

EL MOTOTAXISMO COMO RESISTENCIA Y ARTICULACIÓN DE DINÁMICAS SOCIOCULTURALES, CASO CIUDAD DE MONTERÍA, COLOMBIA.

Trabajo presentado como requisito parcial para optar al título de
Antropólogo

LUIS ALBERTO CUACÉS ACOSTA

Director:

.....
Antropólogo

UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
Facultad de Humanidades
Programa de Antropología

Santa Marta D. T. C. H.
2020

EL MOTOTAXISMO COMO RESISTENCIA Y ARTICULACIÓN DE DINÁMICAS SOCIOCULTURALES, CASO CIUDAD DE MONTERÍA, COLOMBIA.

Trabajo presentado como requisito parcial para optar al título de
Antropólogo

LUIS ALBERTO CUACÉS ACOSTA

Director:

.....

Antropólogo

UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA
Facultad de Humanidades
Programa de Antropología

Santa Marta D. T. C. H.
2020

I Artículo 147 literal “F” del Reglamento
Interno de la Universidad del Magdalena.

El Presente de Memoria de grado y el
Consejo examinador no serán
Responsables de las ideas emitidas por el
Autor.

Nota de aceptación:

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Resumen:

A partir de una actividad como el mototaxismo podemos observar una ciudad construida y reconectada por múltiples factores transversales de movilidad urbana, economía local y conflictos políticos; que permite a su vez, un acercamiento del tejido social de una población trazada en buena parte por la informalidad laboral y la capacidad de adaptación constante. En este sentido, encontraremos por medio de diferentes posiciones políticas, sociales y económicas, discursos diversos frente a un fenómeno que se aferra cada vez más a la población. Abarcar el fenómeno de mototaxismo desde la etnografía ha permitido describir y analizar, la dinámica de una sociedad popular y no popular de sus relaciones de poder y sus estrategias de resistencia, donde se reusa a perder sus modos de adaptación en una ciudad cada vez más excluyente.

Palabras Clave:

Mototaxismo, Relaciones de Poder, Representación Social, Estrategias de Resistencia, Dinámica Social, Discurso.

Abstract

From an activity such as motorcycle taxis we can observe a city built and reconnected by multiple transversal factors of urban mobility, local economy and political conflicts; which in turn allows an approach to the social fabric of a population largely traced by informal employment and the ability to constantly adapt. In this sense, through different political, social and economic positions, we will find diverse discourses in the face of a phenomenon that increasingly clings to the population. Covering the phenomenon of mototaxismo from ethnography has allowed to describe and analyze the dynamics of a popular and non-popular society of its power relations and its resistance strategies, where it refuses to lose its ways of adaptation in an increasingly exclusive city.

Keywords:

Mototaxismo, Power Relations, Social Representation, Strategies of Resistance, Social Dynamics, Speech.

CONTENIDO

Planteamiento de la Problemática	12
Objetivos:	15
General.	15
Específicos	15
Antecedentes	16
Tesis de grado.....	19
Artículos de prensa	21
Justificación	22
Curso metodológico	24
Capítulo I Dinámica social del mototaxismo en Montería.....	29
Capítulo II. Representaciones sociales del mototaxismo en montería por medio del discurso	48
2.1. ¿De dónde provienen las representaciones sociales?	48
Capítulo III. Relaciones de poder y estrategias de resistencia.....	71
Introducción	71
3.2. La alcaldía de Montería y la Asociación de mototaxistas de Córdoba (Ademocor)	83
3.4. Poder, tácticas y estrategias de resistencia	93
Conclusiones.....	99
A. Anexo: Fotografías de Montería	108

INTRODUCCIÓN

“[...] Otras formas de organización económica, aquellas fundadas en la reciprocidad o la distribución, por ejemplo, fueron descalificadas y recientemente marginalizadas”
Arturo Escobar, 1996.

El mototaxismo es probablemente uno de los fenómenos sociales que ha impactado con mayor fuerza el transporte público en Colombia en los últimos tiempos. Países como España Francia e Inglaterra utilizan el servicio de transporte de pasajeros en motocicletas de alto cilindraje (Vergel, 2018), es una oferta ejecutiva para personas que quieren optimizar el desplazamiento en las principales capitales de estos países. Asia a partir de los años cincuenta ya comenzaba a implementar este vehículo como una modalidad de transporte público; y actualmente en Latinoamérica países como México, Venezuela, Brasil, Perú¹ y Colombia lo tienen.

En Colombia la expansión de dicha actividad se extiende a 26 de los 32 departamentos del país (Castillo B. 2010), mostrando una serie de características, modalidades y condiciones de operatividad muy similares, aunque obedeciendo a unas particularidades de acuerdo a los respectivos contextos sociales de cada territorio.

El progresivo aumento de la oferta y demanda del servicio del mototaxismo por parte de los sectores populares en los principales centros urbanos del país, ha puesto de manifiesto la compleja trama de *dinámicas sociales, económicas y políticas* en torno a la estructuración y operatividad del transporte público urbano en Colombia. De ahí que las dimensiones del fenómeno del mototaxismo, desde la óptica de los sectores formales de transporte público amparados en las políticas gubernamentales, recae no sólo en un contexto de ilegalidad, sino que también reviste implicaciones en cuanto al impacto socioeconómico de dicho fenómeno en las dinámicas urbanas, vinculadas tanto a la movilidad como a unas estrategias de normalización y control social. Así, se configura entonces un núcleo problemático que, desde

¹ Para más detalle ver: Panorama del Mototaxismo, (2010), Investigación realizada por el Centro de Transporte Sustentable de México. P.00-33

la institucionalidad, intenta soslayar aspectos esenciales del mototaxismo como opción laboral, estrechamente vinculados a unas políticas públicas sectoriales que han resultado ineficaces, y que afectan a las realidades concretas de amplios sectores populares: todo esto manifiesto en altas tasas de desempleo en el país; bajos índices en la generación de oportunidades sociales relacionados con el acceso a los sistemas de educación, salud, empleo, etc., lo cual se traduce en el aumento de la vulnerabilidad social, deterioro de los grados mínimos de confianza en una garantías constitucionales del Estado colombiano en el marco de las libertades fundamentales del individuo y miembro de la sociedad. En este sentido, los determinantes económicos y sociales – como la pobreza, el desempleo y la vulnerabilidad- forman parte integral de la problemática que, desde el discurso y prácticas sociales, permiten acudir no sólo a derechos constitucionales con relación al trabajo, como forma o medio de satisfacción de las necesidades básicas humanas, sino también a dimensionar el poder popular², como resistencia y factor de decisión política ciudadana.

Dadas las implicaciones políticas y sociales generadas a partir del mototaxismo en tanto modalidad de transporte público informal, se ha requerido trascender de aquellas aproximaciones o enfoques de tipo economicista y jurídico que han venido dominando el panorama académico, en relación al análisis y comprensión de un fenómeno como el mototaxismo. En este sentido, el enfoque antropológico desde sus herramientas teórico-metodológicas nos permite identificar y analizar la multiplicidad de factores que inciden de manera significativa en la configuración de una realidad socioeconómica de este fenómeno en la ciudad de Montería. Se trata entonces de considerar aquellos determinantes económicos y sociales –pobreza, desempleo y vulnerabilidad social- como parte integral de la problemática que, desde el discurso y prácticas populares, permiten acudir no sólo a derechos constitucionales en relación al trabajo como forma de satisfacción de las necesidades básicas humanas, sino también a dimensionar el poder popular como resistencia y factor de decisión política ciudadana. Por tanto, nos preguntamos, ¿De qué manera el fenómeno del

² Aunque se entiende la amplia discusión alrededor de la definición de “lo popular”, acudo aquí a lo señalado por Martín Barbero (1991) en el sentido de “lo popular no como lo otro, sino como la cultura subalterna, la cultura dominada. A su vez una cultura desvalorizada por la cultura hegemónica y por la economía que de alguna manera será revalorizada por la política”.

mototaxismo se configura como estrategia de resistencia, y cómo se ha articulado a las dinámicas socioculturales propias de la ciudad de Montería, Colombia?

Justamente este trabajo, *El Mototaxismo como resistencia y articulación de dinámicas socioculturales, caso ciudad de Montería, Colombia*, busca indagar y describir la dinámica social que se generan alrededor de la actividad del mototaxismo en montería: establecer cómo a través de su carácter de no-institucionalidad, o de informalidad, se han configurado discursos institucionales, sectoriales y populares que implican relaciones de poder, para contrarrestarse en estrategias de resistencia por parte del mototaxismo, y que adquieren sentido al interior de la dinámica social de la ciudad de montería, siempre y cuando se identifiquen las relaciones sociales y políticas por fuera y por dentro de lo institucional-oficial; esto frente al discurso hegemónico y sus prácticas políticas, el cual ha estado caracterizado por la deslegitimación del mototaxismo como práctica alternativa de transporte público, en el marco de la informalidad. Es decir, se considerarán aquellos actores en conflicto inmersos en unas *relaciones de poder* existentes.

Por otra parte, se pretende también identificar aquellos regímenes de *representación social*, con el fin de poner en evidencia las distintas construcciones discursivas tanto de lo hegemónico, así como desde lo popular-subalterno en relación al mototaxismo: esto va a permitir -en términos teóricos- agotar un amplio espectro de la problemática, lo cual debe redundar en una cabal descripción de la articulación del fenómeno del mototaxismo con las dinámicas económicas, políticas y sociales en la ciudad de Montería.

El diseño metodológico está planteado desde la etnografía, con un enfoque meramente cualitativo, abordado desde sus diversos ámbitos de incidencia aplicada: así pues, se realizaron entrevistas semiestructuradas a distintos agentes sociales involucrados para identificar sus posiciones discursivas y sus perspectivas de sus representaciones sociales; la actualización y presentación de datos pertinentes que dan cuenta de la estructura general del sector de transporte público en la ciudad de Montería, y los grados de participación del mototaxismo en la misma. De igual forma, se recopiló información en diarios de campo sobre aquellos aspectos inherentes a la operatividad del mototaxismo en tanto modalidad de transporte público de forma directa, es decir, en el 2012 incursioné como mototaxista para la recolección de los datos etnográficos, esto nos permitió identificar la dinámica social de la

ciudad con mayor precisión y sus formas de articulación con redes comerciales de apoyo, sus relaciones de poder y las estrategias de resistencia frente a los mecanismos oficiales de control y funcionamiento.

En lo relativo a las aproximaciones teóricas y conceptuales, el mototaxismo es asumido aquí como un fenómeno social, la cual genera una serie de articulaciones que están estrechamente ligadas a procesos económicos, políticos y culturales a nivel local. Por tanto, conceptos como los de *representación social*, *relaciones de poder*, y *estrategias de resistencia*, ligados a unas *dinámicas sociales*, por medio de distintas posiciones *discursivas*, son fundamentales para la estructuración teórica de la investigación, en la medida que permiten establecer aquellas relaciones entre el manejo conceptual y los datos empíricos que, a su vez, ayuda a una mejor comprensión de los complejos escenarios, discursos y prácticas generados alrededor del mototaxismo como forma de resistencia y articulador de dinámicas socioculturales en la ciudad de Montería, Colombia.

En lo que respecta a la estructura misma, se desarrolla un primer capítulo dedicado a la dinámica social de la ciudad de Montería, en aras de proporcionar una panorámica general de las condiciones generales de su funcionamiento, en tanto sus dimensiones espacio-temporales, sus relaciones comerciales y su incidencia en la práctica común, en donde se determina como una actividad informal del transporte público de la ciudad, lo cual permite a la vez, establecer las correlaciones sociales para una mayor comprensión de la articulación teórico-práctico implementados en este trabajo.

Un segundo capítulo se ocupa de la teoría de las representaciones sociales. Los autores que nos acerca para este análisis es Moscovici y Jodelet, autores que por medio de la teoría de las Representaciones Sociales nos permiten analizar e interpretar el mototaxismo para la ciudad de montería, a partir de diferentes perspectivas de identificación; una como agentes de cambio institucionales y la otra como actores inmersos en el conflicto. Esto llevado a cabo por medio del análisis de las entrevistas realizadas a los diferentes agentes en conflicto, donde se identifica lo que representa para cada uno de ellos la alusión cognoscitiva de su interpretación.

Por su parte, el tercer capítulo expone las relaciones de poder por medio de las distintas posiciones discursivas y aquellas estrategias de resistencia derivadas de las acciones de los mototaxistas. Este capítulo desarrolla el entramado conceptual del conflicto que deja al descubierto las relaciones de poder que implican en algunos casos posiciones adversas, por ejemplo, desde lo hegemónico, accionadas a ejercerse por medio de decretos que implican restricciones de movilidad generalmente dirigidos al mototaxismo, en donde los agentes directos como la policía de tránsito lo hacen ejercer y –por supuesto-, contrarrestados por los mototaxistas por medio de estrategias de resistencia. También entran a ejercer posición en estas relaciones de poder, los dueños del transporte público, ya sean buses y taxis organizados en la dinámica sociopolítica de la ciudad. Para el análisis de los distintos discursos nos hemos basado en Teun Van Dijk y en Michel Foucault para el análisis interpretativo de las relaciones de poder, en el cual nos permite entender las diferencias conflictivas y su funcionamiento en las diferentes estrategias de resistencia dentro del fenómeno del mototaxismo.

Planteamiento de la Problemática

La ciudad de Montería, capital del Departamento de Córdoba, según estimaciones del DANE para 2012, arroja una población de 422.175 habitantes, 324.711 viven en el casco urbano y 97.464 en el área rural³. Al igual que muchas ciudades del país, Montería ha padecido las crudas consecuencias del desplazamiento forzado y no forzado de poblaciones rurales hacia los centros urbanos, con sus implicaciones en materia de impacto demográfico y el aumento de la pobreza en condiciones de marginalidad de una considerable población migrante, que intenta insertarse en las distintas dinámicas propias de una ciudad que, a la postre, no ofrece mayores oportunidades de inclusión social, económica y política: los efectos más visibles se reflejan en el incremento de la marginación de amplios sectores sociales caracterizados por la pobreza, y ubicadas en áreas periféricas donde la falta de cobertura en servicios públicos, bajos índices de formalización educativa y laboral, así como débiles organizaciones comunitarias de representación política, terminan por deteriorar la calidad de vida quedando a merced de políticas y programas oficiales de inserción social que -a la vista de sus metas y resultados- al parecer han resultado ineficaces en cuanto a proveer soluciones y respuestas efectivas ante una problemática creciente.

Integrado a esto, se suman aquellos sectores populares-locales que paulatinamente se han visto relegados y profundamente afectados por la implementación de modelos de desarrollo y economía globales, con altos niveles de tecnificación y competencia laboral y social. En términos generales, podemos decir que las altas tasas de desocupación, así como la falta o ineficiencia de políticas públicas y privadas frente a la generación de oportunidades sociales para crecientes comunidades urbanas, han derivado en la agudización de la pobreza. Es preciso anotar que todo esto está enmarcado en unos procesos históricos y sociales regionales – y nacionales- signados por la concentración de la riqueza, el aumento de la desigualdad social y condiciones alarmantes de vulnerabilidad social.

Alrededor del mototaxismo se tejen varios intereses, los cuales derivan de la lógica de movilidad del transporte público urbano por parte del Estado; todo esto está sometido en el modelo económico colombiano, el cual estructura los procesos de movilidad urbana basados

³ DANE, Proyecciones Municipales y departamentales de población 2006-2020
http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/ProyeccionMunicipios2005_2020.xls

en infraestructura de carreteras y buses en la concepción de empresas privadas para el manejo del transporte público urbano. Por este motivo el gobierno no ha permitido la legalización del mototaxismo como medio masivo de transporte⁴, aun cuando un gran número de la población lo utiliza. Hasta el momento es más viable para el Estado tener empresas de transporte público basados en buses y taxis, que el transporte público en motocicleta. De ahí, la presión que ejercen los propietarios de las empresas de buses de transporte público al igual que los dueños de taxis, argumentando que son ellos los que pagan los impuestos correspondientes para brindarles a la sociedad el servicio de transporte público. Como también algunos inversionistas que encontraron en el mototaxismo un negocio productivo, en la adquisición de un determinado número de motos, para luego darlas a trabajar por una cuota diaria.

Lo anterior puede mostrar entonces un panorama de algunos factores que han servido de “detonante” para que las actividades caracterizadas por la *informalidad* dominen gran parte del mercado laboral en el país. La ciudad de Montería no ha estado ajena a dichos procesos: de ahí que es probable que se pueda señalar al mototaxismo, una de las mayores expresiones de economía informal como alternativa de transporte público, y fuente de ingresos para muchas familias de los sectores populares.

En tanto actividad informal, el mototaxismo se define como una alternativa al transporte público formalmente constituido, cuyas características son: el bajo costo, la rapidez y el fácil acceso a sitios donde el transporte público urbano no llega. Con base en sus características, el mototaxismo ha transformado la movilidad en Montería, hecho por el cual se ha problematizado desde un carácter político, económico y social. En lo político, ha tenido un fuerte enfrentamiento con la fuerza pública, con los empresarios dueños de las concesiones de las rutas del transporte público urbano y, con las instituciones gubernamentales y burocráticas del Estado. Dicho enfrentamiento da cuenta de cómo ciertas relaciones de poder han puesto en evidencia toda una serie de intereses, actores en conflicto, y una evidente polarización en torno a este fenómeno. De igual forma, en el plano económico, el mototaxismo entra a formar parte de la dinámica comercial propia de la ciudad, por tanto, es posible entonces observar: un incremento significativo de lavaderos de motos, restaurantes y

⁴ Decreto presidencial 2961 de 2006 “por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal d) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002”. (Martha Amor, 2017. P 12)

desayunaderos, llanterías, almacenes de repuestos de motos, almacenes de ventas de motocicletas, entre otros. Lo cual podría indicar la incidencia creciente de esta actividad informal en las dinámicas comerciales. Todo esto hace parte integral de las *dinámicas sociales y urbanas* que montería reconstruye. Vale la pena señalar que la ciudad de montería tradicionalmente ha estado enmarcada económica y socioculturalmente por la agroindustria y la ganadería; no obstante, en los últimos años sigue procesos de planificación urbana basados en la inversión de capitales privados y Estatales asociados entre sí, como modelo de desarrollo para la ciudad, pero en gran medida sin tener en cuenta las necesidades fundamentales de la población, principalmente de los estratos bajos. Sin embargo, existen procesos socioculturales paralelos a este desarrollo como lo es el surgimiento y consolidación del mototaxismo, trascendiendo lo meramente económico y convirtiéndose en expresión de patrones regionales ligados a estrategias de resistencia popular.

Por esta lucha de poderes y resistencia, en septiembre del año 2006⁵ se incrementaron los enfrentamientos entre los mototaxistas y la institucionalidad representada en la fuerza pública, a raíz del aumento de los decretos para la restricción del transporte, y cada decreto nuevo, era una protesta que terminaba generalmente en una pugna, en bloqueos de carreteras, y daños a la nueva flota de buses del transporte público urbano. Este conflicto originado en este caso por los decretos implantados por el gobierno local, terminaba sin una solución de fondo para la problemática. Es por eso que gran parte de la dinámica del mototaxismo en Montería la determinan los decretos establecidos por el gobierno local o departamental, derivados del decreto Nacional del gobierno del ex presidente Uribe, apelando que la práctica del mototaxismo es ilegal (Gallego Andrés 2006)⁶ y, ha dejado en manos de los gobiernos municipales el poder para determinar por medio de decretos, las sanciones a la práctica del mototaxismo, teniendo en cuenta las diferentes condiciones urbanas y sociales de cada región y ciudad.

