mercado laboral, es oportuno reconocer el estudio sobre la *economía informal* que realiza Hernando de Soto en 1986 donde por medio del estudio de estadísticas nacionales y el acceso a testimonios de quienes estaban inmersos en la economía informal, demostrando que la informalidad es resultado de la dificultad económica y burocrática para “estar en regla” con el Estado, por lo que se presenta en distintas esferas de la vida pública como en materia de vivienda, comercio y transporte entre otras, detrás de la informalidad (no pagar impuestos ni verse regidos por las leyes de comercio incurriendo en un tipo de competencia desleal) persiste la necesidad de las clases populares de incorporarse en la economía, muchas veces esto requiere medios que están al margen o van en contra de la normatividad institucional.

Cuando la legalidad es un privilegio al que sólo se accede mediante el poder económico y político, a las clases populares no les queda otra alternativa que la ilegalidad. Este es el origen del nacimiento de la economía informal (p.16). (De Soto, 1986)

En contraste desde la mirada local, para el DANE (2009), el *empleo informal* se define como un conjunto de unidades dedicadas a la producción de bienes o a la prestación de servicios con la finalidad primordial de generar ingresos para las personas que participan de la actividad, son considerados población trabajando en el empleo informal a los “trabajadores por cuenta propia, excepto los independientes profesionales”. Desde una mirada multidisciplinar, para Portes y Haller (2004), la informalidad ha sido definida de diferentes maneras y cuantificada de diferentes formas. Representa la unidad de análisis del problema de la *economía informal* como toda acción de los agentes económicos que permanece al margen de las normas institucionales establecidas.

De acuerdo con la Organización Internacional del trabajo OIT (2002), se define *informalidad laboral* como una unidad económica, empresa o negocio, identificada como un conjunto de unidades de producción de bienes o provisión de servicios que funcionan en una escala pequeña, con una organización no sofisticada y poca división entre trabajo y capital, y donde las relaciones laborales no están cubiertas por contratos formales que otorgan garantías y derechos. Debido a que las actividades informales se ocultan para no ser detectadas es difícil obtener estimaciones sobre su magnitud, a pesar de lo cual se aplican diferentes metodologías para lograr su aproximación. Este orden de ideas evidencia que la organización de la vida urbana ha venido captando la atención de analistas y organismos de desarrollo, el transporte y la movilidad constituyen una dimensión primordial de este estilo de vida.

En este sentido, uno de los tópicos de interés de este estudio son los medios de transporte en su relación con el mototaxismo, particularmente los mecanismos o el entramado que le da vida a la forma en la que se presentan cotidianamente estas dinámicas de transporte formal e informal (De Soto, 2005). Desde la década del 70, la *movilidad* se ha convertido en un elemento central en el pensamiento de la *Sociología urbana* y la *Geografía crítica* enfocado a la situación de la desigualdad socio territorial del *transporte*. Sin embargo, es oportuno señalar que actualmente los términos de movilidad y transporte se usan indistintamente, la actual distinción entre ambas nociones no deja claro que tienen en común y en qué se distancian. Basada en una profunda revisión sobre la movilidad urbana, Gutiérrez (2013) propone una distinción entre los términos de *Transporte* y *Movilidad*:

Si bien se sostiene una íntima interpenetración entre ambos conceptos, pues sin transporte no hay movilidad (excepto a pie) ni transporte sin movilidad, movilidad y transporte no resultan sinónimos. En un primer trazo grueso de definición, la distinción apunta a entender la movilidad urbana como una performance en el territorio, y al transporte como el medio o vector que realiza el desplazamiento. (p. 65)

En ese sentido, se puede considerar que el *transporte* es el medio utilizado para realizar un desplazamiento, mientras que movilidad es un concepto amplio y contiene un modo de interpretar el acto de desplazamiento. (Gutierrez, 2012) Paralelamente, en la dimensión de una *Sociología del Transporte*, los términos de *movilidad* y *transporte* son la base para comprender la *Motilidad*, que refiere a la forma en que los individuos se apropian y acceden a las capacidades de moverse de la ciudad, esto está relacionado con la gama de movimientos relacionados con el espacio, el tiempo y el contexto correspondiente al territorio actividades económicas, tipo de población, infraestructura. (Kaufmann, 2006)

Cabe aclarar que en el presente estudio estaremos hablando sobre la informalidad desde dos perspectivas, la informalidad laboral y el transporte informal, en cuanto a la segunda en el apartado de *transporte informal* en el estudio de Soto sobre la *informalidad* el autor introduce a los conceptos de *invasión de rutas* y *derecho de apropiación de rutas*, que en esencia constan de las formas o métodos que tienen los trabajadores del transporte informal, para empezar a laborar en determinada ruta del transporte público, dicho de otra forma, son las estrategias individuales de los transportistas para sopesar las ventajas y desventajas de adoptar una ruta, al respecto De Soto (1986) dice lo siguiente:

De la misma manera que el poblador de asentamientos informales invade terrenos y el ambulante ocupa la vía pública, el transportista informal invade las rutas. Sin embargo, a diferencia de lo que ocurre en los casos anteriores, la ruta no es un bien físico como el terreno o la calle sino un bien intangible, a determinar de acuerdo con la circulación y los deseos de viaje de la población. Así la ruta es una unidad compuesta por diferentes trayectos entre un punto inicial y otro terminal. Como sucede en el caso de los ambulantes, la invasión de rutas es generalmente individual y responde a un previo proceso de descubrimiento y elección (...) En los sustancial, ese proceso es un cálculo económico en el cual los transportistas informales tratan antes que nada de valorizar distintas rutas posibles para poder determinar de cual les conviene apropiarse. (p 105).

Así la apropiación de rutas puede ser vista como otro elemento en la constitución de una estrategia de trabajo por parte de los mototaxistas, es decir, cuando un mototaxista sale a trabajar procura valerse de su conocimiento de la ciudad y sus dinámicas (horas pico, lugares de mayor afluencia, etc), su camino es permanentemente un trayecto posible de trabajo, aunque sea la experiencia la que determine el valor de cada ruta y en una triangulación espontánea con sus otras responsabilidades, ambos aspectos den cuenta de la conveniencia de cada ruta.

Teniendo en cuenta que las actividades informales son difíciles de medir, así mismo otras que son informales y además ilegales (aunque se encuentren legitimadas) podríamos decir que se encuentran en un rango de estudio “oculto” donde no son completamente evidentes las formas y mecanismos de acción, por lo cual es apropiado estimar marcos de interpretación para estos fenómenos. En el caso del mototaxismo, además de comprenderlo como una modalidad de trabajo reciente cuya existencia va de la mano con la amplitud de la producción industrial de las motocicletas, es necesario conocerlo e interpretarlo de acuerdo a corrientes de pensamiento micro sociológico que nos permitan acercarnos a la minucia del fenómeno.

De esta forma, el capital poseído de un individuo constituye su capacidad de dominar un espacio, adueñándose (material o simbólicamente) de los bienes escasos (públicos o privados) que se distribuyen en él, permite establecer distancias entre las cosas y personas indeseables y las deseables, para minimizar el esfuerzo en apropiarse de un espacio y las prácticas que le corresponden. De acuerdo con Bourdieu(2010):

La proximidad en el espacio físico permite que la proximidad en el espacio social produzca todos sus efectos facilitando o favoreciendo la acumulación de capital social y, más precisamente, posibilitando el aprovechamiento constante de los encuentros a la vez fortuitos y previsibles que asegura la frecuentación de los lugares bien frecuentados (p.123).

Otro punto de vista desde la tradición sociológica norteamericana que complementa esta perspectiva es la del interaccionismo dramático de es decir que otras formas de comprender la apropiación pueden estar relacionadas con la misma “puesta en escena” de la actividad laboral del mototaxismo, así pues por ejemplo la forma de presentarse para trabajar es fundamental para el desarrollo del ejercicio; En el escenario social, cuentan tanto las

actuaciones de los individuos como sus “fachadas” en términos prácticos para Goffman (1997) estas hacen referencia a: “mobiliario, decorados, equipos, y otros elementos propios del trasfondo escénico que proporcionan escenario y utilería para el flujo de acción humana que se desarrolla ante y dentro de él” (p.34). La fachada además se complementa desde la actuación, para Goffman es importante distinguir la apariencia de los modales, estos refieren a aquellos estímulos que se aplican al momento de advertir acerca del rol de interacción. Además de este concepto también se va a integrar al análisis el concepto de “modales”, en palabras de Goffman (1997) se refieren a:

Aquellos estímulos que funcionan en el momento de advertirnos acerca del rol de interacción que el actuante esperará desempeñar en la situación que se avecina. Así, modales arrogantes, agresivos, pueden dar la impresión de que este espera ser el que inicie la interacción verbal y dirigir su curso. Modales humildes o gentiles, pueden dar la impresión de que el actuante espera seguir la dirección de otros o, por lo menos, de que puede ser inducido a hacerlo. (p.36).

Los mototaxistas utilizan este filtro de los modales muy a menudo en su trabajo, pues en la mencionada estrategia de acercamiento, lo primero que se estima es la receptividad del cliente a que se le ofrezca el servicio de forma personalizada.

6.Marco normativo y contextual.

Con respecto a la posición de la administración pública con el mototaxismo, debemos citar la norma constitucional colombiana, que es la encargada de regular a los gobernantes y de imponer los límites a su actuar, y dispone que el trabajo es un principio fundante del Estado colombiano. La legalización y formalización del moto taxismo no es una opción para la autoridad de transporte, que ha declarado que la motocicleta no cuenta con los requisitos de seguridad con los que debe contar un vehículo para que el estado promueva su uso y por lo tanto no son la solución del transporte en el país (Castellar, 2022).

Las medidas para controlar el mercado del transporte informal quedaron consagradas en la ley 105/1993, la ley 336/1996, ley 105/1993 y ley 336/1996, mediante las cuales se dictaron las disposiciones para determinar el alcance y las condiciones en las que se debe prestar el servicio de transporte público. Posteriormente, la Ley 769/2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito, determina en el Parágrafo 1°, Artículo 4°, Capítulo II, que es responsabilidad del Ministerio de Transporte generar los planes de seguridad vial que combatan la siniestralidad y los fenómenos de ilegalidad y piratería en el transporte público. Más específicamente se generaron las medidas para la restricción del mototaxismo, así el decreto 2961 / 2006 que controla la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal D del Artículo 131 de la ley 769 de 2002, mediante el requerimiento a las administraciones locales de restringir y sancionar la circulación de mototaxistas.

En cuanto a sus características más generales como ubicación y economía local, el municipio de Palmira está localizado al sur del departamento del Valle del Cauca, limita al norte con El Cerrito, al Este con el departamento del Tolima, al Sur con Pradera y Candelaria, y al oeste, con Cali, Yumbo y Vijes. El Departamento Nacional de Planeación indica que para el año 2018, el municipio de Palmira contaba con aproximadamente 349.294 habitantes (DANE, 2020).

El comportamiento económico del uso del suelo contrasta con el del mercado laboral local de los habitantes del municipio, según el Ministerio de Trabajo (2012) la ciudad de Palmira hasta el año 2012 contaba con una población económicamente activa de 140.000 personas, de la cual 18000 personas se encuentran desempleadas; y 51.000 personas empleadas se consideran subempleados (p 6). El anterior informe igualmente recalca la importancia de generar estadísticos para el municipio dado que no se cuenta con información suficiente sobre el tema del mercado laboral, entre otras razones porque no se ha realizado la encuesta de hogares desde el 2003. Así mismo, para el año 2018, el censo reflejó que el índice de informalidad laboral en el municipio es de 78,9%, es así como la problemática de la informalidad laboral ha sido incluida en el último Plan de Desarrollo Municipal PDM 2020-2023, donde se formulan una serie de estrategias para fomentar la empleabilidad en el municipio, las cuales incluyeron acciones como promover la formalización del empleo

informal, fortalecimiento de la organización comunitaria, asistencia en el fortalecimiento de unidades productivas rurales, etc. (Alcaldía de Palmira, 2020).

Esta situación relativa al panorama laboral ha permeado otras dimensiones de la realidad social urbana, en el caso del mototaxismo, la problemática de la informalidad laboral trasciende a la presunta crisis del transporte público del municipio (Estudio sobre construcción de terminal en Palmira arrancarían en octubre, 2020) ocasionada por la inestable disponibilidad de un medio de transporte colectivo y que como consecuencia aunada, influye en la composición del parque automotor (En Palmira se disparó el número de motos, así como las infracciones de sus conductores, 2019), de lejos, así es como los modos informales de transporte se toman el terreno de los modos formales.

Capítulo II : El trabajo del mototaxista

Este capítulo se hace una introducción al fenómeno del mototaxismo por medio del reconocimiento de algunas características de esta actividad laboral, aspectos como la variedad de servicios que ofrecen, las formas de laborar, estrategias de relacionamiento y formas de organización social que han surgido de la mano del fenómeno.

1. El mototaxismo en la práctica

Conocer en qué consiste y cómo se desarrolla la actividad laboral del mototaxismo en el municipio de Palmira, es un paso fundamental para estimar los efectos de este oficio en dinámicas colectivas de la vida cotidiana como el transporte público, el mercado de trabajo, la planificación estatal o el deterioro medioambiental, de manera que para conocer más sobre el proceso intermedio entre el mototaxismo y sus efectos en el transporte público, se requiere abrir la “caja negra” (Becker, 2016) del fenómeno que representa esta actividad laboral para así reconocer las condiciones o etapas que hacen que ocurra el efecto. En este sentido, un

primer paso consta de partir del avance tecnológico que posibilita que existan los mototaxis, es decir la motocicleta como fuente de trabajo, para esto a continuación se analizan aspectos como *herramientas de trabajo, servicios que ofrecen los mototaxistas en Palmira y mecanismos de operación.*

A nivel global, regional y local, la motocicleta es reconocida ampliamente como un instrumento de trabajo, mediante oficios normativos como: domicilios, distribución de periódicos, mensajería, ventas de artículos o comida, y oficios no normativos como lo es el transporte público.

Las motocicletas emplean en Colombia la muy destacada cifra de mas de 2,6 millones de personas, tomando un promedio de tres personas por familia, podría afirmarse que la motocicleta apoya la subsistencia de mas de 7,8 millones de colombianos. (Camara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia., 2019).