⁵ “El capítulo más reciente de fuertes disturbios y manifestaciones callejeras se escribió este miércoles en Montería, Córdoba. Desde tempranas horas cerca de 13 mil mototaxistas se ubicaron en distintas zonas de la ciudad hasta terminar en un fuerte enfrentamiento contra la Fuerza Pública” (José, Monsalve, 2006. ¿Qué hacer con el mototaxismo? en revista semana. Edición de septiembre 13: de 2006 Bogotá D. C.).

⁶ Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte, 4 de septiembre de 2006. RUEDA DE PRENSA SOBRE DECRETO DEL MOTOTAXISMO exponiendo la ilegalidad y dictaminando que son los Alcaldes y los Gobernadores quienes deben regular según sus características locales la prohibición del mototaxismo.

En consecuencia, cabe preguntarse entonces ¿De qué manera el fenómeno del mototaxismo se configura como estrategia de resistencia, y como se ha articulado a las dinámicas socioculturales propias de la ciudad de Montería, Colombia?

Objetivos:

General.

Describir de qué manera el fenómeno del mototaxismo se configura como estrategia de resistencia, y como se ha articulado a las dinámicas socioculturales propias de la ciudad de Montería, Colombia.

Específicos

- Describir la dinámica social que determinan el funcionamiento del mototaxismo.
- Identificar las representaciones sociales que el mototaxismo genera para distintos actores en conflicto.
- Analizar las relaciones de poder entre diferentes actores sociales que giran alrededor del mototaxismo por medio de sus discursos e identificar cuáles son las estrategias de resistencia que emplea el mototaxismo en Montería.

Antecedentes

El fenómeno del mototaxismo en los últimos años ha tomado auge en algunos países de América latina. Dado a ello, se han realizado muchos trabajos que ayudan a entender la conformación y trascendencia de este fenómeno en estos países. Entre estos se encuentra el trabajo que realizó El Centro de Transporte Sustentable de México (2010), Investigación titulada, *panorama del Moto-taxismo*, la cual muestra un panorama general del funcionamiento y sus implicaciones problemáticas en países como la India, Perú, Brasil y Colombia. Este trabajo muestra el surgimiento y posterior evolución del mototaxismo en estos países; además de otras características diferenciales de cómo opera esta modalidad de transporte. También, trae consigo los resultados de otras investigaciones hechas en estos países, referentes al incremento de la accidentabilidad, el aumento de enfermedades a causa de este fenómeno, y cómo se ha venido enfrentando por las autoridades gubernamentales de cada país.

Siguiendo en Latinoamérica, en octubre de 2010 el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú, realizó una investigación titulada “*Perfil socioeconómico de conductores de mototaxi en el área metropolitana de Lima y Callao*”. Esta investigación está basada por procedimientos estadísticos de 400 entrevistas, las cuales arrojaron resultados de puntos importantes del funcionamiento y pertinencia de los mototaxis en Lima y Callao. Lo interesante de este trabajo es que se realizó desde el Estado, con intenciones de mejorar el servicio, determinándolos como grupos de trabajo empresariales que generan empleo, con dificultades educativas, de salud, económicas, entre otras, que implica una intervención del Estado para su mejoramiento y control.

Para el caso colombiano, el Boletín *Actualidad Colombiana* boletín en su edición 439 de sept-oct de año (2006), publica un artículo de Arturo Ardila Gómez, llamado “*El mototaxismo: causas y posibles soluciones*” donde señala dos causas del origen de este fenómeno: primero, Ardila adelanta un análisis de la estructura general del transporte público en Colombia; luego, se ocupa del modelo económico del país, señalando los impactos del Neoliberalismo en el plano nacional, y particularmente con aquellos aspectos relacionados

con la planificación y funcionamiento del transporte público, así como su incidencia en el ámbito económico de la población colombiana, y como solución plantea el cambio de la estructura tarifaria del transporte público y un cambio estructural del modelo económico.

Por su parte, el *Observatorio del Mercado de Trabajo en Sucre*, organismo apoyado por instituciones como la Cámara de Comercio de Sincelejo, la Corporación Universitaria del Caribe –CECAR–, la Universidad de Sucre, el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA con apoyo del Programa REDES del PNUD, la Secretaría de Planeación de la Gobernación de Sucre y FENALCO, adelantó una investigación en su boletín institucional titulada “*El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico*”, la cual da cuenta de un incremento de esta práctica en Sincelejo, con sus alternativas laborales en los barrios, y el aumento del mercado comercial de las motocicletas a nivel local y nacional. Otro aspecto importante con base en las 1400 encuestas realizadas para tal fin investigativa, es de dar resultados de las variables sociodemográficas y socioeconómicas de la población mototaxista en el municipio de Sincelejo, además, de los aspectos institucionales y de cultura ciudadana relacionados con la actividad mototaxista.

También en Sincelejo, Andrés Sánchez Jabba (2011) en su artículo “*La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo*” publicado en los Documentos de trabajo N° 140 *Economía Regional* del Banco de la República en el Centro de Estudios Económicos regionales (CEER), adelantó un trabajo que está enmarcado bajo principios de la economía local de Sincelejo Sucre. Uno de los aspectos recurrentes del proceso de investigación fue el análisis del porcentaje de la producción y comercialización de las motocicletas en Colombia y su porcentaje en Sincelejo. Otro de los aspectos tomados en cuenta, son las externalidades de los distintos oficios relacionados al mototaxismo dentro de la economía informal, entre otras, las posibles explicaciones del porque se crea este fenómeno. Por último, plantean la legalización del mototaxismo como modelo de organización e integración a otros medios de transporte público por medio de cooperativas.

Del mismo modo, en Cartagena un grupo de investigación conformado por Gutiérrez, Katiúska *et al* (2010) “Eureka. Con un nuevo decreto ¿se acaba el mototaxismo? En

Cuadernos de Investigación Unilibristas, Estudios de Postgrado en Derecho Administrativo N0.1. Este trabajo se enfoca en el análisis de los distintos decretos estipulados para Cartagena desde el año 2004 hasta el 2009. Con el fin de determinar si estas medidas de restricción y prohibición, han tenido una efectiva incidencia para las cuales han sido creadas, estas son: la disminución del índice de accidentalidad, el no uso de una motocicleta como transporte público de pasajeros y la disminución de actos delictivos. Para ello tomaron todos y cada uno de los decretos establecidos e hicieron una encuesta para 17 mototaxistas, además de tomar datos por los órganos de control de Cartagena de Indias. Todo esto para determinar si han sido eficaces y oportunos todos y cada uno de estos decretos; arrojando como resultado, que, aunque disminuye en parte algunos de los puntos por los cuales fueron creados dichos decretos, no han sido suficientes para reducir la accidentalidad, atracos y asesinatos en la ciudad.

En el caso particular en la ciudad de Montería, Benjamín Castillo Osorio en el artículo “*¿El mototaxismo problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en Montería?*” El profesor Benjamín recurre a nivel general, sobre el crecimiento del mototaxismo en ciudades como Barranquilla, Sincelejo, Bucaramanga y en algunas partes del sur del país. Además, asegura que el incremento de esta práctica a acabo con el transporte público en muchos municipios, como sucedió en Sincelejo y otras partes de la región caribe. Uno de los factores importantes como argumento en el incremento del índice de accidentalidad, es que a nivel nacional no existe un control en la entrega de licencias de conducción, es decir, no se está siendo riguroso en el aprendizaje de los códigos de tránsito, en los exámenes físicos y cognitivos, razón por la cual los mototaxistas generan imprudencias al conducir.

Del mismo modo uno de los líderes del mototaxismo más conocido en Montería y en algunas otras partes del país Miguel Eduardo Celis, presentó un libro en 2010 titulado *EL MOTOTAXISMO EN COLOMBIA Mito, Tabúes y Realidad*, en Cuadernos del País. Basado en dos censos, uno en Montería y el otro en Barranquilla, haciendo un análisis de la situación general del mototaxismo en el país, con las incidencias políticas, económicas y del porqué este fenómeno ha tomado tanta fuerza y se ha mantenido en los Municipios, Veredas

y pueblos del país, principalmente en la costa Caribe Colombiana, tomando como ejemplo estas dos ciudades, da cuenta de la importancia del fenómeno para estos municipios principalmente en materia económica, en la estigmatización y la negación o no inclusión en los procesos de desarrollo de estos municipios.

Otro trabajo importante para tener en cuenta a nivel institucional, es el que realizó el *Consejo Nacional de Política Económica y Social* CONPES (2010) en su No. 3638, expidiendo un documento titulado, “*Sistema Estratégico de Transporte público de pasajeros para el municipio de Montería*”. El proyecto se enmarca dentro del Programa Nacional de Transporte Urbano establecido en el Documento Conpes 3167 de 2002, el cual realizó un pre-estudio de evaluación y caracterización de la situación actual del transporte en Montería, donde arrojó como resultado una pésima estructura en la prestación del transporte público en montería. A partir de esto comenzó a desarrollarse el SETP, respondiendo a la necesidad de establecer un sistema que structure el ordenamiento de la ciudad y permita un mejor planeamiento de la misma. Este proyecto detalla la participación conjunta de la inversión privada para el desarrollo del proyecto con la Nación, al igual que su operatividad y manejo y donde se soporta la desvinculación o no participación de otras alternativas de movilidad como el mototaxismo.

Tesis de grado

Bolaños, Kelly, Dayana de Vega y Maura Pérez, en el año 2012, realizaron una tesis de pregrado en el programa economía de la facultad de ciencias empresariales de la Universidad del Magdalena titulado “El mototaxismo como fuente de ingreso en estratos uno y dos en la cabecera municipal de Fundación”. El objetivo central de este trabajo es determinar si los ingresos por la prestación del servicio de mototaxi son actos para mejorar el nivel de vida en los estratos uno y dos, y la contribución de esta práctica a la economía en el municipio de fundación Magdalena. Las autoras han implementado un análisis inductivo para determinar el ingreso económico de esta actividad tanto para las familias que dependen de ella, como para el municipio. Además, han realizado un recuento histórico de la procedencia de la

práctica, al igual de las acciones políticas de algunas normas por parte de la institucionalidad para determinar y categorizar la actividad informal como ilegal

En Montería se han realizado varias tesis, una de ellas es el *Impacto económico y Social del Mototaxismo en la Ciudad de Montería* (2008), por Nicolás Domingo García y Marlys del Carmen Ruíz Villalba, presentada en la Universidad Pontificia Bolivariana UPB en la Facultad de administración de empresas del año 2008. Este trabajo intenta establecer cuál ha sido el impacto socioeconómico que ha generado el mototaxismo en Montería, haciendo un recuento de la problemática del mototaxismo por la falta de empresas en la ciudad para generar empleo, pero también a la forma como funciona el transporte público en el país por medio de concesiones de rutas y el alto precio del transporte.

Así mismo, Claudia Patricia Cogollo Sagre, Carlos Andrés Espinosa Martínez y Liliana Patricia Galván, de la Universidad del Sinú, realizaron una tesis Titulada *Análisis sobre la situación jurídica actual del fenómeno del mototaxismo en Montería y su incidencia en el medio, de* (2006). Donde tratan de identificar y describir las características de la situación jurídica y social del fenómeno del mototaxismo, al igual que las condiciones por las cuales este fenómeno se presenta.

Otra tesis realizada en Montería es la titulada, *Condiciones de vida de los mototaxistas de la corporación empresarial ruedas para el desarrollo de la ciudad de Montería, de* (2007), por Ana Karina Sibaja y Brenda Núñez Petro, que nos habla principalmente de la calidad de vida de las personas que integran esta corporación, basados en los parámetros del Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE y del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, de las Necesidades Básicas Insatisfechas NBI como indicadores Básicos y simples. La metodología aplicada es cuantitativa con las variables comparadas con las condiciones de vida de montería y la población colombiana.

Artículos de prensa

La revista SEMANA publicó en artículo el 13 de septiembre del 2006, llamado ¿Qué hacer con el mototaxismo? Por José Monsalve, donde relata los enfrentamientos en protesta por parte de los mototaxistas en Montería, por el nuevo decreto de la alcaldía, que consiste en ampliar el cerco de la prohibición de la entrada hacia el centro de la ciudad. También hace un recuento del crecimiento del fenómeno en las distintas ciudades de la costa Caribe como Barranquilla y Cartagena, argumentando un problema de orden público nacional, por la acogida en otras ciudades del país y del poco acierto por parte del gobierno nacional en la prohibición como medio de transporte público y dejándole el “problema” a las alcaldías de los municipios. Y asegurando que sí no se pone fin a este fenómeno terminaríamos adoptando el modelo de transporte asiático basado en las motocicletas.

Otro artículo de prensa para tener en cuenta, es el realizado por el periódico El ESPECTADOR el 3 de diciembre de 2007, donde publicó un artículo llamado “el mototaxismo, a punto de estallar”. Muestra la importancia que tiene la práctica en algunas regiones y municipios del país en materia de empleo o de economía local, al igual que las problemáticas ambientales y accidentales que el mototaxismo genera. Habla del debate de la comisión sexta del senado sobre el fenómeno del mototaxismo con la representación de la corporación nacional de mototaxismo CONAMOTAXI. Se ha implementado algunos proyectos de ley como propuestas ante el Congreso de la Republica, pero no ha tenido mucha trascendencia y, el autor asegura que, si no se toman medidas a esta problemática, puede ser una bomba de tiempo por la magnitud de cobertura en el país donde el mototaxismo se está convirtiendo en el principal medio de transporte por lo menos en muchas partes del territorio nacional.

Justificación

Dadas las implicaciones políticas y sociales generadas a partir del mototaxismo en tanto modalidad de transporte público informal, se requiere entonces trascender aquellas aproximaciones o enfoques de tipo economicistas y jurídicos que han venido dominando el panorama académico, en relación al análisis y comprensión de un fenómeno como el mototaxismo.

El progresivo aumento de la oferta y demanda de este servicio de transporte en las dos últimas décadas, por parte de los sectores populares en los principales centros urbanos del país, ha puesto de manifiesto la compleja trama de *dinámicas sociales y relaciones de poder* en torno a la estructuración y operatividad del transporte público urbano en Colombia. Se resalta a su vez las dimensiones de una problemática que, desde la óptica de los sectores formales de transporte público amparados en las políticas gubernamentales, es vista no sólo en el contexto de la ilegalidad sino también en virtud del impacto del mototaxismo en las dinámicas urbanas, vinculadas tanto a la movilidad como a unas estrategias de normalización y control social; pero soslayando aspectos estructurales del problema como aquellos que refieren a las altas tasas de desempleo en el país, así como los bajos índices en generación de oportunidades sociales –acceso a los sistemas de educación, salud, empleo, etc. lo cual se traduce en el aumento de la vulnerabilidad social, deterioro de los grados mínimos de confianza de amplios sectores sociales respecto a unas políticas públicas ineficaces, y que tienen efectos tanto en las garantías constitucionales del Estado colombiano como en las libertades fundamentales del individuo como miembro de la sociedad.

En este sentido, el enfoque antropológico desde sus herramientas teórico-metodológicas, nos permite identificar y analizar la multiplicidad de factores que inciden de manera significativa en la configuración de una realidad socioeconómica como el mototaxismo en la ciudad de Montería. Se trata entonces de considerar aquellos determinantes económicos y sociales – pobreza, desempleo y vulnerabilidad social- como parte integral de la problemática que, desde el discurso y prácticas populares, permiten acudir no sólo a derechos constitucionales en relación al trabajo como forma de satisfacción de las necesidades básicas humanas, sino

también a dimensionar el poder popular como resistencia y factor de decisión política ciudadana.

De esta manera la perspectiva antropológica en sus particularidades disciplinarias, puede realizar aportes importantes a la hora de adelantar *lecturas* y análisis de este tipo de realidades sociales, donde confluyen toda una serie de manifestaciones que involucran representaciones, poderes e intereses en conflicto, surgidos en el marco de unas relaciones estructuradas a partir del modelo hegemonía-subalternidad propio de las sociedades occidentales contemporáneas, pero que no necesariamente obedecen a las particularidades del sistema social caribeño. De ahí que fenómenos como el mototaxismo en la ciudad de Montería – y por extensión en la región Caribe- adquieran grados considerables de operatividad y *legitimidad* al interior de los sectores populares, frente a las disposiciones municipales en materia de administración pública y control social.

De esta manera, es necesario poner en evidencia todo el trasfondo político por las cuales se considera el Mototaxismo como un fenómeno social y sus repercusiones problemáticas, como lo ha sido en los últimos años en diferencias con el transporte público urbano organizado por ser contrapartes directas, pero de igual manera analizar las necesidades de movilidad que la ciudad necesita y por qué el Mototaxismo es una alternativa importante en Montería.

Este trabajo se hace necesario para la comunidad académica, porque dentro del estudio como fenómeno social, profundiza aún más el análisis meramente económico o jurídico del cual ha estado inmerso el mototaxismo; cuando tiene un trasfondo socio-cultural significativo, observando un panorama histórico y político que puede ser resultado de las deficientes políticas económicas, sociales y de transporte en Colombia, reflejadas en el Mototaxismo en Montería. De allí que una perspectiva Antropológica se hace relevante para un acercamiento profundo de las representaciones sociales y de resistencia que el Mototaxismo suscita, al igual que las relaciones estructurales que se elaboran alrededor del fenómeno, con sus prácticas de funcionamiento con otras, ya sean comerciales, sociales y culturales.

Curso metodológico

Teniendo en cuenta que intentamos describir *de qué manera el fenómeno del mototaxismo se configura como estrategia de resistencia, y cómo se ha articulado a las dinámicas socioculturales propias de la ciudad de Montería, Colombia*, utilizaremos los objetivos específicos como medio conductor para tal fin. En consecuencia, la metodología a desarrollar se encuentra determinada por la *actividad*, el *método*, las *técnicas*, los *instrumentos* y la *cantidad* o el *tiempo* determinado. Como actividad utilizamos la observación participante y el dialogo con los diferentes actores del fenómeno, como método empleamos la etnografía o descripción etnográfica, como técnica usamos la revisión de archivos y las entrevistas semiestructurales, y el tiempo que dedicamos para este trabajo de campo es de 90 días, básicamente en el periodo del segundo semestre de 2012, teniendo en cuenta que se hizo un trabajo exploratorio de campo no oficial de dos años anterior a esta fecha, del cual estuve vinculado en la asociación de mototaxistas de Córdoba ASOMOCOR, desempeñando el cargo de secretario general, tiempo que me permitió entender cómo se dan las relaciones de poder principalmente con la institucionalidad. Hecho que desarrollaremos conceptualmente en el capítulo III bajo la premisa de contrahegemonía de Antonio Gramsci.

Los objetivos están categorizados –entre otros- por cuatro conceptos claves, los cuales dependen un abordaje metodológico individual y colectivo de las relaciones como se ha venido desarrollando la práctica del mototaxismo en Montería. Como primera medida, y como se ha diseñado en nuestro planteamiento del problema y posteriormente en el marco teórico conceptual, *las relaciones de poder y la representación social*, son factores importantes porque dan cuenta de cómo se ha constituido el mototaxismo en su dinámica social. Estos conceptos conducirán a comprender cómo fue el proceso de emergencia y de consolidación del Mototaxismo en la ciudad, así como cuáles han sido los conflictos generados alrededor de éste, ya sean con la fuerza pública o con algún otro ente gubernamental o no gubernamental. Estos conceptos se abordaron de dos formas: La primera por medio de registros escritos que se encuentran en la prensa local, en Internet, y todo registro que se pueda obtener de las organizaciones de mototaxistas. La segunda forma, y a mi modo de ver la más importante, es desde un registro oral por entrevistas en su gran

mayoría no estructuradas a manera de diálogo-conversatorio con los diferentes actores que hacen parte de la problemática del fenómeno del mototaxismo. Preguntas como, ¿Qué es para usted el mototaxismo?, ¿Porque cree usted que surgió el mototaxismo?, ¿utiliza usted este medio de transporte y por qué? etc. Estas preguntas permitieron ir construyendo la representación social del mototaxismo en Montería. Este registro se realizó en general desde entrevistas semiestructuradas utilizando la grabadora como instrumento técnico, luego transcribirlas para tener un corpus estructurado y paso siguiente analizarlas.

“...una situación cara a cara donde se encuentran distintas reflexividades, pero, también, donde se produce una nueva reflexividad. La entrevista es, entonces, una relación social a través de la cual se obtienen enunciados y verbalizaciones en una instancia de observación directa y de participación [...] desde una perspectiva construccionista, la entrevista es una relación social, de manera que los datos que provee el entrevistado son la realidad que éste construye con el entrevistador en el encuentro. (Guber, 2011: 70-71)

Para entender la dinámica del mototaxismo en Montería, en su práctica general o cómo funciona, determinamos el enfoque metodológico cualitativo, descriptivo e interpretativo. Esta descripción se llevará a cabo por medio de un mapa cognitivo de la ciudad por parte de los mototaxistas, ubicando sitios estratégicos donde el mototaxismo sea la actividad predominante de la zona, o por lo menos su tránsito sea frecuente. Este mapa puntualiza los sitios visualizando las rutas más frecuentes hacia los sitios más frecuentes y las principales bahías, al igual que mostrará zonas de restricciones o rutas alternas a estas restricciones, o simplemente rutas de manejo o de trabajo. El método de investigación es la *etnografía*⁷, donde, la descripción de la práctica se sustenta fundamentalmente en la observación sistemática consignada en notas de campo⁸, así como puede ser apoyada por registro

⁷ “Entendemos el término como una referencia que alude principalmente a un método concreto o a un conjunto de métodos. Su principal característica sería que el etnógrafo participa, abiertamente o de manera encubierta en la vida diaria de las personas durante un periodo de tiempo, observando qué sucede, escuchando qué se dice, haciendo preguntas, de hecho, haciendo acopio de cualquier dato disponible que sirva para arrojar un poco de luz sobre el tema que se centra la investigación” (Hammersley, Atkinson 2001) pág. 15

⁸ “Las notas de campo son el sistema tradicional en etnografía para registrar los datos fruto de la observación... consisten en descripciones más o menos concretas de los procesos sociales y de su contexto” (Hammersley, Atkinson 2001). pág. 193.

fotográfico de los lugares y acciones relevantes. Estas notas de campo consignaron observaciones y descripciones: por ejemplo, dónde y cómo operan las estaciones de mototaxistas en una esquina de un barrio determinado, qué días trabajan, a qué hora del día, cuántos mototaxis se estacionan en este sitio, qué tipo de motocicletas usan, si utilizan implementos de seguridad, cómo los utilizan, qué tipo de pasajeros llevan, cómo se relacionan -desde la observación-, la descripción del espacio, cómo se da ese ambiente, etc. La descripción de esta práctica está demarcada bajo una perspectiva externa e interna, de la dinámica funcional de la actividad por medio de la observación. El tiempo empleado para tal fin fue de seis a ocho horas diarias los días que se pudo trabajar, y dos horas los días sin moto, a partir del momento que termine la restricción; los días jueves sin parrillero, los tome para las entrevistas y búsqueda de archivos. Todo este trabajo se llevó a cabo durante tres meses, teniendo en cuenta el ejercicio permanente de ser un mototaxista más en las calles de Montería.

El espacio laboral del mototaxista se encuentra trazado fundamentalmente en la calle. Esta movilidad constante hace que tenga interrelaciones con múltiples actores, donde la calle es un cohesionador de actividades laborales y sociales de una vida urbana. Siguiendo con lo anterior, las *relaciones de poder*, las dinámicas y prácticas de funcionamiento requirieron de un acercamiento directo con los actores que la construyen; para ello, laboré como mototaxista, pero no solamente como mototaxista independiente, es decir, salir a la calle a buscar pasajeros, sino que me vinculé dentro de una “subestación” de servicio, un lugar donde varios mototaxistas esperan un cliente que en montería la llaman *bahía*.

La bahía donde decidí vincularme fue la que queda a las afueras de la Universidad del Sinú, con todas las dificultades de aceptación que requirieron para poder compartir como uno de ellos, pero así pude llegar a datos que difícilmente tendría como simple observador externo. Ser mototaxista me dio otra perspectiva del significado de lo que es un mototaxista, interactuando con el sol, con la lluvia, con otros mototaxistas, el adiestramiento en la conducción de la motocicleta, con el pavimento, la relación con los pasajeros, es decir, todo lo que implica la calle; En últimas, un sinnúmero de actividades registradas por fuera de la práctica, pero entendidas y sentidas dentro de la actividad en la observación participante. “con la tensión que es inherente a ella, la observación participante permite recordar, en

todo momento, que se participa para observar y que se observa para participar; esto es, que involucramiento e investigación no son opuestos sino parte de un mismo proceso de conocimiento social”. (Guber, 2011: 57).

Además de estas relaciones, se encuentran las relaciones determinadas por el poder y la resistencia, como lo son: la policía, las organizaciones gremiales de transporte público urbano constituido de taxis y buses, como también, los órganos encargados de la oficina de tránsito y transporte y la alcaldía municipal. Esta observación participante o ser mototaxista, se llevó acabo lunes, miércoles, viernes, sábados y domingos, ya que, para la época, fueron los únicos días que se podía trabajar. Los martes y jueves, se tomaron para analizar y organizar los datos de las notas de campo, además de hacer observaciones para conocer cómo funcionan estos días sin las motos y sin parrilleros en la calle, pero también en algunos casos salí por las noches sobre todo los días martes y jueves cuando terminaba la restricción.

Para profundizar en las *representaciones sociales* en general del mototaxismo en Montería se hicieron una serie de entrevistas semiestructuradas dirigidas a los actores relacionados con el fenómeno, como son policías de tránsito, mototaxistas, al igual que los líderes de las organizaciones y/o gobierno local, donde ayudaron a indagar cuales son las representaciones sociales que se dan a partir del mototaxismo. Todas estas entrevistas alrededor de 10 a 15 en su totalidad, se transcribieron y posteriormente se analizaron por medios de software y fichas técnicas, abordando conceptos e interrelacionarlos entre sí.

Al igual que el diario de campo, las entrevistas permitieron analizar cuáles son los mecanismos de resistencia y, qué tipo de resistencia asumen los mototaxistas para mantenerse como práctica laboral, además, en la labor cómo mototaxista, la intención fue de darnos cuenta de forma directa de estos mecanismos de resistencia y llevarlos a la práctica y asumirlos como propios. Estas tácticas y estrategias de resistencia se registraron en las notas de campo, analizándolas y posteriormente desarrollarlas en la monografía, para la formación y construcción teórica de la dialéctica con la práctica de los rasgos socioculturales de la ciudad y la conceptualización de la misma.

El tiempo tomado para la recolección de todos estos datos, es decir, las notas de campo, todas las entrevistas, la búsqueda de archivos escritos y la labor como mototaxista en Montería, fue

de tres meses, posteriormente se tomó varios años intermitentes en la organización y sistematización de los datos obtenidos.

CUADRO METODOLOGICO

Cuadro número 1

Objetivo Principal.					
Describir de qué manera el fenómeno del mototaxismo se configura como estrategia de resistencia, y cómo se ha articulado a las dinámicas socioculturales propias de la ciudad de Montería, Colombia.					
O. Específicos	Actividad	Método	Técnicas	Instrumento	Cantidad
Dinámicas social	Observación participante	Etnográfico Descripción	Revisión de archivos	Notas de campo	Periódico local. 15 días. Internet
Representaciones Sociales	Diálogos diferentes actores y clases sociales	Etnográfico	Entrevistas	Fotos. Notas de campo	60entrevistas 60 días Transcripción análisis
Resistencia	Observación participante	Etnografía	Entrevistas y actividad como mototaxista	Notas de campo, Entrevistas	60 días.
Relaciones de Poder	Diálogos con Actores	Etnográfico	Entrevistas Informales	Grabadoras	15entrevistas 30 días Transcripciones

Capítulo I Dinámica social del mototaxismo en Montería

A partir de ese marco de referencia, nos ocupamos aquí de las particularidades del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Montería, departamento de Córdoba, en el Caribe colombiano. En tanto actividad laboral, el mototaxismo se define aquí como una alternativa al Sistema de Transporte Público Urbano formalmente constituido: alternatividad que resulta altamente legitimada por distintos sectores poblacionales en el contexto monteriano, en virtud de su bajo costo y una cobertura que deriva en una presencia considerable tanto en áreas urbanas como semi-rurales donde el Sistema Público de Transporte no contempla en sus rutas y recorridos determinados. De hecho, lo que entra en juego es la transformación de las dinámicas de acceso y movilidad, lo cual ha puesto en tensión y conflicto la implementación de unas políticas sectoriales, generando toda una serie de medidas gubernamentales orientadas a contrarrestar la operatividad misma de tal fenómeno alternativo de movilidad, con sus implicaciones en los ámbitos económico y político, así como incidencia en lo social. De ese modo, el mototaxismo entra a formar parte de la dinámica comercial propia de la ciudad, por tanto, es posible entonces observar un incremento significativo en la prestación de servicios que enmarcan a la actividad del mototaxismo como eje importante de la movilidad y desarrollo comercial de la ciudad. Lo cual podría indicar la incidencia creciente de esta actividad en la dinámica social.

El origen de la ciudad de Montería surge a partir que don Juan de Torrezár Díaz Pimienta, Gobernador de la provincia de Cartagena de Indias, comisionó al oficial Antonio de la Torre y Miranda para que se trasladara a las tierras del cacique Sebastián Alequetenete de la tribu Tuarichí y Jaraguay. El cacique había solicitado fundar un poblado que le llamaban Las Monterías. Fue así como en 1777 Antonio de la Torre y Miranda fundó la ciudad de Montería que, para ese entonces dio el nombre de San Gerónimo de Buena Vista, y que posteriormente se conocería bajo la denominación popular de “Montería”⁹. Ello, materializaba los intentos anteriores de poblar estas tierras por parte de los Indígenas, cuyo manifiesto y autorización

⁹ Montería: Cacería con perros, generalmente a caballo, encontrar un monte o sitio para Cazar. Diccionario Pedagógico Universal 1998 Prolibros Editores. Bogotá.

fueron recibidos con mucho agrado por parte del Gobernador de la provincia de Cartagena. (Puche, 1998).

Al momento de su fundación, el poblado contaba con un aproximado de 170 familias y 884 habitantes. Las motivaciones de poblamiento obedecían a varias razones, pero todas ellas apuntaban a unos intereses coloniales bien definidos, y estrechamente relacionados con el control territorial: por un lado, permitía una comunicación directa con los poblados como Citará y Antioquía, representando, además, un nuevo recaudo para la Corona española.

También, dicho poblamiento mantendría a los indígenas de toda esta región congregados en un sitio, evitando así la dispersión y facilitando su pacificación mediante la administración de la fe católica. Esto, aunado a su cercanía al Golfo del Darién que a la postre sirvió como fortín español y centro de operaciones, para planear y emprender desde allí nuevas expediciones (Ebrayat, 1996, p.17).

Para ese entonces el río Sinú era una de las principales fuentes de sustento, medio de transporte y comunicación entre los poblados ribereños de los Zenúes, los cuales mantenían un intenso intercambio comercial y cultural.

Estas tribus navegaban río abajo en balsas construidas en tronco amarrados con bejuco, recorrían grandes distancias transportando tagua, cerdos y raicilla. Sirviendo la balsa río abajo, y al llegar a su destino era desarmada y abandonada, recorriendo la misma distancia a pie hacia la parte alta, y en otras ocasiones para remontar al río lo hacían en muchas canoas impulsadas con canaletes y palancas. Años más tarde, el río fue de importancia para que la ciudad de Montería se impusiera como capital del departamento de Córdoba por encima de municipios como Lorica y Cerete, los cuales eran mucho más antiguos. Montería, por su ubicación geográfica, facilitaba el comercio entre estos municipios incluyendo los pueblos del alto, medio y bajo Sinú, por medio de “portátiles o Johnson” que son grandes canoas con motor fuera de borda; su principal destino se daba a Cartagena, la ciudad más próxima a Montería y que

para entonces ejercía el poder político y económico de toda la región (Puche, 1998, p. 17-18).

Actualmente Montería cuenta con una población de 466.191 habitantes¹⁰ aproximadamente, en un área de 3.141 km² dividida en 27 corregimientos, 163 veredas en el área rural, y 8 comunas en el área urbana. El 83% de los barrios en Montería pertenecen a los estratos 1, 2 y 3; el 14% restante está entre los estratos 4, 5, y 6. La mayor parte de los barrios que suman 63, pertenecen al estrato 2. Existen 37 asentamientos subnormales siendo Canta Claro el más poblado con más de 4.300 casas¹¹.

En las dos últimas décadas la ciudad de montería en sus distintos ámbitos de la vida social, económica y política, ha estado enmarcada en gran medida, por un proceso de modernización derivado de unas determinadas políticas de desarrollo que es posible constatar hoy en términos de planificación territorial y urbanística, en la ampliación de la infraestructura vial, como también el aumento de una oferta comercial tanto en los sectores formales e informales, en sus diversas manifestaciones y grados de participación en la economía de la ciudad, (centros comerciales, obras civiles), entre otros.

Dicho proceso de modernización ha generado toda una serie de cambios y transformaciones en las dinámicas sociales de la ciudad de Montería, entendiendo por dinámica social aquel proceso de interacción del uso de las costumbres y creencias que una sociedad tiene, para la apropiación de los cambios y formas de relaciones que fluyen dentro de la sociedad, apropiación que se materializa por vía de la interdependencia entre el capital y el cambio tecnológico, introducida por el proyecto de la modernidad occidental, y que termina siendo objeto de profundas re-significaciones por parte de las culturas populares en contextos urbanos, como el que nos ocupa.

³ DANE. Proyección poblacional por área, 2005-2020.

La ciudad de Montería no ha estado ajena a los determinantes de unas políticas y modelo de desarrollo dominantes, en tanto prácticas de intervención de las realidades de los países del “tercer mundo” en sus distintos ámbitos de la vida social (Escobar, 2007), introduciendo así cambios importantes en la manera de concebir y redefinir las relaciones sociales, dominadas por los crecientes flujos de información y tecnologización de la vida cotidiana, planteando así formas de interactuar con el entorno natural y social. Como muchas otras ciudades del país montería sufre de la clara división de clase reflejadas en zonas con gran capacidad adquisitiva y otras extremadamente demarcadas por la pobreza y la miseria.

No muy lejos de los barrios elegantes y de los clubes privados exclusivos, emerge la otra cara de Montería. Barrios en los que viven en la miseria miles de personas, con frecuencia desplazadas por la violencia y que vinieron de municipios como Valencia y Tierralta. Muchos de esos lugares son invasiones que han ido surgiendo con las oleadas de quienes huyeron del terror y les robaron sus parcelas. A finales de la década de la 1980, uno de esos sitios era Canta Claro, donde habitaban los sobrevivientes de masacres como las perpetradas en El Tomate, Mejor Esquina, así como de poblaciones del Alto Sinú azotadas por la violencia y la usurpación. En ese entonces el alcalde de Montería era Jesús María López –como se dijo, uno de los acusados de ser autor intelectual de la masacre de El Tomate-. En las campañas electorales, López solía visitar Canta Claro para hacerle promesas a los desplazados. Decía que si votaban por él les gestionaría proyectos para su bienestar. (Cepeda, Rojas. 2009 p.147)

1.1. Origen del Mototaxismo.

El mototaxismo en Colombia inicio en el municipio de Cotorra en el departamento de Córdoba en 1980. Este municipio queda a 5 kilómetros de la carretera principal que conecta al occidente con el municipio de Lorica y al sur con San Pelayo, Cerete y Montería, todas estas con mayor población. Anteriormente para entrar al pueblo era por medio de unos carros que sólo salían por la mañana y entraban por la tarde, razón por la cual el abastecimiento

comercial era muy limitado y el desplazamiento en caso de una enfermedad o urgencia era nula y dependían de la hora de la salida del pueblo. Esta necesidad motivó a que pobladores que poseían motocicletas en el municipio de Cotorra, vieran la oportunidad de transportar a dichos pobladores a la carretera principal y viceversa, a cualquier hora del día por un mínimo de dinero, que para entonces empezó con 500 pesos.

Esta práctica se difundió inicialmente en los municipios más cercanos antes mencionados, Lórica, San Pelayo y Cerete en la década de los ochenta hasta llegar a Montería. El municipio tal vez con mayor aceptación al igual que Montería fue Cerete, este municipio adquirió esta modalidad de transporte ya que para la época el transporte intermunicipal y local era precario y el mototaxismo le proporcionaba un mayor acercamiento a Montería capital del departamento, que abastecía a Cerete principalmente de alimento que provenían de otros departamentos, como también de artículos comerciales.

El primer barrio donde empezó fue en el barrio Caribe, cerca de la entrada principal de Santa Clara, donde se consolidó y creció para nunca irse y a partir de entonces se fue expandiendo, hasta imponerse como una práctica de movilidad a lo largo y ancho de la región Caribe.

“yo tengo reseñado históricamente que sucedió entre el barrio Caribe que está a la salida de la vía de Planeta Rica que para ellos transportarse al centro de la ciudad tienen que utilizar los buses intermunicipales de Planeta Rica a Montería y no estamos hablando del pasado, todavía para poder salir al barrio Caribe y del Caribe para acá al centro, los únicos medios de transporte que tienen es el bus de Planeta Rica, porque no hay una línea de transporte allá porque no se justifica para los transportadores mandar 1, 2 o 3 buses para allá porque no tienen el número de pasajeros que se requieren”. (Miguel Celis, entrevista 2012).