La diversidad de oficios asociados al uso de la motocicleta se relaciona claramente con la variedad de servicios que pueda ofrecer una persona que trabaje con base en su vehículo personal, es decir que lo que se propone entender como “moto servicios” serían todos aquellos servicios que presta un “moto trabajador” relacionados con el transporte o la movilidad de personas o cosas, esto incluye: mototaxismo, domicilios y encomiendas, los cuales pueden realizarse de manera independiente, con ayuda de una oficina de motoservicios o a través de aplicaciones como PickApp, Cabify, Rappi, Didi etc. El interés del presente estudio recae sobre el uso intensivo de la motocicleta como medio de transporte lo cual constituye un tipo de actividad laboral informal que es de sumo interés para diferentes sectores sociales y de la economía, también cabe aclarar que aunque se mencionan estas aplicaciones que hasta la actualidad han venido surgiendo en este mercado, la aproximación que nos ocupa es la del fenómeno del servicio que se ofrece en las calles, también porque da cuenta de los orígenes de la situación. Es precisamente la motocicleta el elemento más representativo entre el capital poseído de un mototaxista (Bourdieu, 2010) la relación con la misma puede ser vista como una forma de incrementar la apropiación de estos actores hacia su oficio y por consecuencia, el lugar donde se efectúa que es en las vías públicas, en ese mismo sentido, tanto la habilidad de manejar como el conocimiento de la ciudad y la

capacidad de manejar artefactos electrónicos de comunicación constituyen tres formas claras de fortalecer este capital.

El transporte público en este tipo de vehículo, el cual se presenta de manera problemática en el contexto local del municipio de Palmira debido a la competencia que presuntamente le impone a otros medios de transporte público (Estudio sobre construcción de terminal en Palmira arrancaría en octubre, 2020). Esta investigación procura conocer aspectos fundamentales de este fenómeno como las formas de funcionamiento y organización social individuales y colectivas presentes entre este segmento de la población, los cuales serán la base para comprender el aparente arraigo de este tipo de transporte en el casco urbano del municipio de Palmira. En la comprensión de estas lógicas de organización individual y colectiva, es necesario en primera instancia, detenerse en “la fachada” (Goffman E. , 1997) del mototaxista, en el análisis de la puesta en escena de las relaciones sociales Goffman considera oportuno discriminar este concepto entre “la apariencia” y “los modales”. Para los mototaxistas (o quienes se dedican de forma “profesional” a esto) es tan importante la presentación personal y de la moto como ciertos valores que le impriman a la interacción con sus clientes, este segundo comportamiento puede constituir en parte la estrategia de acercamiento a los clientes, unos optan por hacer su servicio sin más o otros buscan la forma de abrir el canal de comunicación con sus clientes para solicitar o negociar servicios de una manera personalizada y proyectada hacia el futuro.

1.1 Apropiarse del mototaxismo: capital, fachada y modales de los mototaxistas

En cuanto a las prácticas de apropiación de quienes trabajan como mototaxistas (Bourdieu, 2010), podríamos reconocer dos tipos de comportamientos, el primero sería llevar la vestimenta adecuada para este trabajo que les permita soportar el sol o la lluvia y a veces distintivos de color o logos de la cooperativa si trabajan en una; el segundo comportamiento es relativo a la forma de conseguir una carrera es decir el cómo y dónde ofrecen su servicio y esta práctica en particular representa también una muestra de “los modales” de los mototaxistas (Goffman, 1997) pues la forma en la que logren interactuar con otros de su gremio les va a permitir o no estacionarse en determinados lugares de la ciudad para ofrecer

su servicio, mientras que la forma en la que ofrezcan su servicio a las personas podría influir en la confianza que inspiren en sus clientes, esta particular “formalidad” es válido expresarla porque también es usual ver sujetos desaliñados ofreciendo el servicio de mototaxi, así, en este estudio referiremos digamos a la “forma ideal” de prestar el servicio de mototaxi, pues esta es también la forma que introdujeron los sujetos entrevistados.

La apropiación relacionada con la indumentaria va más allá de la comodidad en la vestimenta, aunque es fundamental demostrarle al cliente cierto profesionalismo vistiéndose adecuadamente para laborar (también porque quien contrata el servicio requiere indicadores para saber si esta persona labora como tal), en realidad en términos generales no es necesario incorporar elementos que resalten esta profesión, la única prenda distintiva que en ocasiones se aprecia en la presentación de estos trabajadores, es un chaleco de color llamativo (Azul o verde), con un estampado del nombre de la cooperativa para la que labora, en algunos casos los moto trabajadores hacen esto de manera autónoma, como se observa en la siguiente imagen tomada en uno de los recorridos de exploración, a un moto trabajador independiente, el señor José Jaramillo (Ver 1), contó que trabaja de forma independiente desde hace más de 10 años en servicios de mototaxista, domicilios, mandados y de remolque pequeño para moto (para transportar muebles o cosas voluminosas en la carrocería trasera), esta forma de transportar cosas es comúnmente utilizada para domicilios de materiales pesados, esto está relacionado con otro tipo de servicio de transporte de elementos materiales denominado “motocarro” que es un estilo de motocicleta que de fabrica viene convertida en una especie de triciclo que en la parte trasera posee una carrocería especializada para la carga de materiales tan pesados como los utilizados en las construcciones (ladrillo, balastro, arena etc), hay que aclarar que este tipo de motocarros solo se utilizan con el fin ya mencionado puesto que la carrocería no se puede retirar para convertir el vehículo a una moto regular para dos pasajeros. En el caso del moto trabajador que observamos en la imagen, la carrocería es añadida y la utiliza particularmente para el transporte de mudanzas o equipaje particularmente pesado que le contraten para transportar, así, cuando no se le ha contratado para este tipo de servicios, el sujeto se encuentra en su actividad regular como mototaxista.

Imagen # 1. Fotografía de mototaxi con remolque.



Fuente: Trabajo de campo, 2020.

Así, la “fachada” del moto taxista o moto trabajador es en esencia una forma en la que los ciudadanos o clientes pueden advertir o enterarse de que pueden contratar el servicio (Goffman E. , 1997) también puede estar sujeta a los otros servicios que realice este, por ejemplo si es domiciliario de alguna cooperativa es probable que cuente con un maletín para guardar las encomiendas. No obstante la mayoría de servicios no requieren de elementos especiales, por lo que no se puede percibir a simple vista realmente a cuantos tipos de servicios se puede disponer un moto trabajador, para indagar sobre esto se requiere interactuar directamente con el motorista.

La importancia de la motocicleta en la labor de los moto taxistas está sugerida desde su mismo nombre, en los siguientes capítulos podrá verse como desde distintas perspectivas, elemento que rige realmente la actividad laboral de los mototaxistas es el uso de la motocicleta como herramienta para generar ingresos, por este motivo, no necesariamente se

constriñen a dedicarse a solo transportar personas sino que se pueden dedicar a otras actividades que les permita lucrarse mediante el uso de la motocicleta, por supuesto aquí se insiste en el carácter informal de las actividades de interés para el presente estudio. Así, los otros servicios que entran en la categoría de moto servicios son: Mensajería, encargos, domicilios, y transporte de personas, entre otros.

En lo concerniente a las tarifas que manejan para los transportes de personas, estas dependen generalmente de la distancia que deban recorrer para realizar la carrera; no obstante, como gremio (hasta el año 2020) se manejaron tarifas mínimas por desplazamiento que oscila entre los \$2500 y \$3500, para distancias intermedias la tarifa varía entre los \$4500 y \$ 6000 y cuando se trata de atravesar la ciudad pueden cobrar alrededor de \$8000 o más, es válido aclarar que aunque haya una tarifa internamente negociada a nivel del gremio, el valor que se decide cobrar es una decisión exclusiva del mototaxista (con la excepción de quienes trabajan en cooperativas que deben apegarse a las tarifas determinadas en su lugar de trabajo), es decir que el servicio puede acrecentarse en función de condiciones de contexto como el clima, la hora del día u otras consideraciones personales, o bien, puede permanecer estático en función a acuerdos previos realizados con los clientes.

Va haciéndose uno sus clientes... por lo general me llaman es pa llevarlos o traerlos, pero yo puedo hacer desde mandados hasta domicilios (...) Si en los halcones le dan el maletincito a uno es para eso los domicilios, pero cuando es para llevar a alguien uno lo deja guardado en la oficina normal y luego lo recoge. Freddy Montoya, entrevista febrero 2020.

Con respecto a los servicios de mensajería, domicilios y encomiendas, los mototaxistas cobran siguiendo el mismo patrón, hay una tarifa general que usan normalmente quienes trabajan independientemente mientras en las cooperativas u oficinas tienen también unos valores determinados para eso. Es preciso decir que cuando se trabaja de manera independiente hay un margen de decisión en el que el moto taxista puede decidir qué tipo de moto servicios atender, es decir que podría dedicarse únicamente al transporte de personas, mientras que los mototaxistas afiliados a cooperativas de moto servicios deben estar dispuestos a atender cualquier la calidad de moto servicios, sin discriminar si son domicilios o transporte público. Finalmente la autonomía de los mototaxistas en el ejercicio de su labor, depende de si trabaja de forma completamente independiente o si se encuentra “afiliado” a

una cooperativa. Sin embargo no sobra mencionar que estos sujetos pueden generar otros ingresos que no estén relacionados con su actividad de mototaxistas, por ejemplo, en el presente estudio se pudo identificar cómo antes de emplearse como mototaxistas, los sujetos habían laborado en otros oficios anteriormente como taxista, cocinera o mecánico, a continuación se enseña un testimonio en el que puede notarse que para María, su trabajo de cocinera está condicionado a festividades populares, puede considerarse así que durante las mencionadas fechas la mototaxista deje un poco de lado este oficio.

Le preparo la carne en rollo, el muchacho relleno, que la lasaña, que los bombones de carne(...) pero eso se mueve mas que nada es en la navidad y en el festejo del día de la madre y fechas especiales, ahh y hago mis propios domicilios también (...) con la revista son productos de belleza, es una entradita” Maria Ibañez, entrevista febrero, 2020.

Este recuento de María sobre sus alternativas para encontrar ingresos adicionales da lugar a pensar en las acciones que hace esta participante para lograr complementar un ingreso mensual que signifique sus gastos y los de su familia, María se dedica a varios moto servicios y adicionalmente, vende por catálogo de revista productos de belleza de una conocida marca de cosméticos los cuales entrega cuando encuentra los espacios adecuados en medio de su jornada diaria.

Entre otras cosas, la presentación personal es una parte fundamental en esta actividad laboral puesto que influye tanto en la comodidad al trabajar como en la impresión que puedan llevarse los pasajeros, es en general una puesta en escena que requiere de una serie de elementos dispuestos a componer una "fachada" que refleje la dedicación a ese oficio. Como se mencionó anteriormente, en Goffman (1997) esta fachada se compone tanto de los materiales y elementos de la apariencia, como de los modales que advierten de los roles sociales de los individuos, así en el caso de los mototaxistas, su puesta en escena esta fundamentada por su indumentaria que debe incluir un casco para el pasajero, como por la cortesía con la que se enfrenten en sus relaciones diarias con los clientes.

Pienso que hay que ser muy formal y tratar de hacer amigos, gente que la lleve en la buena a uno cuando uno está en la calle” María Ibañez, entrevista febrero, 2020.

Los modales en la fachada del mototaxista, refieren a los estímulos que funcionan en el momento de advertirnos acerca del rol de interacción que el actuante esperará desempeñar en la situación que se avecina (Goffman E. , 1997), no obstante, estos modales constituyen más que una actitud en el momento de saludar a un pasajero, sino que pasa a la dimensión de relacionamiento orgánico. estos modales van desde los modos de ofrecer los servicios hasta directamente el trato con el pasajero durante el trayecto que contrate. Con respecto a la primera, la forma más general de ofrecer el servicio, es dirigirse a una persona (previamente analizada en función de la posibilidad de estar necesitando transporte) advirtiéndolo, diciendo, o bien, preguntando: “Moto?” dirigirse de esta manera asegura una respuesta inmediata, lo que puede ser un método para minar las posibilidades de conseguir un “Sí” más pronto, en comparación con esperar de manera pasiva que alguna persona se acerque a solicitar el servicio.

1.2 Formas de funcionamiento del mototaxismo en Palmira

Mediante el análisis de los ejercicios de observación y de los testimonios de los mototaxistas se pudieron reconocer principalmente cuatro mecanismos de operación que configuran el funcionamiento de este transporte público, es decir, las formas en las que realizan las denominadas “carreras”(el servicio de transporte que realizan), estos son: turnos en las estaciones o paraderos de transporte, oficinas o cooperativas de servicios, directamente en las calles, o mediante una relación de confianza con los clientes.

1.2.1 Turnos en estaciones o paraderos de transporte

Los “puntos de operación” que se mencionan en este estudio hacen referencia a ciertos lugares en las calles de la ciudad donde se presenta a diario una alta afluencia de personas (como en el centro y en barrios de intensa actividad comercial), estos puntos se caracterizan porque no necesitan un local o similar para organizar sus operaciones, la dinámica consta de que los transportadores se parqueen en el lugar esperando circular de nuevo prontamente.

Muchas veces, éstos están “marcados” con un pendón que ofrece el servicio generalmente de esta manera: “Servicio de moto” pero realmente se distinguen claramente porque la mayoría del tiempo hay una fila de moto taxistas que se encuentran en disponibilidad para transportar a cualquier cliente que lo necesite; esta fila representa el orden en el que se irán ocupando los transportadores, respetar este orden es importante porque es un signo de respeto al interior de la pequeña comunidad que representan las personas que están autorizadas para hacer la fila en tal punto.

Estos puntos de operación no representan nada muy distante a lo que es un “puesto de trabajo”, es decir que está estrechamente ligado a ciertas rutinas que estructuran la particular organización que se puede observar cada día en estos lugares. Estas rutinas van desde “activar” (o llegar a trabajar) el sitio desde temprano, hasta configurarse como una suerte de compañeros de trabajo, que fortalecen sus vínculos precisamente por medio de la dinámica de estar todo el día yendo y volviendo al mismo lugar y encontrarse con las mismas personas, lo que repercute en la formación de los lazos de amistad o compañerismo que forjan al utilizar los momentos que emplean en esperar a sus clientes, en conversar entre ellos o compartir algo de comer.

Los puntos de operación, son en esencia lo mismo que son las filas de los taxis tradicionales que suelen ubicarse en bahías en parqueo en las afueras de supermercados o terminales de transporte, es interesante que en los puntos de operaciones de taxis están también los moto taxistas, son gremios que durante años se han rivalizado por la competencia por los clientes, sin embargo se les nota compartiendo los espacios sin problemas. Pero cabe aclarar que hay varios puntos donde la operación de transporte es únicamente de los mototaxistas.