1.2. Contexto económico laboral.

La ciudad de Montería tradicionalmente ha estado enmarcada económica y socioculturalmente por la agroindustria y la ganadería; no obstante, en los últimos años sigue procesos de planificación urbana, basados en la inversión tanto de capitales privados como recursos del Estado como modelo de desarrollo para la ciudad. Sin embargo, una cierta tendencia a la gentrificación, ha promovido unos grados considerables de exclusión de amplios sectores sociales que, a fuerza de la modernización, han venido configurando unos focos poblacionales periféricos. De ahí que podemos considerar aquellas dinámicas paralelas a los discursos y prácticas desarrollistas, desde las cuales surge y se consolida -en el contexto monteriano- la oferta y demanda del mototaxismo, trascendiendo lo meramente económico y convirtiéndose en expresión de patrones locales y regionales que pueden estar ligados a estrategias de resistencia popular.

Para los años 2005 y 2006 se hacia las negociaciones de paz entre el gobierno nacional de Álvaro Uribe con los paramilitares de las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC), en Ralito departamento de Córdoba, y esto de alguna u otra forma afectaría la ciudad de Montería. Es así como muchos desmovilizados de las AUC se quedarían en el departamento y principalmente en la ciudad de Montería agudizando de manera exponencial el empleo en la ciudad. Por tal motivo las políticas económicas pensadas desde el gobierno central ayudaron a amortiguar el impacto que generaría la desmovilización¹². También hay que tener en cuenta que el Mototaxismo tuvo un aporte importante en todo este proceso social y económico que sufrió la ciudad, dado que literal mente muchos de los desmovilizados y no desmovilizados encontraron en el mototaxismo unas bases económicas donde se podían apoyar laboralmente. Para entonces era fácil conseguir un empleo como mototaxista, ya que existían empresarios del mototaxismo que tenían cinco, diez y hasta más de cincuenta motos al servicio, pagándoles al dueño de estas motos de diez mil hasta quince mil pesos diarios por cada moto. Estas personas dueños de estas motos contaban incluso con talleres y

¹² Debemos tener en cuenta que no todos los miembros activos de esta organización paramilitar se desmovilizaron, sino que quedaron a disposición de nuevas estructuras paramilitares al servicio del narcotráfico, es decir, para nuestro caso, muchos miembros de esta organización no quedaron desempleados y los que se desmovilizaron, el Estado les proporciono un sueldo por un tiempo estipulado, en ese caso no entran como desempleados en el DANE.

almacenes de repuestos propias destinados al mantenimiento de dichas motos. A esto se le suma que para entonces muchos concesionarios de motocicletas entregaban las motos con la cuota inicial muy baja e inclusive muchos concesionarios las entregaban sin cuota inicial, solo tenían que tener un fiador y había pocas restricciones de financiamiento; tanto así que muchos mototaxistas pagaban cuotas diarias o semanales a los concesionarios.

Por tal motivo, encontramos en el mototaxismo un amortiguamiento dentro de la economía local, como lo muestra el análisis del DANE donde la tasa de desempleo en montería era relativamente baja. Teniendo en cuenta que el mototaxismo genera una dinámica económica bastante amplia que se entrelazan como redes comerciales de servicio.

1.3. Economía Informal

La economía Informal ha jugado un papel muy importante en la ciudad de Montería. Sin duda alguna el mototaxismo entra hacer parte de esta estructura económica y social de la cual se generan muchos ingresos al igual que empleos. Es una práctica donde su modo operativo es alterno o ajeno a la normatividad laboral Estatal, pero que activa en grandes proporciones una economía como la nuestra.

Hemos visto que la ciudad de Montería, capital del departamento de Córdoba, ha venido desarrollando procesos de transformaciones urbanos, en infraestructura, industrialización y todos los acompañamientos que conlleva la modernización de una ciudad; pero sus bases económicas están forjadas por la agricultura y la ganadería. Sin embargo, Montería como muchas ciudades de la costa Caribe se encuentra inmerso en dinámicas en donde la economía informal juega un papel muy importante. Fenómenos tales como la venta de minutos telefónicos, todo tipo de vendedores ambulantes y negocios comerciales donde no rige una normativa o no se paga impuesto arancelario por dicho negocio, es en este modelo económico donde el mototaxismo funciona y entra a ser parte no solo de procesos económicos, sino, sociales, políticos y culturales.

La economía informal se ha mantenido, sobre todo, en sociedades que no tienen una política económica estable que mantenga la tranquilidad en materia laboral, es decir, la solidez de

empleos con salarios dignos y estables. De esta manera, debemos identificar las características por las cuales esta funciona en la sociedad y los factores por los cuales se integra; no sin antes definirla conceptualmente. “De la economía informal se designan todas las actividades de producción de bienes y servicios y las transacciones internas y externas que no son registradas oficialmente ni en las cuentas nacionales ni en algún otro indicador de la economía de un país” (Arango, 1997, p. 389).

Intentando entender sus características y su origen, encontramos que existen diferentes definiciones que se complementan y nos ayuda a identificar las particularidades en su campo de acción. Es así como nos atrevemos a traer la definición de Víctor E. Tokman (1995), que define la economía informal: “la manera como quienes careciendo de un empleo bien remunerado se las arreglan para producir o vender algún bien o servicio que les proporcione un ingreso”. Esta definición es bastante clara y nos acerca al origen de la construcción de la economía informal, basado en la necesidad de trabajar el individuo carente de subsanar sus necesidades económicas recurre a un mercado informal expresado en múltiples formas de vender un bien o un servicio, por fuera de los parámetros legales laboralmente hablando.

Siguiendo con las definiciones y su entendimiento M. Estellie Smith muestra dos características que fundamentan su definición y que de alguna forma lo hemos tocado, pero que aquí, está de cierta manera un poco más específico agregando quienes son:

En conclusión, definimos al sector informal con todas aquellas actividades que consiguen recursos, 1) por el incremento del acceso privado a los recursos de la comunidad más allá de la distribución normativa. 2) la evasión total o parcial del monitoreo público o de la entrada de los informes generales, así como cualquier transacción corporativa obligatoria o recíproca (esto es, impuesto). En suma, los principales participantes en este sector, que son productores de bienes y servicios que proveen alguna comunidad comercial y que por varios motivos escapan a la enumeración, regulación u otro tipo de monitoreo público o auditoría (Smith, 1989. P.204).

Los principales productores de bienes y servicios los encontramos en gran medida dentro de la economía informal.

Bajo la denominación de sector “informal” se incluye un conjunto heterogéneo de pequeñas unidades de producción caracterizadas, de una parte, por llevarse a cabo el proceso de trabajo en forma independiente –en el cual concurre la mano de obra familiar y en forma secundaria, trabajadores asalariados-, y de otra, por el hecho de que su racionalidad no está basada en la obtención de ganancias sino en los ingresos necesarios para la subsistencia del trabajador “informal (Henao, 1984. P.82).

Es preciso aclarar y diferenciar de la conceptualización de la economía informal de la economía ilegal o subterránea, partiendo que esta última se refiere al conjunto de actividades económicas ilícitas, la mayoría de las cuales se supone que deben ser sancionadas administrativa y penalmente (Henao, 1984).

Estas dos definiciones permiten clarificar a grandes rasgos la diferencia una de la otra, desde el punto de vista institucional y cultural. La economía formal se construye por el contraste que establece las actividades económicas alternas que no cuentan con los procedimientos normativos de la oficialidad estatal, es decir, para que no sea informal, se debe estar dentro de los patrones tributarios enmarcados en las estadísticas económicas estatales.

En la economía ilegal o subterránea, marca la diferencia a un margen normativo, no más alto sino proporcional al daño que genera para la sociedad. Esta se caracteriza por la producción de capital que trasciende patrones de normas más que legales, políticas, y sociales, que afectan en buena parte la estabilidad económica y social de un país, como lo son: el narcotráfico, el lavado de activos, la corrupción en todas las instancias, la explotación laboral, entre otras, y que solo benefician a unos copos afectando directa e indirectamente a la economía formal y a la sociedad que la ejerce. Además de ser ilegal todas estas prácticas, se siguen realizando por las altas ganancias que generan, con la atenuante que entre más se restrinjan mayor valor toma la producción de la economía ilegal.

1.4. Ciudad-Campo

La relación existente entre campo-ciudad o ciudad-campo ha sido uno de los caballitos de batalla de las ciencias sociales para destacar el desarrollo histórico ya sea en transición de una hacia la otra como procesos evolutivos, o procesos de migración, teniendo en cuenta que los preceptos que invocan esta óptica de la diversidad y las receptivas características que implica ser del campo o ser de la ciudad.

[...] ciudad y campo, implícitamente o explícitamente asumidas como dos formas distintas de la organización económica y social, están pensadas estáticamente como opuestas, a menudo mecánicamente opuestas: de manera que al final el concepto sirva más para construir tipologías descriptivas que para analizar procesos. En el otro caso, ciudad y campo no están en contraposición, sino en sucesión. Del campo a la ciudad, tanto en el sentido de dos formas históricas de organización social subsecuentes en el tiempo, como en el sentido de movimientos de seres humanos y de recursos del campo hacia la ciudad (Signorelli, 1999-33).

Es así como Signorelli muestra tanto el proceso formativo desde la conformación de la antropología y la etnología en las intervenciones colonialistas de occidente para determinar el “bárbaro” o “aldeano” en contraposición a la civilización dándole un carácter descriptivo de la diversidad; sino también, los tránsitos o sucesiones o relaciones entre sí de las organizaciones sociales y económicas que tienen los pueblos de la ciudad o del campo.

De esta manera es que podremos entender a la ciudad de Montería, cómo una ciudad que muestra rasgos distintivos por ser una ciudad construida social económica y principalmente en lo cultural, por lo rural. A su vez,

Se encuentran estrategias de reconvención económica y simbólica en sectores populares: los migrantes campesinos que adoptan sus saberes para trabajar y consumir en la ciudad, y vinculan sus artesanías con usos modernos para interesar a compradores urbanos; los obreros que reformulan su cultura laboral ante las nuevas tecnologías productivas; los movimientos indígenas que reinsertan sus demandas en la política transnacional o en un discurso ecológico, y aprenden a comunicarlas por

radio, televisión e internet. Por tales razones, sostengo que el objeto de estudio no es la hibridez, sino los procesos de hibridación” (García Canclini, 2007 P. 17)¹³.

En el plano geográfico la ciudad de Montería se encuentra dividida por el río Sinú, y a su alrededor, y casi que en el mismo casco urbano se encuentran sembradíos de algodón y de maíz. Sin duda alguna una parte de su economía depende de esa agroindustria jalonada por grandes empresarios de la tierra, donde también mucha de esa tierra son terrenos de “engorde”, sostenida sin ninguna productividad o utilizada para la ganadería extensiva. A partir de esta práctica económica Montería es denominada la capital de la ganadería de Colombia, celebrando sus fiestas en el mes de junio en la ciudad y donde se comercializa ganado en una feria en un importante club diseñado para tal fin, donde, por supuesto, el pueblo o la clase social más baja no tiene cabida, pero, sin embargo, esta clase popular la apropia y la festeja.

Si bien es cierto que la ciudad tiene un vínculo directo con el campo, principalmente la clase alta de la ciudad, por las fincas que estas familias portentosas tienen en el departamento de Córdoba; encontramos que las familias de estratos socio-económicos bajos, también, tienen o tuvieron familiares con parcelas o fincas que dependían de ellas para vivir, y que, ya sea por procesos de migración general llegaron a Montería, o fueron objetos de desplazamiento forzosos por el conflicto armado que por muchas décadas el departamento de Córdoba ha venido padeciendo.

1.5. Institucionalidad y Transporte Público.

Alrededor del mototaxismo se tejen varios intereses, los cuales derivan de la lógica de movilidad del transporte público urbano por parte del Estado; todo esto está sometido en el modelo económico colombiano, el cual estructura los procesos de movilidad urbana basados en infraestructura de carreteras y buses en la concepción de empresas privadas para el manejo

¹³ Entiendo por Hibridación los procesos socioculturales en los que estructuras o prácticas discretas, que existían de forma separadas se combinan para generar nuevas estructuras objetos y prácticas” Canclini, 2007, p.14

del transporte público urbano, es así que se cree que este modelo de transporte público es el más adecuado para el país; de este modo el gobierno no ha permitido la legalización del mototaxismo como medio masivo de transporte, aun cuando un gran número de la población lo utiliza. Hasta el momento es más viable para el Estado tener empresas de transporte público basados en buses y taxis, que el transporte público en motocicleta. De ahí, la presión que ejercen los propietarios de las empresas de buses de transporte público al igual que los dueños de taxis, argumentando que son ellos los que pagan los impuestos correspondientes para brindarles a la sociedad el servicio de transporte público.

El modelo de transporte público urbano de Montería es prácticamente el mismo modelo aplicado para todas las ciudades del país y es: que el estado le da una concesión a un operador o a un grupo de empresarios las rutas de la ciudad para que presten el servicio de transporte público, estos empresarios en Montería son los dueños de los buses, donde se pacta una tarifa general del pasaje por usuario; la empresa retribuye esta concesión que no es más que un permiso para que transporte a los Monterianos en sus buses, pagando los impuestos reglamentarios para operar. Este recaudo se supone que se reinvierte en semaforización, en la malla vial etc. Para el año 2012 se le realizó una entrevista al jefe de operaciones de la empresa Metro-Sinú María Estela Arrieta donde se le preguntaba: ¿Por qué no se bajan las tarifas de transporte que es de mil seiscientos pesos? Y nos contestó que “Los contadores de la empresa ya hicieron ese estudio y dieron como resultado que no era viable porque se quebraría la empresa. Actualmente la empresa solo se mantiene sin arrojar utilidad, solo para el pago de conductores y la parte administrativa” (M. Arrieta octubre de 2012). Para ese entonces el pasaje era desproporcionado ya que en otras ciudades el pasaje promedio era de mil doscientos pesos (\$1200), teniendo en cuenta que Montería no es una ciudad muy grande. En la actualidad el pasaje actual está en dos mil cuatrocientos pesos (\$2.400) y sigue estando desproporcional, además, que tampoco se ha podido constatar si realmente se reinvierte en la ciudadanía la totalidad de lo recaudado.

Metro Sinú “es una empresa de transporte público urbano, es una marca, un operador de transporte, con el asocio de otras empresas como lo son: Soproas S.A. y Montería Express S.A, siendo Metro Sinú la operadora” (M. Arrieta octubre de 2012). Estas empresas se han fusionado para tener en concesión todas las rutas del casco urbano y rural de la ciudad. Al

inicio de las empresas ofertaban un servicio con aire acondicionado, con el tiempo fueron eliminando esta oferta para quedar los buses sin el aire acondicionado; además, y a pesar que el transporte privado actualmente llega a algunos corregimientos cercanos a montería, no es suficiente y quedan por fuera algunos corregimientos que dependen generalmente del mototaxismo, es así como lo describe María Estela Arrieta:

Una falencia que tiene el transporte constituido, y es que, el mototaxismo te lleva puerta-puerta. Metro Sinú está realizando unos programas de aliados estratégicos. La intención es integrar al mototaxismo para la optimización del sistema; en este sentido, se le está dando un bono que vale mil quinientos pesos a unos mototaxis y ellos revenden estos bonos a los pasajeros de algunas veredas cercanas para transportarlos a la carretera principal, y con ese mismo bono pueden tomar un bus de nuestra empresa para llevarlos a las diferentes partes de la ciudad (M. Arrieta octubre de 2012).

Este es en gran parte el funcionamiento y dinámica del mototaxismo, que lo acerca a la carretera principal donde si pasan estas empresas; de este modo el usuario que vive en estas veredas debe tomar dos tipos de transporte para ida y otros dos para la venida. De este modo a las entradas de estos corregimientos se encuentran bahías o estacionamientos de motos para la toma de pasajeros permitiendo la movilización de los habitantes de estos corregimientos y existiendo una interconexión en materia de movilidad del transporte de lo informal a lo formal.

El modelo económico colombiano ha sido una de las causas por las cuales el sistema de transporte público urbano es precario y funciona como tal. Este modelo económico radica en un sistema de mercado, el cual su modo de función está regido por la compra y venta de un servicio, es este caso el transporte.

El transporte público en Montería está derivado del tipo de modelo económico neoliberal, que implica: por una parte, la privatización del transporte, como lo expresamos anteriormente, darle en concesión unas rutas específicas adscritas a una organización privada, las cuales

deben pagar tributo al estado por su funcionamiento, y otra, la compra de un cupo de transporte –además, por unos impuestos específicos- como ocurre con los taxis.

Este modelo de movilidad adscrito a un plan de desarrollo urbanístico en Montería fue implementado por el alcalde Marcos Daniel Pineda en su periodo de 2008 - 2011 como primer mandatario, asegurando los mototaxistas de la ciudad que su familia es accionista mayoritaria de las empresas de transporte público. Su intención es de tener una completa cobertura en rutas de buses, donde el transporte sea eficiente, pero qué por razones que este trabajo investigativo resalta con el fenómeno del mototaxismo en montería, no se lleva a cabalidad.

Todo esto proviene del *Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES* (2010) en su No. 3638, expidiendo un documento titulado, “Sistema Estratégico de Transporte público de pasajeros para el municipio de Montería”. El proyecto se enmarca en el Programa Nacional de Transporte Urbano establecido en el Documento Conpes 3167 de 2002, el cual realizó un pre-estudio de evaluación y caracterización de la situación actual del transporte en Montería, donde arrojó como resultado una pésima estructura en la prestación del transporte público en montería. Arias Lissette en 2018 señala que:

Con respecto a las condiciones de movilidad de la ciudad de Montería, el estudio de Levantamiento de la línea base para el desarrollo del **SETP** en el año 2012, estima un total de 451.363 viajes día, de los cuales la mayor participación la tiene los viajes a pie con un 19% seguido de los viajes en transporte público que representan cerca del 17%. La moto como vehículo privado presenta un 16% y los vehículos de transporte informal representados, principalmente por mototaxismo, corresponde a un 12% de los viajes, siendo esta una participación importante que afecta la demanda del transporte público formal. [...] Dadas las características del municipio de Montería y su categoría de ciudad intermedia (entre 250 mil y 500 mil habitantes) esta fue incluida dentro del proyecto Ciudades Amables del país, el cual surge como parte de la política del Gobierno Nacional en su plan de desarrollo, para lo cual se aprobó el documento CONPES 3638 de 2010 que buscaba desarrollar el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) que convertiría a Montería

en una ciudad más amable, competitiva y dinámica hacia la movilidad integral. (Arias, 2018 P.52).

El SETP responde a la necesidad de establecer un sistema que estructure el ordenamiento de la ciudad en materia de movilidad que permita un mejor planeamiento de la misma. Este proyecto detalla la participación conjunta de la inversión privada para el desarrollo del proyecto con la Nación, al igual que su operatividad y manejo y donde se soporta la desvinculación o no participación de otras alternativas de movilidad como el mototaxismo, revisado por el consejo municipal de montería en los objetivos de sistema de movilidad en el Artículo 21, en el Plan de Ordenamiento Territorial de Montería (POT)

1. Incentivar y ampliar la cobertura para transporte público y transporte no motorizado articulado con las dinámicas de crecimiento urbano.
2. Desincentivar el uso de transporte privado especialmente en la zona central de la ciudad.
3. Promover mayor accesibilidad en términos espaciales, para los modos más sostenibles y eficientes que puede ofrecer el territorio Urbano, rural y regional.
4. Proveer adecuadas condiciones de conectividad y accesibilidad para los suelos de carácter industrial, que permita integrarlos con los corredores nacionales que cruzan el territorio Monteriano.
5. Integrar al SETP oferta de transporte fluvial de carácter local y la oferta de un sistema de Bicicletas y Bici taxis Eléctricos.
6. Promover un Sistema Integrado de Transporte Regional SITR que vincule los Municipios vecinos de Carácter Funcional que se ha consolidado con los Municipios de Planeta Rica y Cereté.
7. Consolidar una red vial urbana arterial articulada con la red vial nacional y regional que permita una conexión eficiente y que sirva de orientación para el crecimiento urbano, a partir de la consolidación de anillos viales y la mejora de la red vial colectora.

8. Ordenar el transporte de carga y logística, que requiere acceder al municipio, articulado a las decisiones de ordenamiento previstas en el presente Plan¹⁴.

Es evidente que en Montería al igual que en muchas ciudades del país no existe en funcionamiento un plan de manejo urbanístico en materia de movilidad adecuado o por lo menos donde se implemente a plenitud, y esto conlleva a que muchos ciudadanos tomen como modo de subsistencia el mototaxismo y, de cierta manera agudice la problemática como sucede con el alto índice de accidentalidad y criminalidad, asimismo, no hay una política clara de concientización de los códigos de tránsito por parte de los conductores, al igual que de la sociedad.

En esta medida, debemos afrontar los procesos de cambio que la misma sociedad nos plantea, esto implica, apropiarse de fenómenos como el mototaxismo e incluirlos en los desarrollos de los planes urbanísticos, y así subsanar algunas necesidades básicas y no generar modelos urbanísticos extranjeros que no se asemejan a nuestros cambios socioeconómicos.

1.6. Información y conocimiento del mototaxista en Montería.

Una de las características principales que tiene un Mototaxista es la capacidad de visualizar un mapa tanto geográfico como social que determinan episodios y escenarios comunes en la vida urbana de esta ciudad. En consecuencia, el Mototaxista en su recorrido da cuenta, y adjunta en su memoria las calles donde ha pasado y con ello las particularidades que pueden ocurrir en el instante que pasa, por tanto, le ayuda a estar alerta y poner en alerta a otros Mototaxistas si de algún modo llegase a tener un perjuicio común; por ejemplo, los retenes de policía que hacen en cualquier parte de la ciudad donde la policía considere estratégica para encontrar infractores, además de las informaciones adquiridas en la calle. El diálogo constante con otros Mototaxistas permite estar enterados de cada acontecimiento que otros Mototaxistas han adquirido; ese panorama directo de las calles crea una red de información

¹⁴ Revisión por parte del consejo municipal de Montería. Mediante el presente Acuerdo se adopta la revisión general de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial de Montería, adoptado por medio del Acuerdo 0018 de 2002, modificado por el Acuerdo 29 de 2010, conforme a lo dispuesto en la Ley 388 de 1997, y el Decreto Nacional 1077 de 2015 y demás normas reglamentarias. P. 10

diaria de la dinámica social urbana. Dicha red visualiza una gama de posibilidades activa de zonas y focos de información. Esta información es circulada principalmente en las bahías que son los sitios escogidos estratégicamente para agruparse varios Mototaxista dado el flujo de personas con un alto potencial adquirido para tomar un mototaxi, ya sea a las afueras de una Universidad, un centro de salud, a la salida y entrada principal de un barrio específico etc. De este modo, estos espacios generan un flujo de información constante trasladados de Mototaxista a Mototaxista, implicando que la radio bamba es trasladada en moto.

El desplazamiento por la ciudad le permite al mototaxismo tener convergencia con los sitios emblemáticos de la ciudad, teniéndolos como referencia y divididos por barrios. Al concientizarse la población de la existencia de diversas funciones sociales, el barrio como unidad de hábitat se complejiza y urbaniza, especialmente si tenemos en cuenta que lo que se ubica como referencia de localización no es el edificio como estructura física en sí, sino lo que realmente se alude es la función social: es la defensa civil o centro de salud o la cooperativa y no el sitio donde trabaja el médico o cualquier otra persona. De esta manera, ciertamente, se despersonaliza el contexto espacial, pero se globaliza el código, con lo cual podría pensarse que se unifica y fortalece el lenguaje. (Viviescas, p. 115).

1.7. Modos de movilidad.

El espacio laboral del mototaxista se encuentra trazado fundamentalmente en la calle. Esta movilidad constante hace que tenga interrelaciones con múltiples actores, donde la calle es un cohesionador de actividades laborales y sociales de la vida urbana del Mototaxista.

La ciudad de Montería como en todas las ciudades del mundo está inmersas bajo patrones de movilidad. Estos patrones de movilidad varían según el número de habitantes, el diseño de planeación urbanística y según la dinámica misma de las necesidades propias de cada ciudad; en este sentido, Montería no ha sido ajena a estos procesos de movilidad que han permitido que tenga actores comunes para dicha ciudad como lo son: el transporte público urbano comprendido por buses y taxis, pero también existen las bicicletas, los planchones que

trasladan personas de un lado al otro lado del río Sinú, los peseros¹⁵, los taxis intermunicipales llamados puerta a puerta, y por supuesto las motos utilizadas por particulares o como mototaxi.

Antes de llegar el mototaxismo a Montería la gente se movilizaba en peseros algunos buses viejos y muy pocos taxis, como solo existía un solo puente la gente que vivía del otro lado del río y que necesitaba llegar al centro o a la plaza de mercado, los planchones era la forma más rápida y económica. El mototaxismo empieza a incursionar en montería a principios de los años ochenta en el barrio caribe, que queda a las afueras de la comuna Canta Claro y también vía Planeta Rica y Tierralta.

Sigue siendo un punto estratégico que permite entrar y sacar personal de Canta Claro para llevarlos al centro y también para las personas que van para otros municipios. Ya para los años noventa y principios del dos mil, el mototaxismo ha tomado auge y gran parte de la población se moviliza por este medio, pero también llegan más taxis y para el 2005 entran a funcionar la empresa de transporte público Metro Sinú.

Estos son actores de movilidad que entran a hacer parte importante de la movilidad de la ciudad, pero que a su vez son actores en conflicto, con incidencias políticas que repercuten en la dinámica social de Montería. Es allí donde entran a cohesionar actores de regulación como lo es la alcaldía representada en la secretaria de tránsito y la policía de tránsito.

[...] “la experiencia cotidiana de la mayoría de la gente es de un uso cada vez menor de sus ciudades que no sólo son paulatinamente más grandes sino más dispersas y más fragmentadas. La ciudad se me entrega no a través de mi experiencia personal, de mis recorridos por ella, sino de las imágenes de la ciudad que recupera la televisión. Habitamos una ciudad en la que la clave ya no es el encuentro sino el flujo de la información y la circulación vial. Hoy una ciudad bien ordenada es aquella en la cual el automóvil pierda menos tiempo.

¹⁵ Los Peseros son los carros o camperos que transportan pasajeros a nivel intermunicipal y veredas aledañas a la ciudad de montería.

Como el menor tiempo se pierde en línea recta, la línea recta exige acabar con los recodos y las curvas, con todo aquello que estaba hecho para que la gente se quedara, se encontrara, dialogara o incluso se pegara, discutiera, peleara. Vivimos en una ciudad "invisible" en el sentido más llano de la palabra y en sus sentidos más simbólicos. Cada vez más gente deja de vivir en la ciudad para vivir en un pequeño entorno y mirar la ciudad como algo ajeno, extraño”. **Barbero (1991).** Pg. 10-11.

Capítulo II. Representaciones sociales del mototaxismo en montería por medio del discurso

2.1. ¿De dónde provienen las representaciones sociales?

Los antecedentes teóricos que ha proporcionado inicialmente la conceptualización de las representaciones sociales han provenido de la psicología, con mayor precisión, desde la ciencia experimental de laboratorio creado por Wilhelm Wundt, es así cómo Farr (1983) señala que Wundt desde principios de 1862 proponía la creación de una Psicología experimental, de una metafísica científica y de una Psicología social. Hasta entonces los problemas psicológicos eran resueltos por la especulación. “Motivado por ese problema, se dio a la tarea de instalar un laboratorio de Psicología experimental en el que, utilizando métodos derivados en gran medida de la filosofía, trataba de abordar problemas psicológicos. De esa manera la psicología dejaba de ser materia de especulación dentro de filosofía para iniciar su historia como ciencia experimental” (Mora, 2002 p 2-3).

Empezando hacer una distinción entre la Psicología experimental y la Psicología social, Wundt analiza las experiencias individuales de procesos introspectivos del individuo para llegar a la interpretación de los productos de la experiencia colectiva. Al estudiar la comunicación de los individuos cognoscitivamente como actividad superior dentro del lenguaje, Wundt interpreta la voluntad de los individuos por medio de la observación el cual le permitía referenciar el contraste de los análisis del laboratorio con la psicología de los individuos. (Mora, 2002 p 2-3). A partir de entonces muchos teóricos, padres de las ciencias sociales tomaron como referencias estas investigaciones.

Nos referiremos a un paso importante para llegar a las representaciones sociales de Moscovici con el interaccionismo simbólico de George Herber Mead, donde sus principales aportes se centraron en:

- a) Enfatiza la noción de una realidad simbólica distinta de una probable realidad natural; susceptible de creación, de transformación y de destrucción.
- b) Anticipa la visión epistemológica que cuestiona lo que es o no científico por medio del consenso significativo y el criterio de objetividad científica como una construcción simbólica.
- c) Su análisis de la sociedad contempla la

posibilidad de la incorporación total del individuo a un universo de razón, actividad consiente y voluntaria, hacia una esfera política no restrictiva (v.g. los teóricos de la escuela de Frankfurt y la teoría crítica, como Habermas). d) La naturaleza social del lenguaje y la naturaleza simbólica de la sociedad, dejan de ser objeto de especulación filosófica haciéndose accesibles al análisis empírico. (Mora, 2002 P 5-6)

Mead destaca que el individuo genera una realidad simbólica paralela de lo que él llama una realidad natural, además que esta noción simbólica tiene transformaciones de la misma simbología o también podría destruirla para crear nuevas realidades simbólicas. También, analiza por medio de un consenso significativo el criterio de la ciencia para analizar la construcción simbólica, y que el individuo posee la capacidad de introducirse dentro de un universo de razón haciéndose de forma voluntaria a un estado político; todo esto de lo que denomina como naturaleza social y naturaleza simbólica, la misma sociedad deja de pertenecer a meros consensos especulativos de la filosofía para convertirse en análisis comprobables.

Uno de los teóricos más importantes en el inicio de las ciencias sociales es Émile Durkheim, donde uno de los conceptos que desarrollo fue la de las *Representaciones Colectivas*. Durkheim hace una distinción entre lo colectivo y lo individual, diciendo que no se podía analizar estas dos premisas dentro de la psicología como un todo, haciendo la diferencia entre psicología y sociología: la primera se encargaría de las representaciones individuales y la segunda en las representaciones colectivas. En consecuencia, se destaca su análisis de cómo las representaciones colectivas se excluyen y se incluyen o son distintas unas de otras, "que la conciencia colectiva trasciende a los individuos como una fuerza coactiva y que puede ser visualizada en los mitos, la religión y las creencias y demás productos culturales y colectivos." (Mora, 2002. P. 6).

Muchos años después, cuando la tendencia en psicología era de influencia norteamericana y las investigaciones se basaban en lo individual, Serge Moscovici retoma los planteamientos de Durkheim y desarrolla la teoría de la psicología social con la teoría de las representaciones sociales, contribuyendo con otras teorías de otras disciplinas principalmente europeas. Entre

otros teóricos incluyendo Moscovici, destacan que básicamente existen tres influencias primordiales en la teoría de las representaciones sociales que son el simbolismo de Mead, la Etnopsicología de Wundt y las Representaciones Colectiva de Durkheim.

Comunicar, sentido común, estar dentro del ambiente con intercambio de comunicación dentro del grupo social, nos permite la apropiación de la realidad para entenderla e interpretarla, donde permita imputar a toda figura un sentido y a todo sentido una figura hacia una representación de dos sentidos tanto la figurativa como la simbólica. De todas maneras, seguiremos aproximándonos a su entendimiento, por tal motivo, traemos a colación que:

Moscovici y Jodelet destacan además de las Representaciones Sociales, los denominados procesos de objetivación y de anclaje. El primero está asociado con una operación estructurante, donde lo abstracto se vuelve concreto, y donde la idea se convierte en imagen. Este proceso es significativo en una sociedad como la occidental donde hay un exceso de nociones e ideas que para poder ser interpretadas requieren formas de concreción. En términos muy generales, ese proceso de objetivación implica un proceso de asignación de significado, de construcción de tramas de significado. El segundo proceso es el de anclaje que implica insertar la imagen en un sistema epistémico que permite su clasificación y nominación (Moscovici, 2000: 42). Tal modo de interpretar las Representaciones Sociales, permitiría explicar cómo se forma el conocimiento de sentido común, de qué manera se ordena el mundo, cómo lo abstracto se vuelve concreto (objetivación), y lo no familiar se convierte en familiar (anclaje). En suma, favorece entender que los individuos construyen sistemas de significación compartidos que les permiten ordenar el mundo social, pero también comunicarse entre ellos (Jodelet, 1984; 2000). En (Jaramillo 2012, p.127)

Las representaciones sociales tienen dos procesos de categorización donde se obtienen su funcionamiento estas son el anclaje y la objetivación. El anclaje es un proceso de categorización en el cual se le da un nombre grupo o cosa. Este es un sistema de interpretación en el que se da un valor a la actividad social y los contenidos de la realidad, además que se

jerarquizan. Así mismo adquiere una significación del cual es un conjunto de elementos de la realidad evaluado, producido, aceptado y por la sociedad, en suma, genera una función de integración social de sistemas de pensamiento establecidas. La objetivación es la transformación de categorías abstractas en algo concreto, ya sean realidades físicas o imágenes. Que se dan es tres etapas. En la primera los elementos de un objeto social son sacados del contexto y posteriormente reintroducidos en estructuras previas de los sujetos o del grupo en particular, en la segunda la reintroducción significa que reorganicen en un esquema estructural y en el tercero el esquema micro-figurativo es naturalizado, en pocas palabras que se vuelve real, se integra en el sentido común. En conclusión, en el anclaje vemos que las representaciones sociales empiezan las relaciones y en la objetivación estas representaciones contribuyen a reconstruirlas.

De tal modo que podemos entender el proceso psicosocial de las representaciones sociales por qué esta se construye a partir de un material cultural básico que se da a partir de la interacción social, es decir, se selecciona aspectos del entorno, se retira del contexto, luego se reorganiza y finalmente se reintegra a la cultura, de allí que se permita bajo estos parámetros evaluativos interpretar la representación social del mototaxismo en montería en los contextos social, grupal e individual, que en este caso están configurados en los diferentes escenarios discursivos por los diferentes actores.

2.1. Interpretaciones discursivas de las representaciones sociales

Creemos que a partir del análisis crítico del discurso podemos llegar a esa interpretación de identidad representativa del mototaxismo en montería y del porqué de las distintas posiciones que se ven reflejados en los adjetivos, apelativos y asociaciones que se tienen ellos de una contraparte y de la apropiación del mismo como su justificación. Esto lo analizaremos, como lo dijimos anteriormente, por medio del discurso, de tal modo que debemos definirlo y (Pardo basado en Van Dijk, 1999), nos dice que:

El Análisis Crítico del Discurso (ACD) define el discurso como una práctica social, y, en consecuencia, la tarea central del analista es develar cómo actúa el discurso en las otras prácticas sociales, esto es, cómo se construyen los

acontecimientos sociales, cómo se formulan, establecen, mantienen o se transforman las relaciones sociales y cómo se constituye la identidad del sujeto o, más puntualmente, cómo se expresan y reproducen las ideologías en el discurso; se propone tanto explicitar el papel de la actividad comunicativa humana en la generación, transformación y transmisión de las ideologías, como develar las formas de imposición, persuasión y legitimación de dichas ideologías. (Pardo, 1999. p.64)

A continuación, expondremos por medio exposiciones de los diferentes actores relacionas con el mototaxismo la interpretación de lo que para cada uno de ellos significa el mototaxismo. Aquí encontraremos básicamente dos perspectivas discursivas distintas por las cuales manifiestan su posición de acuerdo a su oficio laboral. estas interpretaciones se sacaron a partir de unas entrevistas realizadas en octubre del 2012, donde encontramos a un capitán de la policía de tránsito, a un representante de los gremios de taxistas, a una jefa de operaciones de la empresa de buses Metrosinú, a una gerente operativa de 5 empresas de taxis y el secretario de transito de montería. Estos actores por medio de su ocupación u oficio representan la institucionalidad legal. Por otro lado, encontramos al primer líder que tuvo el mototaxismo en montería, a un estudiante de la Universidad de córdoba que es mototaxista, a unos comerciantes dueños de almacén de repuestos y accesorios de motos y lavaderos de motos. Estos actores por medio de su discurso representan la contraparte que justifican su oficio avalando la importancia del mototaxismo en montería.

Cuadro número 2.

Agente o Actor	Institución, grupo u oficio que representa o realiza	Posición discursiva de la representación del mototaxismo	Análisis de la representación social
PEREZ APONTE EDWIN	Capitán de la policía de tránsito de montería	“El mototaxismo es un problema social generado por la falta de empleo y oportunidad donde se utiliza la motocicleta de servicio particular en servicio público; situación que no está permitida por la legislación de tránsito y transporte, además, que no brinda condición de calidad, seguridad, e higiene al usuario”.	<p>Considera al mototaxismo como un problema social, a pelando dentro de su discurso, a connotaciones descalificadoras, por ejemplo: en la falta de calidad, seguridad, e higiene.</p> <p>La relación del agente de policía con los mototaxistas es de control, y vigilancia de las normas de tránsito, al igual que brindarle seguridad a la población general incluyendo al mototaxista. Por lo menos esto es en teoría como discurso desde la perspectiva de un agente de policía de tránsito.</p>
ALEJANDRO SALLEG	Secretario de Tránsito municipal de Montería.	“El mototaxismo es el uso indebido que se le da a la motocicleta. Una informalidad de transporte en el tipo de motocicleta que	El mototaxismo es visto como una actividad por fuera de lo legal, y como funcionario público de un estado social de derecho, su

		hay que erradicar, además de ilegal”.	obligación es combatirlo y acabarlo. A demás, por su actitud y expresión –en la entrevista-, se le nota la enemistad por este fenómeno.
JUAN DIEGO OCHOA.	Representante y líder de los taxistas	“Es una forma de transporte ilegal que ha ido cogiendo una ventaja por la inoperancia de las autoridades, por el aumento también del desempleo, por la situación social que maneja el campo en este momento, que es la forma más rentable y más ligera de conseguir un trabajo es buscar una moto”.	Transporte ilegal que afecta el legal, por la inoperancia del estado y es la forma más rentable y ligera de conseguir trabajo. Es un conflicto.
ALBA RESTREPO	Gerente operativa de 5 empresas cooperativas de taxis	“El mototaxismo es un transporte ilegal, no paga impuestos, no paga seguros de responsabilidad civil, en caso de riesgos de algún accidente, ellos solamente se transportan con un seguro obligatorio Soat, que nosotros también lo tenemos y además de eso hay muchas obligaciones contractuales y extracontractuales	El mototaxismo se ve como un problema social que hay que erradicar pero que es muy difícil porque se toca con el sustento de las familias que dependen de esta práctica. También se refiere al mototaxismo como un flagelo.

		que ellos no asumen, mientras que nosotros somos un transporte legalmente constituido, se volvió un problema social.”.	
MARIA ESTELA ARRIETA	Jefe de operaciones de la empresa Metro Sinú	“Es un problema social, es un recurso de las personas por la falta de empleo que el gobierno no ha sabido solucionar, no es el foco de ataque, ni el enemigo del transporte público constituido, pero por medio de este gremio se camuflan los delincuentes para realizar atracos y violencia”.	Encontramos que el mototaxismo se relaciona o se asimila con la delincuencia, porque por medio de esta práctica la delincuencia se camufla, es decir, que un mototaxista es un potencial delincuente o violento.