1.2.2 Cooperativas u oficinas de moto servicios

Las cooperativas de moto servicios a las que nos referiremos en este documento son en esencia sociedades muy organizadas del trabajo informal (De Soto, 1986) y se presentan como locales que están destinados para ser el centro de operaciones de los mototaxistas que decidan afiliarse a estas formas organizadas del trabajo informal. Estas suelen ser casi

siempre de doble propósito, es decir que además de la mencionada función, también se ofrecen otros servicios como transporte de encomiendas, mecánica de motos, parqueadero o tiendas, las combinaciones de los servicios dependerán de las personas que administren el local. Es preciso aclarar que la ocupación principal de las cooperativas es la de captar y administrar solicitudes de servicios de moto, sin embargo estos lugares son idóneos para encontrar personas (como los administradores de las cooperativas) que ofrezcan motocicletas en alquiler que pueden ser utilizadas para laborar en la misma cooperativa, la única diferencia es que la persona paga además el valor de la renta diaria del vehículo, además del valor del aporte diario a la cooperativa (Ver imagen #2). Las circunstancias en las que un moto trabajador puede llegar a requerir un servicio de préstamo de vehículo, no están estrictamente restringidas a la cuestión de poseer una motocicleta, por ejemplo, es usual que los moto taxistas o moto trabajadores opten por rentar un automotor ante una falla técnica del que utilizan cotidianamente para laborar.

Imagen #2. Reverso de tarjeta de publicidad de la cooperativa Mega Domicilios Express.



Fuente: Trabajo de campo, 2020.

En ese sentido entonces, es posible interpretar que el alquiler de motocicletas es un servicio más de las cooperativas, o sea que estas prestan una suerte de servicios para los clientes y otros servicios para los afiliados a la empresa. Entre los primeros encontramos los servicios de: domiciliario, encomiendas, remolque y mototaxi; mientras que, en el segundo tipo de

servicios, encontramos para los afiliados mototaxistas los servicios de captación de carreras y alquiler de motos.

A simple vista, estas *cooperativas o oficinas*, como las refieren usualmente los mototaxistas, se distinguen simplemente por lucir un pendón con la frase “servicio de moto”, por lo regular hay motos estacionadas afuera en disposición para salir de manera inmediata a atender un servicio y cuentan con líneas telefónicas y de Whatsapp para quienes requieran contactar el servicio desde la oficina (y no directamente con el transportador), en estos lugares siempre habrá al menos una persona en la recepción, atendiendo las llamadas telefónicas.

Al comunicarse con estas oficinas para solicitar un servicio, la operadora del teléfono pide los datos principales del cliente (nombre teléfono y dirección para ir a recogerle) y le otorga un código único que solo el cliente y el transportador conocen. Este método ha sido adaptado de lo que son las cooperativas de operación a las que se afilian los taxis, sin embargo aparecen a menor escala (es decir que la oficina suele atender a los clientes de la zona) y como negocios relativamente austeros a diferencia de cómo suelen ser las cooperativas de taxis que operan por radioteléfono a nivel de toda la ciudad.

En general los moto taxistas se refieren a estos sitios como “La oficina” y se vinculan a estos lugares casi siempre por medio de la afiliación o en menor medida de préstamos de las motos, en esencia lo que ocurre es que los moto taxistas operan como choferes de las motos y cada día le deben al negocio el valor de una entrega o comisión, cuyo monto en la ciudad de Palmira osciló entre los \$20.000 y los \$25.000 hasta el año 2020, cuando incluyen el alquiler del vehículo, cuando el mototaxista es propietario de su motocicleta, solamente se le cobra la cuota de afiliación que puede costar entre \$8.000 y \$10.000 en el mismo año, partiendo de esta diferencia es preciso suponer que los mototaxistas o mototrabajadores que no poseen la mencionada herramienta, pueden devengar hasta la mitad de ingresos que quienes sí lo tienen. Entre los actores que prestaron su testimonio para este estudio, es posible resaltar el caso de *Deisy*, quien antes se ocupaba como asistente domestica (Ver tabla 1) representa un ejemplo de los sujetos que empiezan este oficio con menor capital económico por no poseer una motocicleta, si bien no debe responder periódicamente por aspectos reglamentarios del vehículo cómo: Seguro contra accidentes, revisión técnico mecánica y mantenimiento, en contraste para ella los costos diarios que implica su actividad laboral incluyen rubros como:

Alquiler de la motocicleta, afiliación a la cooperativa y combustible, estos sustraen una proporción importante de los ingresos diarios de Deisy..

1.2.3 Directamente en las calles

Es el método más práctico, más generalizado y aparentemente el más inseguro; consta de ofrecer el servicio a los transeúntes que encuentren en su camino en las calles, se diferencia del primer mecanismo en función de que ellos están en movimiento y no estacionados en un lugar, es decir que pueden ofrecer el servicio desde que salen de sus casas y en los momentos que ellos lo consideren, es oportuno en el sentido en que no consta de esperar a que llegue un cliente, no obstante, mujeres como Lina y María prefieren no ofrecer sus servicios así porque consideran que eso las obliga a prestar el servicio, María menciona “lo mejor es tomarse un momento para mirar al cliente, yo por lo menos soy muy dada a las mujeres”, haciendo referencia que prefiere prestar sus servicios a clientes que sean mujeres porque se siente más confiada que con los hombres. No obstante, es una práctica que para ellas, al menos, es evitable pues en la oficina ofrecen cierta garantía de la buena procedencia del cliente:

Cuando voy libre, sin pasajero pues, ¿le voy ofreciendo el servicio a la gente que veo caminando en la calle porque pueden estar necesitando (...) yo solamente les digo “moto?”, a veces les pito. Lina Cerón, entrevista marzo 2020

Esta forma es la más practica porque ofrece la oportunidad de realizar una carrera de manera espontánea, según la percepción de alguna moto taxistas podría ser el método más inseguro para desempeñar el oficio, y lo más probable es que sea una forma de operar muy generalizada pues los cinco mototaxistas que prestaron sus testimonios para este estudio afirmaron que es algo a lo que recurren frecuentemente y lo calificaron como una práctica normal.

1.2.4 Relación de confianza con un cliente

Se trata de una práctica personalizada donde el moto taxista tiene una relación de confianza con su cliente quien solo debe llamar o escribir al teléfono móvil personal del transportista para solicitar un servicio, en otros casos hay clientes que necesitan ser transportados todos los días a sus empleos o lugares de estudio por lo que fijan acuerdos para que el moto ratón recoja a diario al cliente que requiera ese servicio (en estos casos se suelen hacer arreglos mensuales de pago). Tal como lo hacen las pequeñas empresas, de manera independiente hay mototaxistas que también generan su propia publicidad autónomamente en forma de tarjetas o volantes que entregan de manera casi indiscriminada, esto hace parte de su repertorio de modales, la forma en la que ofrecen el servicio incluye su carisma personal, amabilidad, buena presentación personal etc. Este método de “marketing” en esencia garantiza que al menos aumente la posibilidad de ser contactados para realizar un servicio.

La práctica de generar relaciones de confianza con clientes que guarden su número de contacto para volver a contactar al mototrabajador es un ideal en este oficio pues podría representar un ingreso diario seguro, tanto por la frecuencia como por el hecho de que se realice con personas conocidas. En esta modalidad no solo es usual que se les contacte para transportar personas sino también para realizar encomiendas, en medio de esta dinámica también suelen ser recomendados a otros clientes que empiezan a procurar el servicio, esto les hace visibilizar la importancia de su oficio (Figuerola, Muñoz, & Tombé, 2020) en las dinámicas diarias de otras personas que necesitan un servicio de transporte que se caracteriza por ser rápido y económico en relación con otros.

2. Estrategias de trabajo y relacionamiento

Continuando con la descripción de la actividad laboral del mototaxismo, en este apartado se describe y analiza la “jornada laboral” de los mototaxistas, esto incluye la intensidad de la

misma, es decir *los horarios que en promedio se destinan para esto*, y también comprende una mirada a las situaciones que acontecen durante la jornada y que pueden percibirse como *ventajas o desventajas* a corto, mediano y largo plazo.

2.1 Rutinas laborales e incertidumbres del oficio

La “jornada laboral” o intensidad de trabajo en este tipo de trabajo es por lo general muy flexible pues las personas se las imponen de manera autónoma cuando realizan su trabajo de manera independiente. No obstante, al trabajar a través de cooperativas y oficinas, el mototaxista obrero debe estar sujeto a un horario de trabajo y a completa disponibilidad cuando el mototaxista se encuentra en las calle. Así, en el caso del mototaxismo que siendo un oficio informal puede ejecutarse de manera autónoma podemos distinguir que la jornada de trabajo puede ser impuesta por la afiliación a una cooperativa o puede ser autoimpuesta y depender de la disciplina que tenga por si mismo el trabajador, si bien en ningún caso se pierde la particular autonomía que caracteriza la movilidad en las motocicletas, hay claras distinciones entre ambas formas de trabajar, Freddy ha tenido la oportunidad de trabajar de ambas formas:

Cuando trabajaba con los halcones (una de las cooperativas), eran muy estrictos con los horarios, al tercer llamado de atención sacaban a los impuntuales (...) bueno, tenía que estar en la oficina o al menos reportar que iba en camino a las 10 am, normalmente le daban a uno su horita para almorzar y lo mismo en las tardes, lo importante si uno no está en la oficina es estar reportando que está libre porque si sale un servicio y no hay nadie en la oficina, alguien desde el WhatsApp debe responder, de todas formas uno siempre debe volver a la oficina para hacer presencia allá, igualmente uno sigue teniendo su libertad para hacer sus propios asuntos o atender clientes de uno que lo contactaron a uno pues, de todas formas uno paga la cuota es para tener aseguradas sus carreras ahí (...) hasta que cerraran el local a las 10 u 11 de la noche (...) si está movido unas 50 lukitas mas el aporte, en unas es de 10, en otras de 7 u 8 pesitos. Freddy Montoya, entrevista febrero 2020.

Según el relato de Freddy, mientras estuvo afiliado a la cooperativa su jornada laboral completa con respecto a *las horas diarias de trabajo*, es decir las horas que tenía que disponer para su trabajo con la cooperativa, era entre 12 y 13 horas, pero a este periodo de tiempo se

le sustraen los dos espacios mencionados, a la hora del almuerzo en al caer la noche, son aproximadamente dos horas que serían destinadas para la satisfacción de las necesidades físicas humanas, comer, descansar y asearse. Por otro lado, con respecto a los *días semanales de trabajo* se determinó que cuando se trabaja a través de cooperativas, los trabajadores obtienen un día de descanso cada quince días, sin embargo, el horario de la cooperativa es invariable.

Prolongar la jornada de trabajo a través de dos espacios de esparcimiento es una de las formas mediante las cuales el capitalista, dueño o administrador de la cooperativa mantiene el control sobre las dinámicas de las jornadas laborales de los trabajadores garantizando su mayor disponibilidad para realizar carreras o domicilios. Sin embargo, cabe aclarar que debido a que cada cooperativa es independiente entre si, y pueden escoger sus modos de operación libremente, la definición de la variedad o intensidad de horarios, también depende de la cooperativa donde se trabaje.

Hasta lo que yo conozco, eso en cada lado le manejan a usted un horario distinto, o bueno digo que no todas trabajan a las mismas horas... ni a todas les llegan los mismos clientes (...) entonces toca es aprender a moverse para no quedar en un sitio donde le saquen pues toda la leche a uno y que además valga la pena pagar la cuota, porque no imagínese usted pagando eso pa que no llame nadie allá. Freddy Montoya, entrevista febrero 2020

Identificar la oferta de oficinas de mototaxi o de domiciliarios, como las que mostramos aquí, puede llegar a ser un paso fundamental que un mototaxista realice de manera empírica para lograr determinar por su cuenta, los sitios donde trabajar bajo este modelo de cooperativa resulte más rentable. Mientras en algunas oficinas se cuenta con una intensidad horaria de 12 o máxime 13 horas (que finalmente se reducen a 10 u 11 horas por la hora del almuerzo y otros espacios similares), también se pudo observar los horarios en los que funciona una cooperativa distinta que opera en otros sectores de la ciudad, en Mega Domicilios Express la jornada laboral oscila al menos las 15 horas, que sustrayendo una hora o dos de esparcimiento que decidan “ceder” los capitalistas, quedarían en total como mínimo 14 horas de trabajo diarias (Ver anexo 1).

En ese sentido, los “capitalistas” aprovechan al máximo una fuerza de trabajo que aunque no es literalmente “comprada” (Marx, 1975), se introduce en un modelo económico de

retroalimentación de servicios y limitación de derechos, en términos de Marx, resultando en una *antinomia*, donde la cooperativa le proporciona al mototaxista el servicio de buscarle los clientes a cambio de una cuota diaria que puede representar idóneamente el 15 % del salario diario que alcance a coleccionar un mototaxista; en proporción, la pequeña empresa convertida en cooperativa, requiere (principalmente) de la fuerza de trabajo de *varios* mototaxistas para generar suficientes ingresos. Para favorecer la rentabilidad del negocio es adecuado que una sola cooperativa tenga entre 15 y 20 mototaxistas a su disposición, menor cantidad puede derivar en un colapso de la demanda del servicio, y una mayor cantidad puede tener la consecuencia de no lograr satisfacer la demanda de carreras a la que se atienen los mototaxistas diariamente. Así, la cantidad de solicitudes de servicio que “entren” a la cooperativa diariamente, debe procurarse equitativa para todos los afiliados, puesto que este es el fin del pago diario que se le hace a la cooperativa, si bien este pago puede verse como un esfuerzo y puede entenderse como *pagar para trabajar*, para los mototaxistas este es un pago justo con relación al beneficio que se surten del trabajo mediante la cooperativa, que al comprender lo que sería para ellos en una empresa una jornada laboral de todos los días de la semana puede resultar fatigante en virtud de *las necesidades físicas humanas* que son necesarias para que la fuerza de trabajo perdure a través del tiempo, por lo no pueden quedar de lado en la medición de la jornada laboral (Marx, 1975).

Aunque *pagar para trabajar* resulte contraproducente a simple vista, no se puede pasar por alto su interesante proporción contraria, *pagar para descansar*, una expresión que resulta del deseo de descansar eventualmente de la jornada laboral, de la mano de algún evento fortuito que justifique la flexibilidad ante los ojos del administrador de la cooperativa:

Si está incapacitado o tuvo que pedir un permiso... pagar la cuota diaria, la entrega pues, y no ir a trabajar (...) (risas) si yo pudiera pagaría para descansar dos o tres días a la semana pero eso tampoco es así de fácil, resulta que si a mas de uno nos da por hacer la misma gracia, la oficina no tiene como responderle a la gente que pide el servicio y no eso no se puede nunca decir que no hay motos disponibles, es que si usted llama nunca le van a decir eso... es por eso porque a uno le toca es estar comprometido con el negocio (risas) (...) es día de descanso cada quince días y los festivos trabaja la mitad de personal, si me entiende por qué me rio, no es que me invente excusas para no trabajar sino que hay que camellarle a diario. Freddy Montoya, entrevista febrero 2020.

Por otro lado, el estilo de la “*jornada laboral*” del mototaxista independiente es el que es más fácilmente reconocido en algunas investigaciones (Buchely & Castro, 2019) (Zuñiga, 2019) (Cerquera, Orjuela, & Ferrari, 2019). La flexibilidad en los horarios son uno de los atributos más valorados por los mototaxistas, especialmente por los que tienen otro tipo de responsabilidades relacionadas con la familia (Figueroa, Muñoz, & Tombé, 2020)

Pues ahorita tengo una clienta que me contrata para que la lleve al trabajo a las 7 de la mañana, pero me toca estar por ella si quiera faltando 20 minutos porque ella trabaja por el bosque de morelia y yo tengo que llevarla desde Parques de la Italia (...) luego vuelvo a la casa a dormir, y ya salgo a camellar de 9 a 2 de la tarde, que se hace hora de recoger a mi sobrina del colegio, la llevo donde mi hermano y allá almuerzo y vuelvo y salgo ya a las 5 de la tarde, hasta las 7 máximo porque no veo bien de noche. Freddy Montoya, entrevista febrero 2020.

Este testimonio permite ver el contraste entre la intensidad de las jornadas laborales de las cooperativas de moto servicios y las de los trabajadores independientes que administran su propio tiempo, aunque en este caso Freddy pasó de trabajar 12 horas diarias, a trabajar aproximadamente 6; una constante en sus horarios es la de empezar la jornada casi hacia las horas del mediodía, los vínculos filiares en este caso soportan gran parte de la acción de Freddy quien al no tener que dedicar tiempo por ejemplo a preparar un almuerzo, puede dedicar un poco más de su tiempo a descansar. Es posible que uno de los motivos por los que este participante puede encontrar tanta flexibilidad en sus horarios se debe al apoyo de redes familiares en labores diarias del cuidado como la alimentación y el pago de una vivienda, además claro, de las preferencias personales del individuo. En contraparte por ejemplo, Lina dedica entre 8 y 9 horas diarias al ejercicio de su profesión, cabe añadir que ella no es restrictiva con sus horarios, esto se observa en su vacilación para contestar por ejemplo a que horas sale de casa después del almuerzo, no obstante recalca, que uno de los criterios para determinar su tiempo laborando es la cantidad de dinero que logre hacer, ella tiene una meta diaria, pero su cumplimiento no puede interferir en la forma en la que ha diseñado su rutina diaria, pues se conecta directamente, con otros vínculos de su vida personal, como sus relaciones familiares en cuanto a los actos de cuidado como tenerle preparado el almuerzo, o asistir a recoger a su hija del colegio al final de la tarde. (Buchely

& Castro, 2019). La distribución y organización del tiempo es esencial principalmente si se tienen más obligaciones como responsabilidades con los hijos o padres:

Me gusta salir desde temprano, porque mi meta es hacerme 50 mil pesitos diarios... antecito de las 7 de la mañana hay mucha gente buscando transporte, de 12 a 1 me tienen el almuerzo en la casa entonces voy y paso esa hora del medio día y salgo otra vez a trabajar ya casi a las 2:30 de la tarde (...) hasta las 6 que sale mi hija del colegio. Lina Cerón, entrevista marzo 2020

Beneficios como poder mantener supervisadas las otras esferas de relacionamiento social, son ventajas que de lejos no poseen otros trabajos, ni siquiera si se tienen en cuenta únicamente los trabajos relacionados con la prestación de servicios de transporte público, o bien otro tipo de trabajos informales (Rubio, 2014) En síntesis a través de estos testimonios se identificaron principalmente dos beneficios : la autonomía en la administración de su tiempo y la autonomía en los desplazamientos que realizan. Ambas son características del trabajo independiente que realizan, en sus discursos se nota el hincapié que hacen en la importancia de que sean ellos mismos los que gestionan sus decisiones en el ámbito laboral.

Con respecto a la autonomía del uso del tiempo se puede interpretar que la importancia gira en torno a poder decidir sobre las formas de implementar su rutina, la posibilidad de romper con los horarios laborales para poder darle mayor importancia a otras dinámicas de valor subjetivo, como atender las necesidades familiares o atender diligencias personales. En contraste, la autonomía de los desplazamientos está en función del vehículo por medio del cual trabajan y depende profundamente también de la autonomía del tiempo, esto quiere decir que el beneficio se adquiere a través del buen estado del vehículo y en menor proporción, de las habilidades de localización.

Se puede considerar entonces que la rutina o jornada de trabajo, considerada como un conjunto de acciones que se llevan a cabo diariamente en el marco de las actividades laborales, varía en función del mecanismo de operación, pues difiere profundamente la dinámica entre un mototaxista que tenga sus clientes diarios ya agendados y otro que tenga que retornar al punto de operación para seguir haciendo contacto con los clientes que llegan ahí. En general se puede decir que los horarios son totalmente diurnos y no están en función del modo de operación, y en muy pocos casos trabajan en horarios nocturnos (las

excepciones son los clientes con quienes tienen acuerdos previos para asegurar su transporte). Esto se debe a la percepción de inseguridad que se eleva en las horas de la noche, además de situaciones violentas como extorsiones y asesinatos (Caen "Los Verdugos", banda que desmembraba e incineraba a los mototaxistas en Palmira, 2019) que han marcado el imaginario colectivo de este segmento de la población. Es que la situación de inseguridad que experimentan los mototaxistas, parece presentarse insistentemente en general en América Latina (Banco de Desarrollo de América Latina, 2015), siendo potenciales víctimas frente a delitos como el hurto o la extorsión (Lewis, 2020). La evidencia reciente determinada por Lewis indica que los mototaxistas en lugares como Guatemala condicionan sus dinámicas diarias en función de este tipo de situaciones de seguridad, generando así estrategias para contrarrestar su autopercepción de vulnerabilidad en el escenario urbano.

De vuelta al suroccidente de Colombia, en el Valle del Cauca se han conocido distintos casos donde se evidencia el posible compromiso de la integridad física de los mototaxistas al ejercer su actividad laboral (Autoridades del Valle investigan panfletos amenazando a mototaxistas en Jamundí, 2017), este tipo de problemáticas están ligadas a una modalidad de robo que se vale de su actividad laboral:

La Fiscalía pudo establecer que Correa Suarez contrataba a mototaxistas con engaños para que lo transportaran hacia unas fincas que supuestamente, estaba interesado en comprar (...) Las víctimas fueron atacadas con arma cortopunzante por el procesado, cuando llegaban a lugares despoblados y solitarios. (Asesinatos en serie: La condena a un hombre por crímenes de mototaxis en el Valle, 2022)

Estos mecanismos de protección y autocuidado, finalmente terminan normalizando la exposición constante a las violencias estructurales urbanas que ubican a los mototaxistas en una posición de vulnerabilidad frente al ejercicio de otras actividades llámense del transporte público o del trabajo informal. Finalmente, en lo que corresponde a la percepción de los mototaxistas, esta es la desventaja que más reviste de importancia tanto para los trabajadores como para las autoridades, sin embargo cabe precisar la existencia de otras desventajas que complementan el panorama de esta actividad laboral estas son: *Los seguros sociales, siniestralidad vial y las estrategias de relacionamiento con la autoridad de tránsito.*

Una preocupación frecuente que apareció en los cinco testimonios fue la baja cobertura en seguridad social y la ausencia de planes de afiliarse a estas, ninguno de los entrevistados manifestó cotizar o beneficiarse de las empresas promotoras de salud. Con respecto a la cotización en un fondo de pensiones solo Lina manifestó tener un historial de cotización pero desconoce las garantías de este fondo, a pesar de ser la única entrevistada afiliada a una EPS hasta el momento de la entrevista aparecía como no habilitada por falta de pago, aclara que ambas son cosas que solo paga cuando está siendo contratada por alguna empresa de seguridad privada que es el oficio en el que se ha preparado y en el que se encuentra desempleada. Al respecto todos reconocen que los ingresos que devengan de su trabajo apenas les alcanza para solventar los gastos diarios o los más urgentes. Con respecto al servicio de salud, la mayoría utiliza los servicios del Sisben, a excepción de Freddy quien aclara que si desea beneficiarse de los servicios de salud del Sisben pero desconoce el procedimiento para adquirir el beneficio, al mismo tiempo había declarado que nunca había estado afiliado a una EPS, lo que sugiere que es una persona que lleva bastante tiempo sin cobertura en salud.

Bueno lo que pasa es que este es un trabajo en el que usted casi siempre trata es con desconocidos (...) aquí está ahora como en todo lado yo creo, no me han robado ni nada por el estilo pero la seguridad aquí en Palmira estuvo muy deteriorada hace años, mucho extorsionista, ahí fue que cayeron los asesinos de motoratones, yo si tengo que confesarte que en ese entonces salía con miedo de la casa, no sabía en que momento iba a faltar yo o un compañero mío (...) entonces en el grupo de Whatsapp manteníamos reportándonos y reportando vueltas raras que se vieran por ahí. Deisy Romero, entrevista marzo 2020

Una desventaja de este oficio relacionada a los riesgos en el trabajo, aparte de la falta de ARL, es la situación de la seguridad de los trabajadores que se encuentran vulnerables frente a fenómenos estructurales como extorsiones, hurtos, asesinatos. En el municipio de Palmira acontecieron fallecimientos violentos de mototaxistas ligados a extorsionistas de las zona norte del casco urbano y del norte del departamento, esta situación dio lugar a generar estrategias de cuidado mutuo basadas en la pertenencia al gremio de mototaxistas, estas incluyeron generar grupos de Whatsapp, incentivar el interés por el bienestar de los compañeros o reaccionar de manera colectiva ante situaciones como hurtos indican cómo en

la vida cotidiana los mototaxistas se valen de esos vínculos instaurados a partir de la solidaridad orgánica que desarrollan al laborar en el mismo entorno diariamente.

Por un lado, en lo que respecta a la siniestralidad vial a la que están sujetos todos los motociclistas, cabe precisar que el temor de accidentarse es una constante en la mayoría de las trayectorias estudiadas, este surge del tipo de experiencia de estar en las calles la mayor parte del día y poder avistar los accidentes de tránsito cuando ocurren; sin embargo en testimonios como el de Deisy se puede leer que el temor se funda realmente es en las consecuencias definitivas que puede tener el accidente en el cuerpo humano, quedar con alguna discapacidad tras un accidente, su preocupación en el fondo es complicar la situación económica de su hogar, la forma de prevenirse ante el peligro es “andar con maña” que significa conducir con cuidado, procurar ser más paciente a la hora de transitar las calles puede ser de vida o muerte en el caso de los moto ciclistas.

Según el Anuario estadístico de Palmira 2020, “Cuando se mira las víctimas fatales por vehículo involucrados en los accidentes, se encuentra que las motocicletas son los vehículos donde se presentan más víctimas fatales.” (Camara de Comercio de Palmira, 2020) Esta tendencia aparece desde hace años, podemos verla recientemente representada en las cifras de accidentalidad de 2018 donde de 86 víctimas fatales de accidentes de tránsito, 58 conducían o eran pasajeros de motocicletas, igualmente, en el año 2019 se observó la misma tendencia evidenciando que de 84 víctimas fatales de accidentes de tránsito, 63 iban abordando una motocicleta. En ese sentido, el peligro de accidentalidad puede llegar a afectar no solo al moto taxista y a su círculo más cercano, sino, evidentemente al cliente que pueda estar involucrado en un accidente de estas características; este es un aspecto que pone en manifiesto la relevancia de buscar formas de regular la actividad de los moto taxistas.

2.3 Estrategias de relacionamiento con la autoridad

Hasta este punto se pueden identificar a grandes rasgos tres principales tipos de interacciones sociales dentro del fenómeno del mototaxismo, con los clientes, con los colegas, con las autoridades de tránsito. En el primer caso, el relacionamiento con los clientes esta fundado en la necesidad de trasladarse en la ciudad y la capacidad de los mototaxistas de proveer ese servicio, en este caso se advierte que el rol de los mototaxistas está legitimado dada la solución que representan en términos de movilidad urbana. En cuanto al relacionamiento con los colegas, prima la necesidad de formar y conformar entornos laborales que permitan y faciliten la actividad laboral en términos de repartición por turnos de carreras, autocuidado entre los integrantes de un círculo laboral (llámese estación de motoservicio o cooperativa).

En contraste, en cuanto al relacionamiento con las autoridades de tránsito como representantes del Estado, no hay mucha claridad sobre el tipo de acuerdos o estrategias asociados a la interacción entre las autoridades y los mototaxistas, de alguna manera pareciera que este es un tema tabú que es tratado de forma ambigua y en el que los mototaxistas no profundizan demasiado. Aquí es preciso ubicar a los mototaxistas en una especie de margen que los separa de la dinámicas aceptadas por el Estado, para Das y Poole, las en las lógicas de legibilidad e ilegibilidad del estado se concibe al margen *como “una periferia en donde están contenidas aquellas personas que se consideran insuficientemente socializadas en los marcos de ley”*(p. 24) (Das & Poole, 2008) en ese sentido, la misma identificación ciudadana o del vehículo podría ser un primer paso para el estudio de este segmento de población, sin embargo hasta la actualidad, no se tiene claro cuál es el norte en cuando a la proliferación de este oficio, se conoce su prohibición a través de declaraciones y marcos de acción para las autoridades municipales enfocados en el control de esta actividad (Para controlar mototaxismo, alcaldes podrán prohibir el "parrillero hombre" , 2006).