Cuadro número 3.

Agente o Actor	Institución, grupo u oficio que representa o realiza	Posición discursiva de la representación del mototaxismo	Análisis de la representación social
RAÚL TORRES	Primer líder del mototaxismo en Montería	“El mototaxismo es un medio de transporte rápido, eficiente y bastante económico, el cual se presta a las personas y las	La aceptación del mototaxismo, con sus características comunes por parte de la gente. También, al principio lo vio

		<p>personas lo aceptaron como tal, debido a eso se ha incrementado. [...]</p> <p>Bueno este tipo de fenómenos se dan enmarcados dentro de la economía informal, debido a la falta de empleo, debido a que hay mucho desplazamiento, hay mucha, mucho problema para uno llegar a conseguir un puesto en una empresa, Montería por ejemplo es una ciudad que no tiene fábricas donde uno ir a conseguir empleo, son personas que están en las casas, estudiantes y todo, nosotros tenemos profesionales trabajando de mototaxistas, tenemos gente que están pagando una universidad y la pagan a punta de trabajar de mototaxis, ayudan a su familia con el...a sostener su familia, la comida de la casa llevándola; profesionales, gente que están terminando una carrera, trabajando de mototaxista”.</p>	<p>como un medio de transporte en crecimiento, que necesitaba ser organizado.</p> <p><i>“Todo lo que es prohibido es muy querido”.</i> Cómo característica del ser humano. Él da como solución la legalización, pero sí se legaliza, la gente perderá un poco el amor por la práctica, en este caso, la prohibición, o mejor, el gusto por la prohibición. No se trata de transgredir lo prohibido, sino que se da por la misma necesidad y facilidad de hacerlo.</p>
--	--	--	---

GUSTAVO ALVAREZ	MOTOTAXISTA Y ESTUDIANTE UNIVERSITARIO	<p>“El mototaxismo representa este, un desahogo para las familias, a nivel laboral, debido a que en Montería no hay casi, no hay casi fuentes de empleo, la gente busca la manera fácil de conseguir dinero para su subsistencia.</p> <p>Bueno pienso que para ellos –la institucionalidad- somos un problema, no tanto por porque representemos de pronto un desafío para las empresas transportadoras, sino por el manejo de la delincuencia y la accidentalidad que hay en el mototaxismo o bueno los motociclistas en general, más que todo eso”</p>	<p><i>“la gente busca la manera fácil de conseguir dinero para su subsistencia”</i> en consecuencia, para este joven el mototaxismo es un desahogo para las familias.</p> <p>Este estudiante y mototaxista siente que es visto por las instituciones gubernamentales como un problema.</p> <p>El mototaxista no se considera ilegal, y se ratifica, porque dice que las autoridades no la están prohibiendo, es decir, están trabajando como mototaxista. Significa que existe una doble aceptación, tanto institucional y sociocultural. – Simplemente se ve en la calle, la gente lo sigue utilizando al igual que el policía-.</p>
RODRIGO BASTIDAS	PROPIETARIO DEL LAVADERO DE MOTOS EL MUCHACHÓN	<p>“El gobierno municipal debe tomarse las cosas, organizar bien el mototaxismo aquí porque representa el 50% de la economía aquí en Montería”.</p>	<p>Ve al mototaxismo cómo un importante sector comercial para la ciudad. Además considera que el gobierno local de tomarse el</p>

			mototaxismo. para organizarlo
(No quiso dar su nombre para la entrevista)	ADMINISTRADOR DE UN ALMACEN DE REPUESTOS DE MOTOS	“Es una solución al transporte, es una forma de trabajar que buscamos por rapidez y economía. Esta vaina se volvió un negocio por parte del gobierno pa’ quitar motos. ¿Quiénes les arreglan las motos a los policías?, los mecánicos. Ellos ven al mototaxi como delincuente no como mototaxistas”.	Ve al mototaxismo como una fuente de empleo y una solución al transporte en la ciudad, además de económica. A los líderes los ve como corruptos que se dejan comprar por parte de la administración. También asegura que los policías ven a los mototaxistas como delincuentes.
JOSE NOCOLÁS ARTEAGA	PROPIETARIO Y ADMINISTRADOR DEL ALMACEN DE VENTA DE ACCESORIOS PARA MOTOCICLISTAS	“La importancia que tiene el mototaxismo es que, primero que me genera mi empleo, segundo pues, es algo que le sirve a la sociedad por lo que tiende uno a movilizarse más fácil y más rápido que a veces por lo menos en referencia con un taxi o con los de la buseta o algo por el estilo”.	Considera al mototaxismo mucho más rápido a comparación que el taxi y los buses, le genera a él empleo, por tal motivo es algo que le “sirve a la sociedad”.

Para el secretario de tránsito municipal de montería Alejandro Salleg, el mototaxismo es visto como una actividad por fuera de lo legal, y como funcionario público de un estado social de derecho, su obligación es combatirlo y acabarlo. A demás, por su actitud y expresión, se le nota la enemistad por esta práctica y expresa que:

“Es el uso indebido que se le da a la motocicleta. Una informalidad de transporte en el tipo de motocicleta que hay que erradicar, además de ilegal”, y su relación implica “¡Combatirla! Nosotros no tenemos ninguna relación con el mototaxismo, nosotros tenemos relación con los motociclistas y con todos los medios de transporte legal. Nosotros básicamente nos encargamos de hacer campañas para las motocicletas... para las ¡motocicletas! No para el mototaxismo, actividades de movilidad para todo tipo de transporte. Segunda. Velar por la conducción adecuada en montería, velar por la movilidad de los ciudadanos”¹⁶

El secretario de tránsito intenta bajo su posición invisibilizar el fenómeno, generalizando el mototaxismo dentro del motociclismo para implementar lo correspondiente a su posición como secretario de tránsito. Pero a su vez, asume su responsabilidad dada su investidura desde la institucionalidad apelando la ilegalidad de la práctica para combatirla y contrarrestarla. Para el secretario de tránsito su visión de una sociedad no contempla una alternativa informar que haya surgido desde otra esfera social, en este caso desde el transporte de pasajeros en una moto, es decir él tiene una apropiación social plasmada en un discurso “institucional” para el control social, es a lo que “Michel Foucault le otorga al concepto, considerando ‘la apropiación social de los discursos’ como uno de los procedimientos mayores por los cuales los discursos son sometidos y confiscados por los individuos o las instituciones que se arrogan su control exclusivo” M. Foucault: El orden del discurso, París Editions Gallimard, pp. 45_47 en (Chartier, 2002. p.7)

¹⁶ Entrevista realizada al secretario de tránsito para entonces de la alcaldía de Montería Alejandro Salleg en septiembre de 2012)

Bajo el mismo parámetro discursivo se encuentra el capitán de la policía de tránsito Pérez Aponte Edwin, donde manifiesta que el mototaxismo es un problema social generado por la falta de empleo y oportunidad donde se utiliza la motocicleta de servicio particular en servicio público; situación que no está permitida por la legislación de tránsito y transporte, además, que no brinda condición de calidad, seguridad, e higiene al usuario.

El capitán de la policía de tránsito considera al mototaxismo como un problema social, apelando dentro de su discurso, a connotaciones descalificadoras en la falta de calidad, seguridad e higiene. Sin duda alguna existe mayor riesgo de accidentalidad en una moto que en un carro y el capitán de la policía apela a ello como argumento para considerarla perjudicial para quienes la usan. Además, queda claro que la relación del agente de policía con los mototaxistas es de control, y vigilancia¹⁷ como régimen disciplinario de las normas de tránsito, al igual que brindarle seguridad a la población general incluyendo al mototaxista.

Del mismo modo Juan Diego Ochoa presidente de varias asociaciones de taxis de la ciudad, comprende que el mototaxismo es una fuente de empleo donde ella misma se regula siendo un escenario que les permiten a los desempleados entrar en el momento que lo necesite, dado la facilidad de conseguir una moto para utilizarla como medio de trabajo

“No, el mototaxismo tiene una, o sea, es un conflicto, es unas personas que van entrando y van saliendo del mercado, o sea, el mismo cansancio de la actividad, la misma informalidad de la actividad, va haciendo que vaya entrando mucho tipo de gente diariamente, o sea diaria, diariamente y la economía en la compra y la venta de los vehículos, en este caso de las motos, las facilidades que hay hoy en día, hace que una persona cuando dice que es

¹⁷ Foucault dice que la vigilancia jerarquizada, continua y funcional no es, sin duda, una de las grandes “invenciones” técnicas del siglo XVIII, pero su insidiosa extensión debe su importancia a la nueva mecánica de poder que conlleva. [...] porque si es cierto que la vigilancia reposa sobre individuos, su funcionamiento es el de un sistema de relaciones de arriba abajo, pero también hasta cierto punto de abajo arriba y lateralmente” (Foucault, 2009 p.206-207)

para trabajar en el mototaxismo, tenga mayor acceso o más facilidad de acceso que hasta una microempresa o una empresa pequeña para una moto para trabajo” (Entrevista a Juan Diego Ochoa 2012).

Pero también hace un claro análisis del porqué de estos fenómenos como el fototaxismo se sostienen y siguen funcionando, declarados ilegales siguen funcionando en muchas ocasiones con el beneplácito de las autoridades competentes, y hace análogamente un ejemplo con el narcotráfico y el contrabando; entendiendo que desde su posición el gremio que representa cumple con los parámetros legales que el estado le impone, como son los seguros obligatorios contractuales, impuesto de funcionamiento y rodamientos de los cuales el mototaxismo no cumple.

“...Es que no solamente es el mototaxismo, es también como el comercio ilegal, o sea la sostenibilidad es porque las mismas autoridades, por ejemplo como en el caso de Córdoba, que uno ve en las instalaciones de la Dian en la parte de abajo, el contrabando está en las puertas, la ilegalidad está en las puertas y es lo más fácil y eso ocurre también con el transporte, ocurre también en los cultivos ilegales, en todo, muchas veces está dentro de las narices de las mismas autoridades y la gente se hace la de la vista gorda”. (Entrevista a Juan Diego Ochoa 2012).

Para la señora Alba Restrepo el mototaxismo es un flagelo, pero su preocupación más grande es la ilegalidad de este transporte, y para arreglar esta problemática manifiesta que se debe legalizar un poco, exigirles un poco más en la seguridad.

Ella deja su posición, que los taxistas frente a los mototaxistas están en desventaja dado que ellos les toca pagar unos seguros contractuales y extracontractuales que a los mototaxistas no le exigen y ese es uno de los factores del incremento de la accidentalidad principalmente en moto, en tal sentido de una u otra forma repercute en contra de ellos. En tal sentido, el mototaxismo se ve como un problema social que hay que erradicar pero que es muy difícil porque se toca con el sustento de las familias que dependen de esta práctica.

María Estela Arrieta, siendo la jefa de operaciones de la empresa de transporte público urbano Metro Sinú, que opera en la ciudad desde el 2005. En asocio con otras empresas como lo son: Soproas S.A. y Montería Express S.A, siendo metro Sinú la operadora., manifiesta que el mototaxismo “es un problema social, es un recurso de las personas por la falta de empleo que el gobierno no ha sabido solucionar, no es el foco de ataque, ni el enemigo del transporte público constituido, pero por medio de este gremio se camuflan los delincuentes para realizar atracos y violencia”. Deja entrever que el mototaxismo se asemeja o está envuelto al margen de la ley o relacionado con “atraco” y “violencia”. Esto es a lo que (Pardo 1999) se refiere para analizar críticamente el discurso:

“Así, una opinión negativa puede formularse metafóricamente de manera que el sentido de discriminación que porte se acepte, mitigando su significación. En sentido y con función similar, en estrategias de descargo como «son muy trabajadores, pero desafortunadamente sucios», para referirse a comunidades socioeconómicamente marginales, apropiando en el discurso expresado empatía aparente, se manejan procesos de comprensión que articulados en los modelos mentales permiten instaurar opiniones sociales”. (Pardo 1999. p.81).

Ella expresa que el mototaxismo se relaciona o se asimila con la delincuencia, porque por medio de esta práctica la delincuencia se camufla, que un mototaxista es un potencial delincuente o violento, pero también deja manifiesto que el mototaxi no es su enemigo. Esta empatía nos es precisamente para congraciarse ya sea con el entrevistador, en este caso conmigo, ni mucho menos con el mototaxismo para no manifestar apatía, sino más bien porque reconoce la facultades o ventajas que tiene el mototaxismo frente al transporte público urbano, del cual da razón por la cual siguen funcionando dado a que tienen demanda, es decir, la gente lo sigue utilizando.

Anteriormente expusimos la visión interpretativa de un grupo de actores con similitud discusiva, de lo que para ellos representa el mototaxismo como fenómeno y el mototaxista como individuo. Pero también, se hace necesario expresar la otra parte en disputa, es decir, manifestar el discurso de ciertos actores que tienen la relación laboral directa con el mototaxismo, como por ejemplo lo que manifiesta el administrador de un almacén de repuestos de motos, que no quiso dar su nombre para la entrevista, donde dice que “el mototaxismo es una solución al transporte, es una forma de trabajar que buscamos por rapidez y economía” pero que desafortunadamente a los líderes del mototaxismo los ve como corruptos que se dejan comprar por parte de la administración, y que también asegura que los policías ven a los mototaxistas como delincuentes.

Es así como también uno de los primeros líderes que surgieron del mototaxismo en Montería el señor Raúl Torrez dentro del concepto de representación social se refiere, como un medio de transporte rápido, eficiente y económico, con un componente importante que es: la aceptación como tal; es decir, la aceptación con las características comunes del mototaxismo por parte de la gente. También, al principio lo vio como un medio de transporte en crecimiento, que necesitaba ser organizado, y su aceptación en la sociedad lo expone bajo preceptos culturales de lo que implica la prohibición. *“Todo lo que es prohibido es muy querido”*. Él da como solución la legalización, pero sí se legaliza, la gente perderá un poco el amor por la práctica. Aquí encontramos un factor importante dentro de la cultura tradicional del caribe como tradición sociocultural, en este caso, la prohibición, o mejor, el gusto por la prohibición. No se trata de transgredir lo prohibido, sino que se da por la misma necesidad y facilidad de hacerlo, en este caso el mototaxismo.

Gustavo Álvarez estudiante de la Universidad de Córdoba que se sostiene económicamente como mototaxista dice que “la gente busca la manera fácil de conseguir dinero para su subsistencia” en consecuencia, para este joven el mototaxismo es un desahogo para las familias. El siente que es visto por las instituciones gubernamentales como un problema, “no tanto por porque representemos de pronto un desafío para las empresas transportadoras, sino por el manejo de la delincuencia y la accidentalidad que hay en el mototaxismo o bueno los motociclistas en general”. (Gustavo Álvarez, Entrevista 2012).

El cómo mototaxista no se considera ilegal, y se ratifica, porque dice que las autoridades no la están prohibiendo, es decir, están trabajando con algunas restricciones, pero trabajan. Significa que existe una doble aceptación, tanto institucional y sociocultural. Simplemente se ve en la calle, la gente lo sigue utilizando al igual que el policía.

2.2 Plano inmediato de la Representación de la calle.

Dentro de las representaciones sociales se encuentran formas directas de asimilar al mototaxista o de representarlo, desde el momento en que un pasajero pretende movilizarse en un mototaxi, implica una asimilación imaginaria casi que involuntaria y generalmente, de qué tipo de mototaxista quiere utilizar; a su vez, el diario de campo nos ha permitido identificar algunos patrones diferenciados del pasajero, es decir si el pasajero es mujer le gusta un tipo de mototaxis, además, de la edad, si la mujer es joven o adulta. Lo mismo sucede con los hombres, aunque en menor escala.

Existe un lapso entre pensar en tomar un mototaxi y montarse en ella. En ese pequeño tiempo de la disposición a esperar que un mototaxista pase por el frente, o que este estacionado en un paradero o bahía, el pasajero decide que mototaxi quiere tomar, y revisa la oferta de mototaxista existente, en pocas palabras, cual es el mototaxi que llenen las expectativas para tomarlo.

Eso implica muchos factores de representación que determinan la escogencia, muchas veces implica el tipo de moto del mototaxista por ejemplo: el color, como esta vestido el mototaxista, si es una moto pequeña o grande, si es vieja o nueva, o ninguna de las anteriores, pero incluso, si el pasajero tiene afán implicaría no tomar una moto conducida por un señor de mayor en edad, porque se cree que son más lentos, o por el contrario, el pasajero toma este tipo de personas porque también se cree que son más precavidos.

Un ejemplo claro de las percepciones y diferenciaciones establecidas de los mototaxistas, lo pudimos constatar en el trabajo de campo realizado en la bahía de mototaxistas a las afueras de la Universidad del Sinú en Montería, cuando sale una estudiante dispuesta a tomar una mototaxi para dirigirse a su casa, nos encontrábamos dos mototaxistas estacionados, el otro compañero ofreciéndole el servicio haciéndole señas, ella le dice con la cabeza que no,

posterior a eso yo le hago una gesto con la cabeza, ella rápidamente nos mira a los dos y con otro gesto con la cabeza, decide irse conmigo. Mientras la llevaba a su destino le hago la pregunta, del por qué me había escogido a mí y no al otro mototaxista, y me responde:

[...] es que me miro feo... ese señor me miro feo”. Recuerdo la situación clara y estoy seguro que el señor no la miro feo, el señor solo le ofreció el servicio. Pudo la muchacha interpretarlo de esa forma, es normal; pero a mi modo de ver tiene otro tipo de implicaciones el cual la muchacha no me quiso decir o es una reacción inconsciente. Las implicaciones para este caso es que existió una diferencia entre los dos mototaxis, es decir entre él y yo. Esto se debe a la apariencia, percepción y/o comparación de nosotros dos. Por un lado, este mototaxista tenía una moto más vieja que la mía, el señor por su edad tenía una cara con expresiones temerarias, lo que uno llama “con cara de malo”, además estaba un poco mal vestido. Y yo con una cara un poco más amable, aunque teniendo gafas y casco cerrado, se alcanza a notar, con moto más nueva y mejor vestido que ese mototaxi. Esto manifiesta una clara visualización comparativa de lo que representan los mototaxistas para las personas que toman este servicio, donde se entra a una diferenciación susceptible de los mototaxistas. (Diario de campo, 2012).