Entre el arsenal de actuaciones de los mototaxistas, quizás unas de las más importantes son las formas de interactuar con las autoridades de tránsito, estas son dos: la primera consta de evitar los lugares donde se conoce que se “instalan” los retenes del tránsito, y está basada en el conocimiento que tienen los mototaxistas de su entorno laboral, de las calles y las formas en las que se distribuyen el tráfico y los agentes de tránsito; en tanto, la segunda forma de relacionamiento con la autoridad remite a la imposibilidad de evitar este contacto, o sea la

forma como interactúa el mototaxista con el agente de tránsito y viceversa, el repertorio de acciones del mototaxista en este punto se limita a tener los documentos en regla y en el caso de haber sido detenidos mientras realizaban una carrera es importante procurar tener una actitud amable para evitar que la autoridad adopte una actitud reacia frente a la ilegalidad del oficio, aunque en este estudio no se pudo constatar evidencia por testimonio o por fotografía sobre la existencia de las multas por mototaxismo, en cambio más bien lo que existe es un alto relacionamiento entre este oficio y las multas más comunes que se imparten en Colombia que van desde transitar por los andenes hasta pasarse semáforos en rojo, no está de más aclarar que las multas se le imponen al conductor(a) del vehículo más no al pasajero, así fue recalcado desde la secretaría de movilidad ante una situación que involucró al Alcalde de Cali Jorge Iván Ospina abordando sin casco un mototaxi para salir del barrio Siloé (Ospina no tendrá que pagar multa por abordar un mototaxi, 2021)

Uno principalmente se conoce los lugares donde ponen los retenes... nosotros mantenemos en el habla por el celular nos tiramos el dato si toca (...) Pero si le llegan a uno estando en el punto si toca es abrirse antes de que se la quieran montar a uno (...) si, a mi me parece que ellos llegan es a sacarlo a uno del pedazo, por eso es que trabajar en el centro es difícil, lo que es el Parque Bolívar, el Parque de la Factoría (...) Uno trata de evitar eso, no? Pero a veces toca, y nada estar bien, tranquilo, amable, no alterarse (...) a mi como tal nunca me han puesto una multa que sea sobre eso, igual tampoco me ha tocado que me paren ellos.
Hernán Estrada, entrevista noviembre 2019

Así, los mototaxistas cuentan con un alto grado de apropiación de los espacios públicos más comunes de la ciudad, se mueven con libertad cada día lo que les permite memorizar rutas, puntos de conflicto etc. Por ejemplo, tienen estrategias interiorizadas de evasión de la autoridad de tránsito, aun cuando tienen sus documentos en regla la opción más preferible es evitar estos controles por cuestiones de tiempo y para restringir la posibilidad de ser multados por el ejercicio de su actividad. Las dinámicas que se han establecido entre mototaxistas y autoridades de tránsito, refiere a acuerdos realizados frente a la labor, pero da cuenta de la falta de definición de los límites de acción en la práctica (Das & Poole, 2008) (Das & Poole, 2008) Estas estrategias también constituyen formas de apropiación de los espacios (Bourdieu, 2010), reconocer los códigos para relacionarse, identificar los sitios donde se

presenta la oferta, además del conocimiento mismo de las calles y direcciones de la localidad donde laboran.

La apariencia en la fachada de los mototaxistas refiere a la materialidad del oficio, es decir, los elementos, artículos, mobiliarios... p 36), que constituyen herramientas importantes para ofrecer el servicio, en consecuencia son una parte fundamental en el desarrollo de esta actividad laboral. Entre estos artículos encontramos: La motocicleta, cascos para el piloto y el pasajero, teléfono celular con conexión a internet, vestimenta cómoda.

En general uno para trabajar solo usa lo básico que son los cascos y la gasolina (...) la moto al día de papeles, y de aseo y mecánica, a veces es difícil tener la moto al pelo pero como mínimo que esté limpiecita (...). Lina Cerón, entrevista marzo 2020.

La herramienta principal de los mototaxistas es el vehículo que utilizan para trabajar, ser propietario de este no es un requisito irremediable, como se describió anteriormente, la existencia de las denominadas oficinas de motos permiten que las personas sin vehículo accedan al oficio, aunque en los casos donde el mototaxista hace las veces de chofer, hay un mayor costo de la actividad, pues además del costo de “la entrega” deben recargar las motos de gasolina una o dos veces al día dependiendo de la cantidad de kilómetros que se recorran diariamente, sin embargo ellos no deben preocuparse por el pago de la documentación anual obligatoria de la motocicleta, los documentos son la Revisión tecno mecánica y el Seguro Obligatorio contra accidentes de tránsito cuyos valores varían dependiendo del cilindraje de la moto y del año en curso.

El estado general de funcionamiento de la motocicleta es un aspecto que requiere atención permanente porque influye directamente en la calidad del trabajo que puedan proporcionar los mototaxistas, un accidente de tránsito o una falla a nivel mecánico son situaciones fortuitas que pueden representar días de pérdidas de ingresos, una buena presentación del vehículo será una forma de inspirar confianza en otros actores como pasajeros, autoridades de tránsito y colegas del mismo gremio, simbólicamente, el cuidado del automotor puede indicar también el nivel de integración de un individuo a este tipo de actividad laboral puesto que los esfuerzos por hacer que permanezcan los vehículos en buen estado hacen parte del marco de acciones que implementan estos individuos para apropiarse de su labor y de los espacios donde se desarrolla; el empeño puesto en proyectar la imagen de mototaxista,

aunado a aspectos como la intensidad de la rutina de trabajo o el arraigo sentimental que pueden experimentar por un oficio que se adapta fácilmente a sus necesidades personales, son aspectos del ejercicio de una profesión que a largo alcance terminan influyendo en la configuración de la personalidad y fundamentan la “fórmula generadora de prácticas” (Lahire, 1998) de los mototaxistas. Así, además de la buena apariencia del vehículo, contar con un teléfono celular que les permita recibir llamadas y mensajes a lo largo del día, es una forma de permanecer disponible para los clientes o para la cooperativa en los casos que aplique, este nuevo nivel de aprovechamiento de las tecnologías, puede leerse como una de las formas en las que la accesibilidad de la tecnología transforma las formas y modos de las actividades laborales (Castells, 1996) al proveer a esta labor de un atributo de inmediatez que no se lograría si no se contara con la comunicación por celular.

La moto tiene que estar decente, y obviamente uno también, es lo más importante, inspirarle seguridad a la persona... o terminan soplándolo a uno (risas). Freddy Montoya, entrevista febrero 2020.

Las actuaciones en este fenómeno no dependen solamente de los mototaxistas, por ejemplo, en las interacciones con sus clientes hay que tomar en cuenta actitudes que toman estos e influyen indirectamente en la generación de prácticas de los mototaxistas. La expresión “Ser soplado” es el acto mediante el cual el pasajero se arrepiente de abordar y hacer uso del servicio, normalmente las razones predominantes de que esto pase son: que al cliente no le agrade la apariencia del vehículo o el conductor, que el cliente a última hora decida tomar otro tipo del transporte o irse con otro (a) mototaxi. Ese arrepentimiento significa el rechazo a lo que proyecta el moto taxista con su imagen personal (p.37) (Goffman E. , 1997), y está relacionado con la interpretación o advertencia de los roles de los individuos,

Es posible que uno de los motivos por los que las personas que hacen uso del servicio puedan llegar a reparar en la presentación personal de los choferes, es la percepción negativa generalizada que hay con respecto a la seguridad del servicio, pues es denuncias en la ciudad de Cali, el gremio se ha visto involucrado en denuncias de ciudadanos que señalan que detrás de este servicio ilegal presuntamente funcionan redes de hurto y de tráfico de estupefacientes (El mototaxismo un "vehículo" de la inseguridad en Cali, 2019), debido a que localmente las motocicletas suelen ser utilizadas para la comisión de distintos tipos de delitos, en Colombia

ya se han adelantado estudios que evalúan la relación entre esta forma de trabajo y las situaciones relacionadas con la extrema pobreza como la pertenencia a las redes delictivas comunes, la baja escolarización, alta dependencia económica entre otras (Cerquera, Orjuela, & Ferrari, 2019), con la implementación de políticas de control a la actividad laboral y en general a la población de motociclistas, estas incluyen acciones como la prohibición del parrillero hombre y mayores controles a la documentación del vehículo (Cartagena: Mototaxistas protestarán por prohibición del parrillero hombre). Los mototaxistas pueden elegir si participar en la carrera moral que les impone la sociedad, pero apearse a esta puede sugerir mejores ingresos, las situaciones que derivan en un imaginario social estigmatizante para estos trabajadores que finalmente les afecta en sus ingresos como parte de las actitudes que pueden tomar los clientes frente a un mototaxista cuyo cuidado personal no esté en los niveles mínimos esperados socialmente (Goffman E. , 1963). Al respecto, una de las entrevistadas ofrece su punto de vista:

Uno tiene que salir cómodo, unos jeans o una sudadera, unos tenis, un saquito para el sol o para la lluvia también el impermeable y ya, perfumadita (risas) porque uno no puede verse como recién levantado, ay niña es que yo sé que hay compañeros que nos hacen quedar mal, parece que lo fueran a robar a uno, cada quien verá como trabaja pero hay que dar la buena impresión para acabar con las ideas que tiene la gente a veces. Lina Cerón, entrevista marzo 2020.

El cuidado del aspecto personal sirve para contrarrestar la posible estigmatización que pudieran experimentar los mototaxistas relacionado específicamente con los hechos asociados a la práctica laboral. Además, es lo que complementa los elementos materiales para llevar a cabo el trabajo, si bien estos no son requisitos que se puedan ver como normal general, son importantes en el momento de soportar una larga rutina de trabajo en las calles, y también lo son para generar confianza en los clientes. La presentación personal se convierte así en una estrategia de relacionamiento para conseguir clientes, aspectos como el aseo y autocuidado individual y de la motocicleta, y la seriedad que pueda inspirar el conductor podrían influir en que el cliente decida volver a tomar el servicio y en la misma aceptación del sujeto en su entorno laboral.

Así, a través de este recorrido por la actividad laboral del mototaxismo, es posible determinar que la rutina de trabajo de este oficio depende principalmente de la forma en que decida emplearse pues la filiación a una cooperativa puede hacer que este trabajo se perciba menos como independiente en contraste a cuando se labora de forma autónoma por medio de estrategias como ofrecer los servicios en la calle, tener un lugar de trabajo o inclusive laborar por medio de aplicaciones. La rutina de los mototaxistas está compuesta de situaciones que van desde la misma puesta en escena de su trabajo, hasta las estrategias de autocuidado y protección que de diferentes maneras terminan configurando su forma de interactuar con el mundo. Estas estrategias que se implementan mediante el desarrollo mismo de la rutina de trabajo no son inéditamente elaboradas, sino que están sujetas a los marcos de acción que previamente venían estructurando los individuos al interior de estas formas de organización social para el trabajo, es decir que las estrategias para aprender a trabajar de esta manera provienen de la experiencia que han venido generando los mototaxistas a lo largo de los años que les permite conocer el espacio donde laboran y así identificar por ejemplo los lugares donde puede haber mayor demanda de servicios de transporte, así como determinar las tarifas para cada tipo de trayecto, este tipo de información se obtiene a través del proceso de socialización que atraviesa un mototaxista cuando empieza a laborar como tal y ve la necesidad de encajar dentro de las dinámicas de funcionamiento de esta actividad

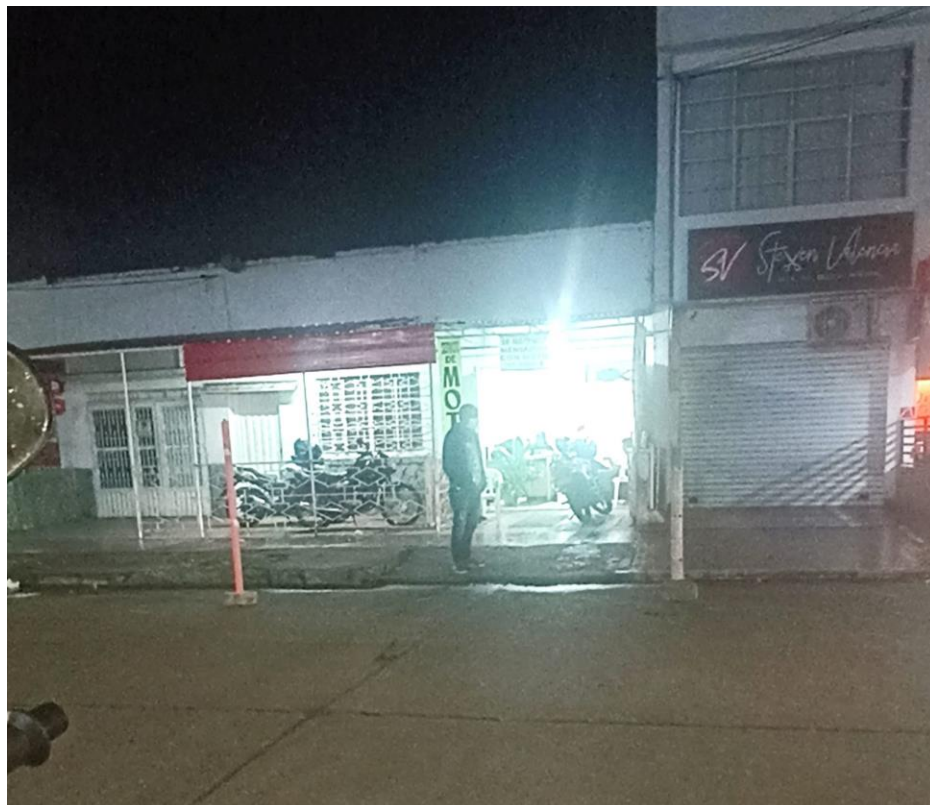
3. Formas de organización relacionadas con las prácticas sociales de los mototaxistas en Palmira.

En referencia a los mecanismos de acción de la puesta en práctica del mototaxismo, es decir la forma en la que captar carreras, se habló en el primer apartado de este capítulo sobre los mecanismos de operación del mototaxismo, de los mencionados es posible retomar dos métodos de trabajo que están estrechamente relacionados con las formas de organización del trabajo informal y de invasión o apropiación de rutas del transporte público. A continuación, se profundiza en el conocimiento actual sobre las *cooperativas* y a posteriori se trata el tema de la *organización sindical de mototaxistas*.

3.1 Cooperativas de motoservicio

Las cooperativas de moto servicios son una parte fundamental del fenómeno del mototaxismo debido a que representan un lugar legítimo donde se puede acudir como cliente o como trabajador. Rompe con el esquema personalizado de la interacción entre mototaxista y el cliente, estimulando la demanda y la oferta del servicio, en otras palabras, como cliente no se requiere conocer a un mototaxista de confianza o salir a caminar hasta la "estación de mototaxi" más cercana, sino que puede solicitar el servicio desde casa a través de llamada o WhatsApp a casi cualquier hora “hábil” del día o la noche.

Imagen # 3. Fotografía de cooperativa de moto servicios funcionando en horas en la noche.



Fuente: Trabajo de campo, 2020.

Las cooperativas de transporte informal son uno de los fenómenos más representativos dentro de esta problemática, pues indican formas de organización social basadas en la asociación participativa orgánica (Paugam, 2012). En la imagen #3 se pueden observar algunos aspectos básicos de la materialidad de estas cooperativas, como se mencionó anteriormente en el primer apartado del capítulo, realmente no se requieren demasiados elementos para “adornar” la oficina, así en la fotografía apenas se observa el pendón que anuncia el “Servicio de moto”, varias motocicletas parqueadas en la fachada de la residencia que se utiliza como local para la cooperativa, igualmente aunque menos visible por el irremediable efecto de contraluz, al interior se la oficina los elementos son un escritorio adecuado para la persona que actúe como recepcionista del local, además un mueble donde descansan los mototaxistas mientras esperan su turno para realizar un servicio y un cuarto de baño para el uso de los mismos trabajadores de la cooperativa. En cuanto a su ubicación en la ciudad, se tiene en cuenta ubicarlas en los corredores principales de sectores donde se presente una buena actividad comercial, no obstante, según las percepciones de los entrevistados, en el sector del centro histórico del municipio y sus inmediaciones no hay presencia de cooperativas, esto puede deberse a que en este sector están concentrados la mayoría de estaciones de mototaxi y también por los altos costos que implica el alquiler de un local o una casa en las zonas aledañas a los centros históricos de las ciudades.

Esas oficinas las ponen en cualquier lado (...) bueno yo pienso que en único sector donde no hay es en el mismo centro porque hay muchos sitios en la misma calle donde están los motorizados esperando la carrera (...) están en el barrio Obrero, los del Prado, los del Recreo, Por los bosques de Morelia, en Zamorano también, y las que no conozco, como le digo eso no es sino poner un letrero de servicio de moto y repartir unas tarjetas con el numero para que llame la gente (...) nono pues no trabaja ahí pero el contrato es todo de palabra y cuando se acaba lo mismo, se empieza de apalabra y se termina de palabra. Freddy Montoya, entrevista febrero 2020.

Los acuerdos verbales están presentes en todas las interacciones de esta actividad laboral, se rodean de otras acciones como la presentación personal que se extiende a través de una tarjeta de publicidad, y se anteceden del previo análisis de los individuos en sus entornos laborales. Elementos como el vehículo y sus formas de trabajo (modales) representan una forma de presentarse en sociedad, sobre el reconocimiento del rol de los individuos Goffman (1997)

recalca que “ la información acerca del individuo ayuda a definir la situación, permitiendo a los otros saber de antemano lo que él espera de ellos y lo que ellos pueden esperar de él...”(p 13). El arsenal de actuaciones que pueda ofrecer una persona para pertenecer a un grupo, puede aparecer de distinta manera dependiendo del individuo dependiendo de su experiencia, conocimiento, sabiduría etc. Introducirse en el trabajo del mototaxismo en las calles reviste cierta complicación según impresiones de algunos entrevistados, hay altos niveles de rivalidad y competencia en estas “estaciones” presentes en la vía pública, una de las mejores alternativas es que una tercera persona acompañe esa presentación en los espacios de trabajo.

Ehg eso me tocó muy duro, eso en todo lado lo amenazan a uno, en todo lado lo miran feo a uno (...)yo me los fui ganando a punta de dulces, los fui endulzando todos los días, o a veces compraba una coca cola y unos vasos y allá les llegaba a repartirles (...) Hoy ya no son rancios conmigo, ya todo bien, es más, es que me siento dueño de ese pedazo. Hernán Estrada, entrevista noviembre 2019

En el discurso de Hernán puede percibirse una gran apropiación por el lugar donde labora, probablemente producto del esfuerzo que tuvo que hacer para agradar a los colegas, quienes terminan aceptando que labore en la “estación” ubicada en la Catedral frente al Parque Bolívar. Este esfuerzo viene de la mano de la adquisición específicamente de modales (Goffman E. , 1997) que le permitieran introducirse en el grupo particular de trabajadores presentes en cada lugar, en la tarea de velar por su turno, realizar el servicio y regresar a comenzar el mismo ciclo.

, en contraste con la presente investigación, mecanismos del trabajo de mototaxismo, como el que ocurre en *las estaciones de mototaxi* y el que se presenta con *la afiliación a cooperativas*, pueden comprenderse desde el proceso mediante el cual se invaden las rutas que tradicionalmente han estado ocupadas por el transporte público formal (Taxis y buses colectivos). Este es un proceso que puede contrastarse con los medios que han encontrado los mototaxistas para ganar legitimidad frente a la administración local y frente a los usuarios. Estas formas en la práctica han ido más allá de la utilidad misma que representan cotidianamente para todas las personas que requieren utilizar este servicio, es decir que su forma de legitimarse empieza desde el valor que ellos mismo y que otros ciudadanos le han dado al servicio del mototaxismo. Así, la forma más efectiva de enfrentar los conflictos entre las autoridades de tránsito y los mototaxistas la sido la organización colectiva en presentación

de comité como órgano de una comunidad más amplia llamada sindicato; el pasado mes de febrero de 2014 se presentó una manifestación en la plaza principal de Palmira donde se encuentra ubicada la Alcaldía del municipio donde los mototaxistas protestaron *“argumentando violación del derecho al trabajo por parte del gobierno local y excesos en los operativos de la Policía de Tránsito, centenares de mototaxistas protestaron este viernes frente a la Alcaldía de Palmira(...) la situación llevó a la intervención del escuadrón antimotines de la Policía. ("Mototaxistas" bloquearon vías de Palmira por controles de tránsito, 2014)*

Reiner habla sobre la situación precedente a estos hechos, describe que los mecanismos de control de mototaxismo que llevaron a cabo las autoridades de tránsito locales en cabeza de la Alcaldía de Palmira, fueron excesivos tanto en los modos como en los trato recibidos por la autoridad, lo que les llevó a sentirse estigmatizados (Goffman E. , 1963) cuando no se sentían así previamente dado el valor que como individuos consideran que su labor le aporta a la sociedad.

Nosotros como gremio nos vimos en una situación, en ese entonces, de persecución, y estigmatización si también, por la forma como los tránsitos nos mantenían apretados, ellos no dejaban trabajar porque lo quitaban a uno de donde estuviera trabajando. Reiner Ocampo, entrevista febrero 2020.

Por otro lado, es llamativo que en diversos testimonios se ha revelado como los agentes de tránsito del municipio tienen un conocimiento claro de los sitios donde se concentra la actividad del mototaxismo, esta legibilidad del estado hacia los mototaxistas (Das & Poole, 2008), se queda en el tintero al tener un fin a muy corto plazo, el conocimiento de los agente de tránsito sobre la distribución del fenómeno en la ciudad, pueden ser fundamental para descubrir otras formas en las que el mototaxismo efectivamente impacta la posibilidad de implementación de un sistema de transporte público.

Se puede decir que entre las formas de organización social en el trabajo, se pueden distinguir *tres formas de organización social del trabajo informal* (De Soto, 1986), por un lado está un tipo de organización más orgánica que ocurre en *las estaciones o paraderos de mototaxi que se encuentran en la calle*, donde ocurre una forma de relacionamiento horizontal mediada literal y simbólicamente (Goffman E. , 1997) por acuerdos entre iguales (turnos) para

convivir en el mismo espacio social; por otro lado se encuentra la *organización tipo cooperativa* en donde hay un sistema de relaciones vertical cuya jerarquía desciende desde el administrador del local. Con las formas de trabajo, apareció en el panorama otra forma de organización social que no es esencial en el funcionamiento cotidiano del mototaxismo, pero persiste en cada círculo social que pueda resultar en este segmento de población, se trata del SUM, sigla que abrevia la frase *Sindicato Único de Mototaxistas*.

3.2 SUM: Sindicato único de Mototaxistas

Este colectivo es en esencia la comunidad imaginada (Anderson, 1983), de los mototaxistas a nivel nacional, está presuntamente presente a lo largo del país en las principales ciudades y se organiza a través de figuras muy parecidas a los comités de Soto, es decir “*células*” del colectivo que operan en distintas ciudades y que le dan al gremio de los mototaxistas un mayor grado de cohesión, este se ve reflejado en la organización de movilizaciones sociales en Palmira, como la que se describió anteriormente y en otras ciudades donde el mototaxismo se presenta intensamente (Explotó el drama de los mototaxistas en Cartagena: tienen razón?, 2022)

Hace años era más difícil trabajar porque le ponían mucho problema por eso, los tránsitos mantenían alborotados recogiendo motos, pero eso ya no ponen problema, bueno eso con el sindicato hubo que pararse allá en la Alcaldía (...) Sindicato de mototaxistas (...) hicimos una manifestación pero eso terminó con policía y todo (...) no yo no me sentía discriminado, me sentía perseguido, intranquilo ... (...) No es que me sienta tranquilo ahora pero ya se trabaja sin tanta lucha por ese lado. Reiner Ocampo, entrevista febrero 2020

A pesar de evitar este tipo de controles, en la perspectiva de los mototaxistas tienen una relación amable con los agentes de tránsito debido a las protestas organizadas por el Sindicato de Mototaxistas en el pasado 2014, ante las sanciones que estaban siendo impuestas a quienes laboraban de esta forma. En esta situación se presenta una contrariedad dada por el carácter ilegal de la misma, por un lado la labor de los mototaxistas es requerida a diario por cientos de personas para transportarse satisfactoriamente, no obstante los sujetos que lo ejercen son perseguidos por el estado por el ejercicio de este tipo de servicios, esta dualidad ha derivado

en una actitud pasiva frente de parte de la administración local debido a que la problemática queda en medio de dos dimensiones que desdibujan los márgenes reales de su funcionamiento (Das & Poole, 2008), como consecuencia, hasta la actualidad no se cuenta con estadísticas oficiales con respecto al tema.

Capítulo III: El mapa del mototaxismo: Efectos del Mototaxismo en el municipio de Palmira.

En este capítulo se expone el contexto general de la oferta de los medios de transporte en Palmira, partiendo de ahí en un segundo apartado del capítulo se presenta una síntesis de los testimonios de los mototaxistas sobre la organización y distribución del mototaxismo como un efecto del fenómeno en el casco urbano del municipio de Palmira

1. Contexto general de la oferta de medios de transporte en el casco urbano del municipio.

En el casco urbano del municipio de Palmira, se cuenta con una oferta de transporte público que se compone por buses colectivos, taxis, mototaxis y piratas tipo Uber, si bien los primeros cuentan con un sistema de rutas independiente (es decir, determinado por cada empresa de transporte), no se cuenta con un sistema que integre y organice este tipo de transporte, aunque las administraciones locales han insistido a través de los años en el proyecto de construcción de una Terminal de transporte para el municipio, este aún no se materializa y no tiene una relación clara con respecto al funcionamiento y organización de esta modalidad de transporte. En diciembre del año 2015, tras un proceso donde se sacaron de circulación los antiguos buses de las empresas tradicionales de transporte, se empezó a implementar el proyecto TUPAL (Transporte Unificado de Palmira), el cual fue el primero en proponer este tipo de buses ecológicos en el municipio (Periódico El Pais, 2019) se esperaba que cubriera el 100% del área urbana frente al 40% que apenas lograba cubrir el anterior sistema (La República , 2015).

No obstante, el proyecto no logró ser acogido por la comunidad de Palmira por lo que, para el año 2020, tuvo que salir completamente de circulación, a este hecho se le atribuyen causas que van desde fallas en la planeación de rutas y estructura, hasta los efectos de la competencia desleal que enfrenta en un contexto como el palmirano (Estudio sobre construcción de terminal en Palmira arrancarí en octubre, 2020).

Posterior al deceso de este proyecto, fue imperante para la administración local recuperar la flota de buses privados que funcionaba antiguamente a través de empresas como Montebello, Cootransgaviota, La Palmirana y el Coodetrans. Para esto se implementó un nuevo proyecto de reeducación a la ciudadanía que pretendía motivar el uso de buses informando a la población de las rutas que cubrirían estos buses, según la Alcaldía el fin de este proyecto era desincentivar el uso de transporte informal especialmente el efectuado en motocicleta (Alcaldía de Palmira, 2022). Entre las estrategias de socialización de este plan, la administración municipal difundió a través de sus redes sociales, las imágenes que ilustraron las rutas que cubrirían los buses.

Siguiendo con el transporte formal, la oferta de vehículos tipo taxi, está regulada como en el resto del país, y estos funcionan a través del sistema de cooperativas que les garantizan mayor afluencia de clientes, estas son: *Covipal*, *Cordiales*, *Unitax*, *Palmeras* (Díaz & Domínguez, 2012), Sin embargo los vehículos tipo taxi, además de laborar de esta forma, suelen encontrarse en puntos estratégicos de la ciudad donde mediante turnos, esperan clientes que de antemano reconocen estas ubicaciones, estos puntos pueden ser: Supermercados, centros comerciales, centros de salud etc. En contraparte, los vehículos particulares que trabajan transportando personas de manera ilegal, tipo Uber o Didi, constituyen otro tipo de oferta de transporte (Valdés, 2014), sin embargo, estos vehículos no se encuentran en puntos determinados como “estaciones”, la forma de contratar este servicio es contactando directamente a una cooperativa de transporte por medio de Whatsapp o directamente a través de las aplicaciones anteriormente mencionadas (Zuñiga, 2019).

Finalmente, la oferta de transporte en vehículo individual, mototaxi, es un fenómeno con cada vez mayor fuerza debido a la crisis que enfrenta el transporte público en la ciudad (Estudio sobre construcción de terminal en Palmira arrancarí en octubre, 2020) estudios relacionados catalogan al mototaxismo como uno de los medios de transporte más accesibles

en este centro urbano, se ha determinado que uno de los factores que más pesa frente a la decisión de laborar como moto taxista, es la escasa oferta laboral que presuntamente enfrentan los mototaxistas (Díaz & Domínguez, 2012). Para Gustavo Builes, gerente de la empresa TUPAL, el transporte informal fue determinante en el fracaso de la implementación del proyecto de transporte público integrado para Palmira (Estudio sobre construcción de terminal en Palmira arrancaría en octubre, 2020). Esta perspectiva cobra relevancia al ser contrastada con aspectos como el acentuado aumento del parque automotor en el centro urbano del municipio que pasó de contar con 26.000 motos en el año 2013, a 104.000 motos a mediados del año 2019, según declaraciones del secretario de movilidad del municipio. (En Palmira se disparó el número de motos, así como las infracciones de sus conductores, 2019; La República, 2015), este es un fenómeno que desde distintos frentes se ha asociado directamente con las falencias del transporte público, que presuntamente empujan a las personas a acceder a motocicletas para su uso personal, pero también para su uso a nivel laboral; entre tanto estos hechos sugieren la necesidad de *reconocer la distribución del fenómeno*.