Lo anterior implica que tipo de pasajero se es o cuales son las necesidades que se requieren para tomar un mototaxi. Esta manifestación es una representación de los mototaxistas a una escala inmediata, es decir, en el acto de solicitar el servicio; pero a su vez, lo que en la mente de cualquier persona representa un mototaxi. “Es una modalidad particular de conocimiento, cuya función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos. La representación es un corpus organizado de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen inteligible la realidad física y social, se integran en un grupo o en una relación cotidiana de intercambios, liberan los poderes de su imaginación”. (Moscovici, 1979 en Mora, 2002, p. 7). Esto refleja el conocimiento que ha adquirido el pasajero con relación al mototaxismo.

Es así como existe un conocimiento generalizado de lo que es el mototaxismo en montería y con base en ello, determinamos diferenciaciones características que implica la manera de tomar un transporte cualquiera, entendiendo la multiplicidad de opciones como un taxi, un

bus, el planchón o un mototaxi. Si bien es cierto este conocimiento es limitado especialmente por las personas que no toman moto, existe un conocimiento general, dado que es un fenómeno social que hace parte de todos específicamente en la movilidad de la ciudad.

Este conocimiento generalizado se encuentra por ende en el mototaxista basado en la experiencia. Un mototaxista de cualquier ciudad o municipio donde este medio de transporte sea predominante, como sucede en montería, antes de ser mototaxista, tiene este conocimiento generalizado cómo, por ejemplo, los tipos de restricciones o decretos impuestos por la administración local, donde se puede o no tomar una mototaxi, el promedio de valor en ese transporte. Pero cuando ya es mototaxi y a medida que pasa el tiempo adquiere una experiencia laboral que implica un conocimiento expedito y que se redistribuye como información en la calle. Un ejemplo de esto fue manifestado mientras esperaba con otros mototaxistas en la bahía donde realicé el trabajo de campo, cuando un mototaxista le comenta al grupo: *“oye sabes a quien le quitaron la moto a noche, a “fulanito”, no al papa sino al hijo. Tu sabes que él tiene una moto platinium, esa no, una moto nuevecita que le compro al hijo, una bóxer con calcomanía de la nueva”*. El muchacho a continuación narra la historia como se la quitaron, *“yo estaba ahí en el lavadero de moto del dorado y el papa me cuenta que al hijo le habían quitado la moto. Se le monto un man en la noche y le dijo que lo llevara al portal, tu sabes que eso es solo por ahí ¡verdad!, bueno; el man le saco una champeta¹⁸ y se la puso en el cuello, y le dijo que siguiera más alantico y después le saco un revolver y se la quitó”*. En ese momento varios de ellos empiezan a hablar que estaban robando muchas motos y otro de ellos conto otra historia similar, posteriormente el muchacho dice que las motos que están robando son las de este tipo marca bóxer como la de la mayoría pero que se están enfocando es en las nuevas, además, dice en el mismo relato las otras motos que más están robando biwin de marca Yamaha y la pulsar, esas son las motos más buscadas por los ladrones. Este es un conocimiento basado en la información general que se da en la calle donde previene a los distintos mototaxistas que se debe estar alerta en las noches para los mototaxistas que trabajan en las noches, de no tomar pasajeros sospechosos en ciertas partes de la ciudad, a partir de aquí podemos entender que:

¹⁸ Una champeta es un cuchillo, una navaja grande, o un machete.

Las representaciones sociales son: la manera en que nosotros sujetos sociales, aprehendemos los acontecimientos de la vida diaria, las características de nuestro medio ambiente, las informaciones que en él circulan, a las personas de nuestro entorno próximo o lejano. En pocas palabras el conocimiento “espontáneo”, ingenuo (...) que habitualmente se denomina conocimiento de sentido común o bien pensamiento natural por oposición al pensamiento científico. Este conocimiento se constituye a partir de nuestras experiencias, pero también de las informaciones, conocimientos y modelos de pensamiento que recibimos y transmitimos a través de la tradición, la educación y la comunicación social. De este modo, ese conocimiento es en muchos aspectos un conocimiento socialmente elaborado y compartido. Bajo sus múltiples aspectos intenta dominar esencialmente nuestro entorno, comprender y explicar los hechos e ideas que pueblan nuestro universo de vida o que surgen en él, actuar sobre y con otras personas, situarnos respecto a ellas, responder a las preguntas que nos plantea el mundo, saber lo que significan los descubrimientos de la ciencia y el devenir histórico para la conducta de nuestra vida, etc. (Jodelet, 1984:473). Tomado de Araya (2002). Pg.27

Jodelet nos permite de manera práctica acercarnos al significado de lo que son las Representaciones sociales. Podremos interpretar el Mototaxismo en Montería como sujetos sociales que, por medio de un aprendizaje, es decir, un conocimiento construido espontáneamente en un determinado ambiente, -en este caso en la sociedad Monteriana-, construye para sí y para todos, un referente, una imagen cargada de lo que hace esa figura, que conceptualmente llamamos Representaciones Sociales del mototaxismo.

Siguiendo con lo anterior, si bien es cierto que cada mototaxista organiza su trabajo laboral de acuerdo a sus expectativas ya sean de tempo o de gusto, es decir, están los que trabajan en el día, están los que les gusta trabajar de noche, los que salen a trabajar por la madrugada hasta medio día, los que salen a trabajar solo en las horas pico, los que tienen su propia

clientela, etc. Sin embargo, existen mototaxistas que trabajan más de 10 horas diarias y a esta modalidad excesiva de trabajo tiene el nombre de **“Puerquiar”** o **“Morranear”**¹⁹. Esto quedo en evidencia cuando esperando pasajeros en la misma bahía anterior uno de los compañeros con quien entable un mayor acercamiento en aquel entonces, porque en aquel tiempo también era nuevo como yo en esta bahía, y para este momento ya estaba más integrado con el grupo; un compañero del grupo le estaba aconsejando que no trabajara los viernes y los sábados a altas horas de la madrugada, porque era peligroso, y él se defendía diciendo que no, y otro muchacho le respondía, que no fuera mentiroso que él lo había visto a esa hora por ahí en la calle. Otro decía, “el que trabaja a esa hora lo que está buscando es una mala hora” y me decía a mí “¡verdad!” integrándome en la conversación. El señor un poco apenado, decía que él ya no lo hacía... que él ya no trabajaba a esa hora. Todos observamos que la vergüenza del señor por trabajar a altas horas de la noche, se debía que lo estaban tratando de “puerquero” que, aunque no se lo dijeron directamente se lo hicieron notar.

Este ejemplo es muy importante por dos razones, uno porque hay un referente individual dentro de un grupo particular – el de los mototaxistas- a lo que me refiero es que este señor es identificado como mototaxista, pero de los mototaxistas que hacen un esfuerzo mayor trabajando horas extras y a altas horas de la noche. La otra razón es que las personas que lo señalan de “morranear” se identifican a sí mismos como mototaxistas, pero de otro tipo de mototaxista, los que trabajan solo lo suficiente. Los dos individuos no solo se identifican mutuamente, sino que también se autoidentifican así mismos pertenecer, pero con diferencias, como lo dice (Pardo, 1999, p.75). “La autorrepresentación que se formula del sí mismo se instala en la memoria episódica y se representa en los distintos modelos mentales. Nótese, además, que parte de la autorrepresentación de un miembro de un grupo se infiere de la manera en que otros (del mismo o diferente grupo) lo ven, lo definen y lo tratan, si se tiene en cuenta que los modelos mentales incluyen, entre otras, representaciones de las experiencias y la interacción social”.

¹⁹ Estos dos términos significan una persona que se excede en su trabajo para conseguir dinero, es decir, trabaja más del tiempo de un horario laboral, y que, además, se le da un carácter despectivo.

Dentro de todas estas perspectivas de las representaciones sociales donde el mototaxismo proporciona una referencia general de un mototaxista de anclaje como lo conceptualiza Jodelet, pero que también, existen representaciones diferenciales dentro del mismo mototaxismo que no solo son propios de estos, sino que dependen del contexto que también se dan con el resto de la sociedad, por ejemplo, en aspectos de seguridad. Así sucedió cuando una mujer joven que salía de la Universidad del Sinú tarde por la noche, espero varios minutos en la salidas de la Universidad y como es de costumbre muchos mototaxistas que pasaban por el lugar le pitaban para que les tomaran a ellos en calidad de mototaxistas y ella con la cabeza le decía que a todos que no, por supuesto yo también le pite una vez unos pasos antes que saliera de la Universidad sin ninguna respuesta positiva; al cabo de un tiempo corto, la señorita se me acerca pidiéndome que la lleve. Todo esto quiere decir que existe una confianza con los mototaxistas que se estacionan permanentes en esta bahía, al no escoger a las motos que pasaban a su lado pitándoles y solo decirme a mí cuando ya estaba en el lugar donde permanece la bahía.

Conclusión

De este modo hemos intentado introducirnos en el campo de las representaciones sociales del mototaxismo de la ciudad de montería, desde los menesteres interpretativos del diario de campo, pero también llegar a entender e interpretar esos discursos integrados en la lógica de cada sector. Esto conlleva por ende a un acercamiento con el contexto, la posición ideológica de quienes expresan los discursos, sus creencias, que permita un acercamiento identitario desde la posición que asume o tiene frente al mototaxismo; todo esto dependería de un seguimiento individual mucho más arduo tal vez, como historias de casos de cada uno de los actores en conflicto aquí mencionados. Sin embargo, creemos que para este trabajo es suficiente su relato discursivo en cada una de las entrevistas presentadas, porque dan muestra de su rol y posición de la cual representan por su oficio laboral principalmente y que nos muestran desde sus perspectivas las características por las cuales el mototaxismo se identifica ya sea positiva o negativamente para sí y/o para la sociedad monteriana.

Esto nos ha dado luces de situar al mototaxismo a nivel general y sus implicaciones en la ciudad, pero también, las particularidades a nivel individual de sus características y no solo hablo de la materialización cognitiva de lo que es un mototaxista, es decir: del conductor de una moto bóxer que lleva un chaleco reflexivo, un casco puesto y otro en la mano y le pite a cada persona que valla caminando o que este de pie en la acera mientras le grite “moto”, o que se encuentra estacionado con otros motociclistas con las mismas características; sino, del sujeto político cómo figura representativa que crea modelos mentales del contexto de la calle y que el ciudadano utiliza para movilizarse, en todo caso, al individuo que contribuye al transporte público de montería dentro de una sociedad y que a su vez reconstruye su discurso.

Entender los contextos como representaciones mentales explica muchos aspectos del discurso y de la comunicación, como la percepción personal y variable de la situación por cada uno de los participantes, los conflictos sobre la interpretación de la situación, la noción fundamental de relevancia, y los procesos mentales de la producción y de la comprensión del discurso. Es decir, producir discursos no solamente es traducir ‘contenidos’ o ‘conocimientos’ (representados en modelos mentales de los eventos de que trata el discurso) en estructuras semánticas del discurso y después en formulaciones sintácticas, léxicas y fonológicas. (Van Dijk, 2001. P.79-80)

Decimos que las representaciones sociales del mototaxismo se estructura bajo dos premisas, el anclaje y la objetivación. El anclaje es un proceso de categorización en el cual se le da un nombre grupo o entidad. Este es un sistema de interpretación en el que se da un valor a la actividad social y los contenidos de la realidad, además que se pueden jerarquizar. Así mismo adquiere una significación del cual es un conjunto de elementos de la realidad evaluado, producido, aceptado por la sociedad, en suma, genera una función de integración social de sistemas de pensamiento establecidas. La objetivación es la transformación de categorías abstractas en algo específico, concreto, ya sean realidades físicas o imágenes. Que a su vez se dan en tres etapas. En la primera los elementos de un objeto social son sacados del contexto y posteriormente reintroducidos en estructuras previas de los sujetos o del grupo en particular, en la segunda la reintroducción significa que se reorganiza en un esquema estructural y en el tercero se da en un esquema micro-figurativo que es naturalizado, en pocas

palabras que se vuelve real, o mejor, que se integra en el sentido común de la sociedad a la cual pertenece. En conclusión, en el anclaje vemos que las representaciones sociales empiezan las relaciones y en la objetivación estas representaciones contribuyen a reestructurarlas. En definitiva, el análisis crítico de los discursos expuestos en este trabajo, permite diferencial desde una connotación distinta, lo social, lo grupal y lo individual o personal de las representaciones sociales, es decir, que mostramos que el mototaxismo en montería, ayuda a producir y reproducir condiciones de dominación, pero también a generar alternativas para la resistencia contrahegemónica. (Jaramillo, 2012, p.134)

Capítulo III. Relaciones de poder y estrategias de resistencia

Introducción

En montería se han venido manifestando una serie de disputas políticas donde ha terminado en enfrentamiento con varios sectores en conflicto, pero en especial con la fuerza pública: con los empresarios dueños de las concesiones de las rutas del transporte público urbano, el sector de taxistas, y en general con las instituciones gubernamentales y burocráticas del Estado. Dicho enfrentamiento da cuenta de cómo ciertas relaciones de poder que muestra una serie de intereses, construidas por los actores en conflicto que generan una evidente polarización en torno a este fenómeno.

En el anterior capítulo intentamos acercarnos a las representaciones sociales a partir de los distintos discursos claramente correspondientes a su condición posicional frente al mototaxismo. En este capítulo desarrollaremos las relaciones de poder a partir de los actores en conflicto ya no desde una postura de las percepciones identitarias de lo que es un mototaxista para los distintos actores, sino que, encontraremos aquí, las posiciones políticas que implican, tanto contraposiciones discursivas como acuerdos de manejo que determinan la dinámica de la ciudad a partir de sus relaciones de poder; pero además, daremos cuenta del entramado particular de las formas de hacer resistencia a una acción determinada por medio de las representaciones cotidianas que permiten construir unos modelos mentales de

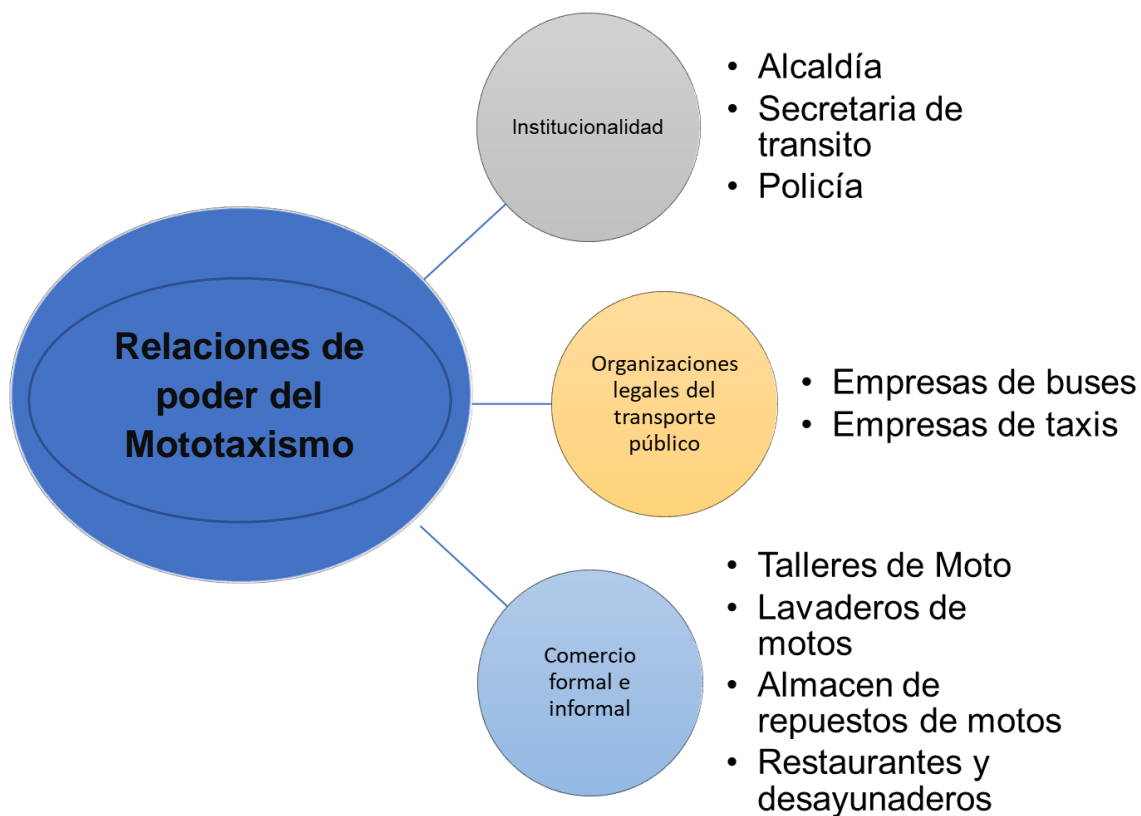
los contextos que implican las relaciones de poder, como lo señala Van Dijk (2012): “son las representaciones cotidianas de nuestras experiencias personales que definen la manera en que vivimos e interpretamos los eventos cotidianos, es decir, nuestra conciencia. Los modelos mentales del contexto son simplemente modelos de experiencia de eventos de interacción y de comunicación” (Van Dijk 2012. p.80)

Para ello, ya hemos señalado los actores que inciden directamente en la problemática y desde qué posición interactúan. También desarrollaremos, por medio de casos y personalidades específicas, las interrelaciones de los actores o agentes en conflicto y sus respectivas formas de resistencias que aplican como estrategias.

Entendiendo las estrategias tanto de poder como de resistencia en las múltiples interrelaciones existentes de la institucionalidad dentro del marco discursivo estatal, acercamos nuestro análisis a detallar principalmente los discursos de cada uno de los agentes en acción desde el escenario mismo del conflicto como el parámetro estructural de donde cada uno de estos discursos forman sus bases. Esto significa que, las forma estructurarte de la lucha por ejercer una práctica, en este caso el mototaxismo, dependen de factores externos a la misma, es decir, que su génesis y consecuencia, han dependido de múltiples factores ajenas a ella. Esta a su vez, se traducen en niveles específicos de luchas determinadas y encadenada a un resultado de ejercer una condición propuesta.