Este preámbulo sobre la conformación de la oferta de transporte actual del municipio, es fundamentalmente útil para darle sentido a la ubicación del fenómeno en las vías públicas, es decir las formas en que se distribuyen los motoratones que laboran en formas más o menos organizadas llámense cooperativas o puntos de operación, cabe resaltar que hay un ámbito de trabajo cuyo acontecimiento es difícilmente registrable y es cuando el servicio se ofrece directamente en las calles mientras el mototaxista se encuentra en movimiento. Las rutas de transporte público formal prevalente claramente ya se encuentran pensadas y ejecutadas en función de la composición geográfica del municipio, las vías de entrada y salida y los sitios de mayor afluencia, son además ocupados por transportistas que llevan años dedicándose al servicio del transporte público sea en buses o taxis y que se encuentran inevitablemente en disputa con los mototaxistas ante la demanda de transporte. El conocimiento de esta estructura dada por el desarrollo local a través de muchos años es algo que los mototaxistas realizan de manera empírica y que además memorizan porque es el segundo elemento constitutivo del capital poseído de los mototaxistas (Bourdieu, 2010), la capacidad de apropiación de los espacios y en este mismo sentido la capacidad de apropiación o “invasión” de las rutas de transporte (De Soto, 1986). Para efectos de este estudio, conocer el panorama

de los medios de transporte en Palmira contribuye a ubicar y dimensionar el fenómeno del mototaxismo en la realidad social del municipio.

2. Invasión de rutas en la distribución espacial del mototaxismo en el casco urbano

La cuantificación sistemática del uso y crecimiento del mototaxismo para generar un marco regulatorio de este servicio de transporte es uno de los principales retos que enfrenta la región en materia de movilidad y transporte. (Banco de Desarrollo de América Latina , 2015)

El análisis de las formas de laborar comprendidas como el conjunto de prácticas (Bourdieu, El sentido social del gusto: Elementos para una sociología de la cultura, 2010) del mototaxista que permiten que ejerza su oficio, derivó en una identificación preliminar de los puntos neurálgicos donde se presenta esta problemática (Rubio, 2014). A través de las entrevistas, se indagó por los lugares de labor de los sujetos participantes del estudio, como también se preguntó por su percepción de la composición de la oferta de moto taxismo en la ciudad de Palmira, finalmente se complementa con los hallazgos encontrados en la salida de campo donde se realizó el recorrido guiado por los principales puntos de operación en la ciudad.

En el recorrido se pudieron identificar las estaciones de: Parque Bolívar, Tiendas Cañaveral del sur, Centro comercial Llanogrande, Parque El Prado, Centro comercial Unicentro, Glorieta de La Versalles, Tiendas Olímpica de la carrera 19, Tiendas Olímpica de la carrera 1era, Tiendas Super Inter El Sembrador, finalizando el recorrido en Tiendas Comfandi frente al Parque de la Factoría. Posteriormente, en recorridos realizados autónomamente, se acudió a verificar la presencia de la actividad en otros sitios como La Clínica Palmira y la Clínica Palma Real, así se observó el fenómeno en frente a la Clínica Palmira, donde se organizan para trabajar los mototaxistas quienes parquean sus motos de forma en que puedan estacionar varias de la misma manera sin que queden estorbándose entre unas y otras, mientras tanto, se puede observar también como los mototaxistas esperan un servicio, al lado de sus automotores mientras sostienen conversaciones con sus colegas.

Este ejercicio fue fundamental para empezar a identificar tanto los lugares en la calle donde más se presenta el fenómeno, como la ubicación de las cooperativas de motoservicios que llevan más tiempo funcionando según la experiencia del mototaxista guía. Al proporcionar información más profunda sobre rutas, cooperativas y estaciones de servicio, en las entrevistas se pudo indagar específicamente sobre la percepción de los mototaxistas sobre la distribución del fenómeno:

A la fija encuentra motoratones en esos puntos que le dije, Bolívar y Factoría, pero está la Versalles, los de la primera se hacen en la vieja Super marden que ahora es olímpica si no estoy mal, si usted viene de Cali, a la fija en Unicentro, en la 14, en el centro de convenciones...están los de la 19 con 42 ahí se hacen las motos, las chivas y los camperos que suben al paraíso, por esa misma 19 mas abajo por el sembrador en ese super inter (...) son sitios de mucha influencia de personas donde uno procura hacerse, en los centros comerciales, supermercados ahh los hospitales, la palma real, la clínica Palmira, hay mucho lado, las universidades, la salida de los colegios ... en todo lado pues porque usted va manejando y ofrece el servicio pero en esos sitios usted resuelve transporte de moto y de taxi también en muchos casos. Hernán Estrada, entrevista noviembre 2019

Hernán describe de manera muy simple, cómo encontrar una concentración de mototaxistas, básicamente formula que es donde hayan sitios que muevan la economía como supermercados, clínicas, centros comerciales o centros educativos (Ver anexo 1).

En el proceso de la identificación de la distribución del fenómeno empiezan a aparecer una gran cantidad de variables en cuanto a los sitios donde se puede prestar el servicio, enumerarlos en una lista u ordenarlos con algún criterio no es suficiente para comprender el engranaje de los mecanismos de trabajo de los mototaxistas que deriva en ciertos niveles de cobertura, por lo cual este ejercicio se plasmó en la representación espacial del casco urbano del municipio, esta es una herramienta que permite condensar gran parte de los hallazgos en un insumo grafico vital en el estudio de las ciudades como lo son los mapas, la cartografía y las formas de representar en estos las diferentes relaciones sociales (Castells M. , 1972).De esta manera, los hallazgos con respecto a la cobertura del servicio de mototaxismo en Palmira, en lo que refiere a la ubicación de las “Estaciones o paraderos de mototaxi” y las “cooperativas de moto servicios”, se describen así:

2.1 Estaciones o paraderos de mototaxi

Como se ha mencionado anteriormente, estos representan la modalidad mas común y conocida de la actividad laboral del mototaxismo, donde el servicio se adquiere en puntos estratégicos del entramado urbano (Park, 1999) que se asemejan a lo que en el sistema de buses colectivos, correspondería a los paraderos de autobús, que recurrentemente coinciden (Ver anexo 1), en ser lugares donde las personas esperan diversos transportes como buses, taxis y mototaxis. Así pues, las estaciones de mototaxi que se identificaron por medio del trabajo de campo fueron :

1. La 14 Llanogrande: Calle 31 con carrea 44
2. Unicentro: Calle 42 con carrera 39
3. Parque Bolívar: Las 4 esquinas entre las carreras 29 y 30
4. Bahía del Parque del Prado: Carrera 41 con calle 37
5. Bahía de la Universidad Nacional: Carrera 31 vía Candelaria
6. Bahía de Comfandi frente al Parque de la Factoría: Carrera 20 con valle 32
7. Clínica Palmira: Carrera 31 con calle 31
8. Clínica Palma Real: Carrera 28 con calle 43
9. Olímpica del bosque: Carrera 1era con transversal 32
10. La Versalles: Glorieta de intersección entre la calle 42 y la carrera 28
11. Olímpica de la 19: Carrera 19 con calle 42
12. Super Inter El Sembrador: Carrera 18 con calle 21

2.2 Cooperativas de motoservicios

En cuanto al fenómeno inédito de las cooperativas de mototaxis que fue descrito en este estudio, se recoge la idea de que estas representan una oportunidad para apropiarse (Bourdieu, El sentido social del gusto: Elementos para una sociología de la cultura, 2010) de la actividad laboral del mototaxismo a través de la imposición de dinámicas laborales como

los horarios de servicio. Así, estas proporcionan un soporte de acción cuando el capital de relaciones profesionales o vínculos orgánicos (Paugam, 2012) de un individuo que aspira trabajar como mototaxista no le permite configurar esas prácticas que le provean una forma de emplearse de manera independiente. De esa manera, se identifican algunos sectores de la ciudad donde se han establecido las cooperativas :

1. Parques de la Italia: Comuna 7
2. El recreo: Comuna 7
3. San Pedro: Comuna 5
4. El Prado: Comuna 3
5. Zamorano: Comuna 1
6. El Obrero: Comuna 4.

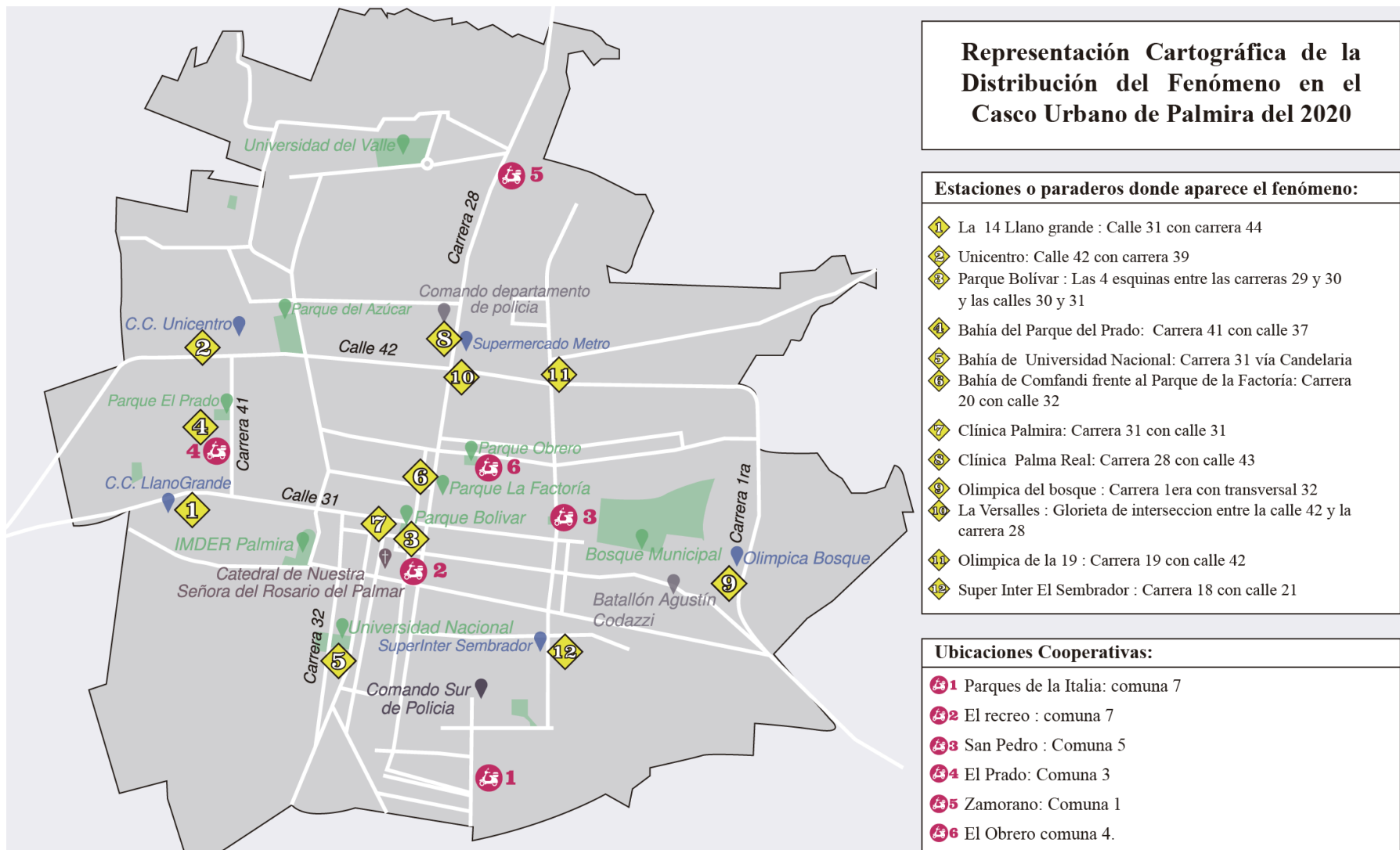
2.3 El mapa del mototaxismo: La ubicación del fenómeno en el mapa del casco urbano.

Como se ha demostrado a lo largo de este estudio, la ubicación de este fenómeno puede resultar ambigua porque, aunque se le relaciona por la apropiación de otras rutas de transporte, la disponibilidad de este servicio está dada prácticamente por la voluntad individual de quienes laboran como tal, pueden estar por todas partes tanto como pueden no aparecer. Sin embargo, como resultado del recorrido empírico hecho a través de la guía de uno de estos trabajadores además de la información proporcionada en los testimonios de los 5 entrevistados, fue posible consolidar una respuesta grafica que se logre aproximar al asunto de dónde ubicar el fenómeno.

Este mapa condensa el hecho social del mototaxismo en Palmira por lo que contribuye a profundizar el conocimiento sobre un tema que por su carácter ilegal e informal, funciona en una zona borrosa de la realidad social, conocer y comprender los mecanismos escondidos mediante los cuales opera, son aportes en torno a la legibilidad del fenómeno por parte del estado (Das & Poole, 2008); en términos espaciales se puede considerar como una de las principales evidencias que delatan la normalidad del funcionamiento de este tipo de transporte informal en la ciudad de Palmira, lograda por estos individuos a través de vínculos de participación orgánica (Paugam, 2012) que generan de forma independiente o bien, ligada

a una cooperativa. Esta normalidad se basa en la legitimidad que tiene este oficio no solo a nivel local, sino en general como un servicio de transporte en esta región del suroccidente (Valdés, 2014), donde su demanda es alta debido a los patrones de movilidad que poseen los pobladores de ciudades como Puerto Tejada (Figueroa, Muñoz, & Tombé, 2020), Cali (Zuñiga, 2019), o Palmira (Hinestroza, 2014).

Imagen # 4. Mapa 1: Representación cartográfica de la distribución del fenómeno del mototaxismo en el casco urbano de la ciudad de Palmira.



Hecho en Adobe Illustrator en base a imágenes satelitales de Google Maps.
Fuente : Elaboración propia a partir de trabajo de campo 2020.

De esta forma, esta representación gráfica del casco urbano del municipio de Palmira se ocupa de representar algunos de los hallazgos encontrados en este estudio, es factible decir que la distribución del fenómeno que se puede observar en el mapa corresponde al principal efecto o consecuencia práctica del mototaxismo con respecto a las dinaminas y patrones de movilidad de los palmireños esta es su misma su existencia y organización en este entorno urbano, esa contribución a la movilidad es lo que hace que el tema sea debatido en función a la probabilidad de regularlo (Montoya, Fuertes, & Delgado, 2017); todos estos son aspectos que determinan el lugar del mototaxismo en la realidad social del municipio.

En contraste, en cuanto a la distribución de las estaciones de mototaxi y las cooperativas de motoservicios es pertinente aclarar que posee una clara similitud con las redes preexistentes del transporte formal, es decir que estas mismas ubicaciones pueden ser también dicientes con respecto a los patrones de movilidad que configuran los habitantes del casco urbano del municipio de Palmira, este es un fenómeno generalizado con relación a la articulación de las redes de transporte informal, tal como ha sido evidenciado en precedentes estudios sociológicos (Valdés, 2014).

La proporción en la que aparece el fenómeno del mototaxismo ciertamente corresponde a la cobertura que como medio de transporte puede llegar a ofrecer al tipo de usuario que utiliza estos medios (Zuñiga, 2019), teniendo en cuenta las redes preexistentes de transporte, es preciso reconocer que a través de las practicas cotidianas de trabajo, los mototaxistas no solo logran sostener su economía individual y familiar (Figuerola, Muñoz, & Tombé, 2020), sino que *desarrolla, complementa y compite* simultáneamente en la oferta de medios de transporte en el casco urbano del municipio.

Conclusiones

En esta monografía se dieron a conocer elementos inéditos sobre la ocurrencia del fenómeno del mototaxismo que reúne en un solo dilema la precariedad de dos sistemas sociales

fundamentales en las sociedades contemporáneas como lo son los sistemas de medios de transporte y las redes de empleo y generación de trabajo; aunado a las anteriores aparece el uso intensivo de la motocicleta como un asunto que moviliza las economías locales.

El interés que suscita esta área de estudio se evidencia en la diversidad de estudios tanto a pequeña escala sobre el funcionamiento del transporte informal en el suroccidente colombiano, como son las investigaciones de Valdés 2014 donde se realiza una revisión de este tipo de transporte como una organización o empresa que genera dinámicas colectivas a nivel urbano, y otros estudios como el de Figueroa et al 2021, que aporta un análisis de la relación entre la actividad laboral y aspectos fundamentales de la vida humana de los moto trabajadores; así mismo es un interés evidente a gran escala como el estudio desplegado por el Banco de desarrollo de A.L en el que se insiste en la necesidad de profundizar en los estudios relacionados con el uso intensivo de la motocicleta en la región, al respecto mencionan:

“Se reconoce la urgencia de generar medidas para mitigar las externalidades negativas del uso de la motocicleta (...) Sin duda, la motocicleta se ha convertido en una fuente de trabajo e ingreso para un grupo importante de la población.” (p. 128)
(Banco de Desarrollo de América Latina , 2015)

En el propósito de conocer cómo se configura el fenómeno del mototaxismo en el municipio de Palmira se tuvieron en cuenta no solo los testimonios que fueron aportados por los participantes de esta investigación sino todos los estudios precedentes al mismo, así es posible concluir que las formas mediante las que se establece la actividad laboral del mototaxismo en el mercado de transportes urbanos se relacionan directamente con la oferta de transporte público en la zona urbana del municipio, en tanto que, por si misma, la actividad laboral del mototaxismo constituye un medio organizado de transporte público a pesar de que sea informal y su ejercicio sea ilegal, además de esto, la competencia con otros modos de transporte se plantea como desleal (Valdés, 2014) debido a la ausencia de regulaciones y estudios al oficio por parte del Ministerio de Transporte y las administraciones locales. Así, el principal efecto de mototaxismo en la configuración de dinámicas urbanas de movilidad en Palmira, es que llena algunos vacíos en materia de infraestructura que deja la planeación

urbana-municipal sin estrategias de participación social (Castells M. , 1972) enfocadas al mercado de trabajo y al sistema de transporte.

La actividad laboral del mototaxismo en Palmira está ampliamente cohesionada y permitida, esto se evidencia en la representación gráfica de la distribución del fenómeno (Ver imagen #4), que permite dimensionar nuevas consecuencias frente a la uniformidad de distribución a o largo del casco urbano las cuales podrían derivar en impactos negativos como los que se han especulado desde la administración de servicios formales de transporte. *(Estudio sobre construcción de terminal en Palmira arrancarí en octubre, 2020)*

Es válido resaltar que en este estudio emergieron otros datos que revisten relevancia pero que no fueron abordados en el análisis, como la existencia de bandas delincuenciales que aprovechan el oficio de los mototaxistas para perpetrar hurtos a pasajeros o las aparentes fronteras invisibles que aparecen entre los trabajadores que se ubican en determinados sectores donde el derecho al trabajo se gana de manera distinta, puede ser la misma violencia.

Aunque el transporte informal opere de manera relativamente organizada y logre movilizar cientos de personas a diario, la complejidad de la población del municipio requiere un espectro de necesidades más amplio que garantice la seguridad de los trabajadores y de los pasajeros, la estabilidad del precio y la capacidad de movilizar personas discapacitadas o niños pequeños.

Este estudio permitió ver la forma en la que el mototaxismo como actividad laboral y como medio de transporte está incrustado en la realidad social de las dinámicas urbanas de movilidad del municipio de Palmira lo cual se traduce en una basta oferta de este servicio, la cual aparece debido al volumen de personas que se dedican a este oficio como por la cantidad de personas que a diario lo utilizan como medio de transporte. Erradicar o regular el oficio, aparentemente se muestran como las únicas soluciones, ambas vías de acción requieren de manera urgente el intenso estudio social de los actores y aristas que se encuentran involucrados en el fenómeno

Referencias

- "Mototaxistas" bloquearon vías de Palmira por controles de tránsito. (13 de Febrero de 2014). *El país*.
- Alcaldía de Palmira. (2013). *Diagnóstico y análisis del transporte público intermunicipal en la ciudad de Palmira* . Palmira.
- Alcaldía de Palmira. (2020). *Bases para el Plan de desarrollo municipal 2020-2023*. Obtenido de <https://oldpage.palmira.gov.co/attachments/article/8926/3%20ANEXO%20BASES%20PLAN%20DE%20DESARROLLO.pdf>
- Alcaldía de Palmira. (Julio de 2022). *"Subete al transporte publico" la estrategia de la Alcaldía de Palmira para aumentar los viajes en bus*. Obtenido de <https://palmira.gov.co/noticias/subete-al-transporte-publico-la-estrategia-de-movilidad-de-la-alcaldia-de-palmira-para-aumentar-los-viajes-en-bus/>
- Anderson, B. (1983). *Comunidades imaginadas: Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. Colección Popular.
- Asesinatos en serie: La condena a un hombre por crímenes de mototaxis en el Valle. (2022). *El Timepo*.
- Atkison, & Hammersley. (1994). *Etnografía: métodos de investigación*. Barcelona: Paidós, SAICF.
- Autoridades del Valle investigan panfletos amenazando a mototaxistas en Jamundí . (Octubre de 2017). *RCN Radio*.
- Banco de Desarrollo de América Latina . (2015). *La Motocicleta en América Latina: Caracterización de su uso e impactos e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento .
- Becker, H. (2016). *Mozart, el asesinato y los límites del sentido común. Cómo construir teoría a partir de casos*. Buenos aires: Siglo Vientiuno Editores.
- Bourdieu. (2010). *El sentido social del gusto: Elementos para una sociología de la cultura*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.
- Bourdieu, Chamboredon, & Passeron. (1975). *El oficio del sociólogo: presupuestos epistemológicos*. Buenos Aires: Siglo XXI editores Argentina.
- Buchely, L., & Castro, V. (2019). "Yo me defiando": entendiendo la informalidad laboral a partir del trabajo de mujeres mototaxistas en Barranquilla, Colombia. *Icesi*.
- Caen "Los Verdugos", banda que desmembraba e incineraba a los mototaxistas en Palmira. (Mayo de 2019). *Noticiero Regional 90 Minutos*.
- Calderón, F. (2017). *La construcción social de los derechos y la cuestión del desarrollo* .: Buenos Aires: CLACSO.
- Camara de Comercio de Palmira. (2020). *Anuario Estadístico de Palmira*. Alcaldía de Palmira.

- Camara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia. (2019). *Las motocicletas en Colombia: Aliadas del desarrollo del papis. Estudio del sector Vol2.* . Bogotá : El Motero S.A.S.
- Cartagena: Mototaxistas protestarán por prohibición del parrillero hombre. (s.f.). *El Heraldo*, 2022.
- Castells. (1996). *La sociedad red*.
- Castells, M. (1972). *La Cuestión Urbana*. París: Francois maspero.
- Cebollada, & Avellaneda. (2008). Equidad social en la movilidad: Reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Revista de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona*.
- Cerquera, O., Orjuela, C., & Ferrari, S. (2019). Mototaxismo y hurto a personas: evaluacion de impacto a partir de modelo de diferencias en diferencias. *Facultad de ciencias económicas investigación y reflexión*.
- Cobo, & Arboleda. (2016). *Caracterización de las condiciones del bienestar laboral y psicosocial en el trabajo informal del mototaxismo en el municipio de Palmira*. Palmira.
- Colegio de Mexico. (2000). *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*. Mexico DF: Camino al Ajusco.
- Das, V., & Poole, D. (2008). El estado y sus márgenes, etnografías comparadas. *Cuadernos de Antropología social n 27*.
- De Soto, H. (1986). *El Otro Sendero*. El Barranco.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. (30 de Diciembre de 2022). *Boletín técnico de la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)*. Obtenido de Principales indicadores del mercado laboral - Agosto a Noviembre 2022:
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol_empleo_nov_22.pdf
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. (13 de Febrero de 2023). *Boletín técnico de la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)*. Obtenido de Ocupación informal de Octubre a Diciembre 2022:
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_informalidad/bol_geih_informalidad_oct22_dic22.pdf
- Diaz, & Dominguez. (2012). Caracterizacion del transporte publico urbano de la ciudad de Palmira. *Universidad del Valle*.
- El ministro de Transporte propone la creación de Veedurías de Motociclistas. (12 de Octubre de 2022). *El Espectador*, pág. Virtual. Obtenido de El Espectador:
<https://www.elespectador.com/economia/el-ministro-de-transporte-propone-la-creacion-de-veedurias-de-motociclistas/>
- El mototaxismo un "vehículo" de la inseguridad en Cali. (2019). *El país*, 2019.

- En Palmira se disparó el número de motos, así como las infracciones de sus conductores. (2019). *Caracol Noticias*.
- Estudio sobre construcción de terminal en Palmira arrancarían en octubre. (2020). *El Tiempo*.
- Explotó el drama de los mototaxistas en Cartagena: tienen razón? (Abril de 2022). *Revista Semana*.
- Figuerola, Muñoz, & Tombé. (2020). *Condiciones de vida: Una mirada desde la práctica laboral del mototaxismo en el municipio de Santander de Quilichao, Cauca*. Cali: Universidad del Valle.
- Giddens, A. (1991). *Sociología*. Alianza.
- Gobernación del Valle del Cauca. (2020). *Departamento Administrativo de Planeación*. Obtenido de Diagnóstico del sector ambiental:
<https://www.valledelcauca.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=viewpdf&id=41560>
- Goffman, E. (1963). *Estigma, la identidad deteriorada*. Buenos Aires: Amorrortu editores.
- Goffman, E. (1997). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu editores.
- Gutierrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para reconstruir las nociones básicas del campo del transporte. *Bitacora 21 - Dossier central*, 61-74.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2003). *Metodología de la investigación*. México D.F: McGraw-Hill edición 3.
- Hinestroza, M. (2014). Condiciones de salud y trabajo de los mototaxistas en Palmira. *Revista Colombiana de Salud Ocupacional*. UniLibre.
- Kaufmann, M. F. (2006). Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Routledge*, 167-189.
- La República. (2015). En proyecto TUPAL en Palmira se invirtieron \$5.200 millones. *La República*.
- Lahire, B. (1998). *El hombre plural: Los resortes de la acción*. Barcelona: Ediciones Bellaterra.
- Lewis, K. (2020). Terminal Velocity, The speed of extortion in Guatemala city. *EPA, Economy and Space*.
- Luna, M. (1996). La argumentación teórica y metodológica que sustenta la aproximación biográfica. *CIDSE*.
- Marx, K. (1975). El Capital: Crítica de la economía política. En K. Marx, *Libro I: El proceso de producción de capital Vol I*. Siglo XXI editores.
- Ministerio de Trabajo, Republica de Colombia. (2012). *Plan Local de Empleo para Palmira*. Obtenido de El empleo es seguridad para Palmira:
<file:///C:/Users/catal/Downloads/Plan%20Local%20de%20Empleo%20de%20Palmira%202012.pdf>
- Montoya, Fuertes, & Delgado. (2017). *El mototaxismo en Palmira: ¿Solución de transporte y de desempleo o problemática social?* Palmira.

- Oehmichen, C. (2014). *La etnografía y el trabajo de campo en las ciencias sociales*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ospina no tendrá que pagar multa por abordar un mototaxi. (marzo de 2021). *El país*.
- Padilla. (2015). *Efectos del mototaxismo en la movilidad urbana de Montería, Colombia*. Montería.
- Para controlar mototaxismo, alcaldes podrán prohibir el "parrillero hombre" . (septiembre de 2006). *El Tiempo*.
- Park, R. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Editorial del Serbal.
- Paugam, S. (2012). Protección y reconocimiento: por una sociología de los vínculos sociales. *Papeles del CEIC*.
- Periódico El Pais. (12 de Mayo de 2019). Movilidad sostenible, reto para Cali. *El país*.
- Por mototaxismo, consejo de estado condenó a Santa Marta. (2018). *El Herald*.
- Ritcher, J. (2011). Concepto ampliado de trabajo: los diversos trabajos. *Gaceta Laboral*, 169-189.
- Rubio, M. (2014). El trabajo informal en Colombia e impacto en América Latina. *Observatorio Laboral, Revista Venezolana*.
- Valdés, D. (2014). "Piratas de asfalto" una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el oriente de Cali. *Universidad del Valle*.
- Valencia, A. (1954). *Palmira: Historia, desarrollo económico e identidad cultural*. Cali, Colombia: Colección de Artes, Humanidades e Historia.
- Yané & Acevedo. (2014). Determinantes de la desición de los mototaxistas en Cartagena de infringir la medida del pico y placa. *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*, 35-47.
- Zuñiga, Y. A. (2019). Transporte informal y ciudad: un análisis del mototaxismo en la comuna 18 en Cali. . *Universidad del Valle*.

Anexos

Anexo 1. Registro fotográfico del trabajo de campo.

Estación de Comfandi (centro)



Fuente: Trabajo de campo, 2020.

Tarjeta de publicidad de la cooperativa Los Halcones dorados: especificación de servicios.



Fuente: Trabajo de campo, 2020.

Paradero o estación de la Universidad Nacional (sur)



Fuente: Trabajo de campo, 2020