Los actores en conflicto como el secretario de tránsito municipal de montería Alejandro Salleg, la jefe de operaciones de la empresa Metro Sinú María Estela Arrieta, el Capitán de la policía de tránsito Pérez Aponte Edwin, el administrador de un almacén de repuestos de motos que no quiso dar su nombre, Miguel Celis importante líder del mototaxismo en Montería, a Gustavo Álvarez mototaxista y estudiante universitario, el señor Juan Diego Ochoa representante líder del gremio de taxistas, Raúl Torres ex líder del mototaxismo en Montería, al señor Rodrigo Bastidas, propietario del lavadero de motos “El Muchachón”, José Nicolás Arteaga propietario y administrador de un almacén de venta de accesorios para motociclistas, mototaxistas y usuarios que toman este medio para transportarse; son los actores en conflicto y referentes directos del análisis de estudio de esta investigación. Ellos permiten generar un panorama conflictivo donde el mototaxismo es el eje fundamental que

describimos con sus relaciones de poder y las estrategias de resistencia que ejercen en contraposición.



3.1. Relaciones de poder

Para entender qué tipos de relaciones de poder se dan en montería con relación al mototaxismo, lo vamos enfocar bajo tres perspectivas sectoriales: la primera perspectiva la llamaremos institucional que están conformados por la alcaldía de la ciudad de montería cuya oficina operativa y relacional es la secretaria de movilidad encabezado por su secretario Alejandro Salleg, la policía de tránsito y el transporte público urbano oficial que son los buses

y los taxis y sus asociaciones. La segunda perspectiva sectorial está compuesta por el comercio general donde el mototaxismo tiene su impacto, y tercero el mototaxismo como organización gremial por parte de la Asociación de Mototaxistas de Córdoba (ADEMOCOR) representada por su presidente Miguel Celis.

Entraremos a describir las posiciones políticas y económicas a las cuales se identifican las relaciones de poder para tomar partido en la problemática, en ese sentido, iniciaremos desde la perspectiva institucional con: **Alejandro Salleg secretario de tránsito municipal de Montería**, plantea que el mototaxismo es una actividad por fuera de lo legal, y como funcionario público de un estado social de derecho, su obligación es combatirlo y acabarlo. Esta legitimación y negación de lo popular de este fenómeno, lo expresa tácitamente cuando dice: “Nosotros no tenemos ninguna relación con el mototaxismo, nosotros tenemos relación con los motociclistas y con todos los medios de transporte legal”. (Entrevista Alejandro Salleg, secretario de tránsito de Montería, 2012). Y la relación que se tendría, sería de combatirlo y erradicarlo por medio de operativos de control y sanciones, además asegura que el mototaxismo no ayuda hacia la movilidad y, por el contrario, perjudica tanto a la movilidad como a las personas que lo utilizan por el alto grado del riesgo de accidentalidad. Ese modelo generalizado en nuestra sociedad de establecer parámetros impuesto de cómo debe ser el sistema, regido por normas y leyes dictaminadas por el poder hegemónico, permite a su vez crear otras formas de percepción, en este caso laborales pero que pueden determinar la cultura.

“Por lo general una manera de utilizar los sistemas impuestos constituye la resistencia a la ley histórica de un estado de hecho y a sus legitimaciones dogmáticas. Y una práctica del orden constituido por otros redistribuye su espacio; hace, al menos, que dentro de éste haya juego, para maniobras entre fuerzas desiguales y para señales utópicas. Allí se manifestarían la opacidad de la cultura “popular”, la roca negra que se opone a la asimilación” (De Certeau, 2000 p. 22)

Así mismo, o en la misma dirección discursiva se encuentra la jefe de operaciones de la empresa Metro Sinú María Estela Arrieta cuando manifiesta que la ciudad necesitaba un transporte legalmente constituido que permitiera abarcar la mayor parte de barrios, pero sigue viendo al mototaxismo como un problema social, y aunque se pretenda mostrar la necesidad de integrar al mototaxismo en el transporte público urbano, cómo cuando expresa: “Es un problema social, es un recurso de las personas por la falta de empleo que el gobierno no ha sabido solucionar, no es el foco de ataque, ni el enemigo del transporte público constituido, pero por medio de este gremio se camuflan los delincuentes para realizar atracos y violencia”. **(María Estela Arrieta octubre de 2012)**. Aquí vemos cómo desde una posición política, se identifica en primera medida, una idea de lo que es la representación social del mototaxismo, en este caso desde una funcionaria de una entidad privada de transporte público, expresando su descalificación social del mototaxismo, pero que permite identificar bajo qué premisas políticas se relaciona con el mototaxismo como lo expone a continuación.

Una falencia que tiene el transporte constituido, y es que, el mototaxismo te lleva puerta-puerta. Metro Sinú está realizando unos programas de aliados estratégicos. La intención es integrar al mototaxismo para la optimización del sistema; en este sentido, se le está dando un bono que vale mil quinientos pesos a unos mototaxis y ellos revenden estos bonos a los pasajeros de algunas veredas cercanas para transportarlos a la carretera principal, y con ese mismo bono pueden tomar un bus de nuestra empresa para llevarlos a las diferentes partes de la ciudad. **(María Estela Arrieta octubre de 2012)**.

Dada la multiplicidad de factores e intereses económicos y políticos en conflicto —entre ellos, las políticas públicas y sus disposiciones normativas respecto a la formalización, regulación de sectores y/o agremiaciones de transporte público, frente a aquellos no formalizados y que operan por fuera de dichas normas,- el mototaxismo ha venido suscitando en virtud de su operación *informal*, una serie de medidas de control e intentos fallidos de regulación por parte de las autoridades burocráticas, así como las reiteradas descalificaciones por parte de los sectores *formales* privados que dominan el negocio del transporte público local. De manera que asistimos a la activación de un régimen de representación promovido por

discursos de poder que deslegitima las condiciones de posibilidad de la operación misma del mototaxismo, como una modalidad de transporte público. Lo cual nos lleva a considerar unas *relaciones de poder* existentes y, a su vez, unas *estrategias de resistencia* que intentan contrarrestar determinadas formas de dominación y control social: puede entenderse entonces, según los presupuestos de Foucault que:

“una relación de poder sólo puede ser articulada en base a dos elementos, cada uno de ellos indispensable si es realmente una relación de poder: "el otro" (aquel sobre el cual es ejercido el poder) ampliamente reconocido y mantenido hasta el final como la persona que actúa; y un campo entero de respuestas, reacciones, resultados y posibles invenciones que pueden abrirse, el cual está enfrentando a una relación de poder”²⁰

Las relaciones que han tenido las empresas privadas del servicio público como la de los buses y empresas de taxis se han centrado básicamente en las mesas de discusión que por medio de la administración se han realizado para llegar a acuerdos que permitan un mejor manejo de la movilidad en Montería. Estos acercamientos se dan por medio de los líderes de los mototaxis como el señor Miguel Celis, por ejemplo, cuando existen congresos donde se toca el tema del transporte, así lo señala Juan Ochoa, representante de los taxis en Montería.

“Nosotros siempre mantenemos las mesas de conversaciones con ellos, hemos estado digamos que en proyectos y en cosas muy similares y sentados siempre de la mano, buscando unas soluciones, cuando hablo de soluciones es porque siempre se ha afectado o siempre nos afectan en el transporte legal, el mototaxismo en Córdoba maneja más del 60% que el transporte legal, el transporte legal tiene unas condiciones socio económicas muy costosas, que tiene que cumplirle al estado y entonces viendo esa...desde el punto de vista eh, de competencias, vemos que hay más facilidad con el mototaxismo que para nosotros”. (Entrevista a Juan Diego Ochoa. Octubre de **2012**).

²⁰ Op. Cit., p. 16.

En las mesas de conversación que el señor Ochoa habla, de que se buscan las soluciones principalmente al transporte legal, ya que estos son los afectados por el mototaxismo, por lo tanto los programas de desestimulación al mototaxismo consisten buscar alternativas con proyectos de inversión laboral, para ello es necesario un censo general donde se verifique “quien realmente es mototaxista y quien no”, porque existen personas que aun teniendo otra fuente de ingreso rebuscan como mototaxistas y esto aumenta la oferta y disminuye el ingreso de los “verdaderos mototaxistas”. El censo es una forma de control social como lo dice el señor Ochoa en la última respuesta *“tener un control sobre ellos y empezar a disminuirlo”*. Sin embargo, unos meses antes se realizó un censo coordinado entre la alcaldía y la Asociación de Mototaxistas de Córdoba (ADEMOCOR), el cual no tubo los resultados esperados. El periódico EL UNIVERSAL en su emisión de 08 de junio de 2012 lo titula

“Fracasó censo de mototaxistas en Montería”

“Menos de dos mil mototaxistas se han censado en el marco de la actividad que busca hacer un reconocimiento de cuántas personas se dedican a esta actividad en la capital monteriana.

Pese a que se habla que en Montería hay entre 12 y 15 mil motos circulando diariamente por las calles, fueron pocos los que acudieron a los puntos en los cuales se venía adelantando el censo que estaba programado hasta el pasado 31 de mayo.

Por solicitud de la Asociación de Mototaxistas de Córdoba, Ademocor, encargada de la actividad la alcaldía de Montería amplió dos días más para la realización de dicho censo.

Así las cosas, la actividad se prolongará hasta hoy viernes a las seis de la tarde. Un grupo de 15 personas estarán realizando la encuesta de caracterización socioeconómica en la institución educativa Cristóbal Colón, a donde se espera lleguen las personas que se dedican a este oficio.

El objetivo del censo, además de tener una estadística clara sobre dicha actividad, también servía de insumo para que la administración los vinculara a programas de beneficio o en su defecto para implementar proyectos productivos que los motivaran a abandonar la actividad de mototaxistas.

Lo que muestra la poca asistencia al censo es que no hay muchos interesados en dejar esa actividad”.

Así mismo Juan Diego Ochoa hace un panorama general de la inoperancia estatal para combatir la ilegalidad en muchas esferas. Ellos –las agremiaciones de taxis- se sienten desprotegidos por parte del estado aludiendo sus aportes en materia de impuestos y seguros contractuales que se les exigen para poder prestar un buen servicio a diferencia del mototaxismo. Pero también entiende la problemática de este fenómeno exponiendo la falta de empleo y oportunidades que tiene mucha gente y que encuentran en el mototaxismo una manera de subsanar sus necesidades. Tanto así, que arroja posibles formas de combatirlo, apelando a la desestimulación de la práctica basados en un verdadero censo, pero también, generando empleo para estas personas para que sustituyan las motos.

Bajo el mismo planteamiento discursivo se encuentra la señora Restrepo, que manifiesta no tener nada en contra de las personas que tienen como empleo el mototaxismo, pero el gobierno debe exigir las mismas condiciones legales que ellos tienen, porque se sienten en desventaja laboral.

Bueno, realmente el mototaxismo para nosotros eh ha sido un reflejo bastante perjudicial, eh, sobre todo para el gremio de conductores, eh, que laboran para nosotros, sí. Eh, ¿por qué? Porque el mototaxismo es un transporte ilegal, no paga impuestos, eh, no paga seguros de responsabilidad civil, en caso de riesgos de algún accidente, ellos solamente se transportan con un seguro obligatorio Soat, que nosotros también lo tenemos y además de eso hay muchas obligaciones contractuales y extracontractuales que ellos no asumen, mientras que nosotros somos un transporte legalmente constituido”. (Alva Luz Restrepo, octubre de 2012).

Esta empresa ha tenido algunas relaciones con los mototaxistas, sobre todo cuando existen congresos donde se toca el tema del transporte, pero deja entre dicho la relación directa que tienen estas empresas con la administración y se corrobora cuando dice *“hemos puesto las quejas, hecho solicitudes, cuando nosotros hacemos la solicitud ellos nos cumplen, ellos hacen operativos y realmente sí hay movilización, el estado, sí, en este caso la Alcaldía”*. Me refiero con esta relación cuando el señor Raúl Torres habla sobre la presión que ejercen estas empresas en la administración pública en contra del mototaxismo. Esto quiere decir que

sí existen unos hilos conductores de relación más cercana de parte de la administración con las empresas privadas, donde ejercen presión para combatir al mototaxismo. Esta relación de poderes de dos actores en conflicto que ejercen sobre otro actor, me refiero a las empresas privadas y la administración pública representada en la alcaldía, en contraposición al mototaxismo; son mecanismos de presión que perjudican a este último y por ende beneficie al que lo solicita, en este caso las empresas privadas, en donde se instrumentaliza en aras de la “legalidad”, a los entes de control o reguladores como lo es el gobierno local. Esta relación de poder Foucault lo desarrolla cuando dice:

En consecuencia, no preguntar a los sujetos cómo, por qué y en nombre de qué derechos pueden aceptar dejarse someter, sino mostrar cómo los fabrican las relaciones de sometimiento concretas. Segundo, se trataría de poner de manifiesto las relaciones de dominación y dejarlas valer en su multiplicidad, su diferencia, su especificidad o su reversibilidad; no buscar, por consiguiente, una especie de soberanía fuente de los poderes; al contrario, mostrar cómo los diferentes operadores de dominación se apoyan unos a otros, remiten unos a otros, en algunos casos se refuerzan y convergen, y otros se niegan o tienden a anularse” (Foucault, 2002: 51).

De esta forma nuestro deber aquí como dice Foucault no es simplemente mostrar porque lo hacen y los efectos de sometimiento que pueden ejercer un poder sobre otro poder, nuestra tarea es mostrar cómo se da el ejercicio del poder con relación a otros poderes que posteriormente termina en una reacción de ese ejercicio de poder. Es decir, Foucault plantea que existen fuerzas que converge o refuerzan para ejercer control sobre otra fuerza, esa unión de fuerza que convergen es una relación de poder que se hace efectiva por el control que ejerce una sobre la otra, ya sea por una contraprestación anterior que vendrían siendo un hecho de poder. Cuando emerge esta convergencia de poderes sobre una tercera, esta tercera ejerce una reacción, que depende de sus condiciones de poder para reaccionar con otro ejercicio de poder con el que esta última cuenta.

Así mismo sucede con las otras empresas privadas como Metro Sinú de transporte público de buses, también por medio de sus relaciones con la administración gubernamental

municipal por medio de la secretaría tránsito, ejercen presión para que existan más controles manifestados básicamente de dos formas, una: dependiendo en gran medida de la otra, como lo son los decretos y los retenes de los **policías**; por ejemplo: se crea el decreto de jueves sin parrillero por parte de la administración, la segunda: es que inmediatamente se convierte en una herramienta que tiene la policía para ejercer control directo y, si un motociclista irrumpe la norma, la sanción implica la multa y el decomiso de la motocicleta. Sin embargo, ¿Cuál vendría a hacer la reacción de poder frente este ejercicio de poder? La respuesta son las estrategias de resistencia, que no es más que una reacción a una acción, que también depende mucho del escenario, del tiempo, y de las capacidades que en este caso el mototaxismo posea.

Se acaba pico y placa: día sin moto: La alcaldía resolvió implementar un día sin moto con el fin de bajar los índices de accidentalidad, contaminación y que las empresas transportadoras legalmente constituidas puedan recuperarse económicamente del fenómeno social llamado mototaxismo (El Meridiano, 2005, p. 3A).

Metrosinú: proyecto tambalea: Los más de 150 mil pasajeros que le quitan a diario los mototaxistas al transporte público legal tiene tambaleando el proyecto de Metrosinú, según el gerente de Metrosinú no está alcanzando para las cuotas de cancelación del crédito (sic) quien aseguro que si la situación persiste le tocará devolver los vehículos hasta ahora adquiridos y puestos al servicio, terminando definitivamente con el proyecto (El Meridiano, 2005, p. 2A).

Prohibición de circulación de motos por el centro de la ciudad. Para el año 2006, una de las últimas y más drásticas medidas de la administración local es la disposición que prohíbe la circulación de motos por el centro de la ciudad; decisión que obedece a las facultades que entregó el Gobierno Nacional a los alcaldes para regular el mototaxismo y cuyo propósito final es la desaparición de esta actividad ilegal. Llama la atención la idea de regular una actividad que ellos consideran ilegal; en otras palabras, buscan regular lo ilegal. El propósito del alcalde se encamina más al cumplimiento de la norma —dado su carácter de compromiso nacional— que hacia un compromiso verdadero con el

objetivo de acabar con dicha actividad. Así lo muestra la prensa: (Restrepo M., López L 2014. p.43-46)

Restrepo y López hacen análisis de la incidencia de la prensa más exactamente del periódico el meridiano de córdoba sobre la práctica del mototaxismo en la ciudad de montería desde el 2003 hasta el 2010. Dentro de este análisis se encuentra los cambios y el incremento de las prohibiciones de transito de las motos en la ciudad en estos años por medio de decretos. En estos titulares de prensa claramente se ve, la incidencia relacional del gobierno local y los empresarios del transporte urbano y la materialización de estas relaciones por medio de decretos.

En septiembre del año 2006²¹ se incrementaron los enfrentamientos entre los mototaxistas y la institucionalidad representada en la fuerza pública, a raíz del aumento de los decretos para la restricción del transporte, y cada decreto nuevo, era una protesta que terminaba generalmente en una pugna, en bloqueos de carreteras, y daños a la nueva flota de buses del transporte público urbano. Este conflicto originado en este caso por los decretos implantados por el gobierno local, terminaba sin una solución de fondo para la problemática. Es por eso que gran parte de la dinámica del mototaxismo en Montería la determinan los decretos establecidos por el gobierno local o departamental, derivados del decreto Nacional del gobierno del ex presidente Uribe, apelando que la práctica del mototaxismo es ilegal (Gallego Andrés 2006)²² y, ha dejado en manos de los gobiernos municipales el poder para determinar por medio de decretos, las sanciones a la práctica del mototaxismo, teniendo en cuenta las diferentes condiciones urbanas y sociales de cada región y ciudad. A partir de esto llevaremos a cabo el análisis que se le realizó a cada uno de los

Otro actor importante en este entramado de relaciones es la policía, representado aquí por Pérez Aponte Edwin, el capitán de la policía de tránsito. La relación del agente de policía

²¹ “El capítulo más reciente de fuertes disturbios y manifestaciones callejeras se escribió este miércoles en Montería, Córdoba. Desde tempranas horas cerca de 13 mil mototaxistas se ubicaron en distintas zonas de la ciudad hasta terminar en un fuerte enfrentamiento contra la Fuerza Pública” (José, Monsalve, 2006. ¿Qué hacer con el mototaxismo? en revista semana. Edición de septiembre 13: de 2006 Bogotá D. C.).

²² Andrés Uriel Gallego, Ministro de Transporte, 4 de septiembre de 2006. RUEDA DE PRENSA SOBRE DECRETO DEL MOTOTAXISMO exponiendo la ilegalidad y dictaminando que son los Alcaldes y los Gobernadores quienes deben regular según sus características locales la prohibición del mototaxismo.

con los mototaxistas es de control, y vigilancia de las normas de tránsito, al igual que brindarle seguridad a la población general incluyendo al mototaxista. Por lo menos esto es en teoría como discurso desde la institucionalidad. Pero se avisto que esta relación es más intrínseca, por ejemplo: los policías en montería toman mototaxi para transportarse con uniforme y sin uniforme, pero cuando le toca arrojar resultado colocando infracciones o decomisando motos, cambia esa relación; esto quiere decir que hay una transposición de rol de poder de la relación con el mototaxismo, cuando el policía lo usa y cuando lo reprime. De todas formas, la función oficial de la policía es de ejercer una posición disciplinar de vigilancia y castigo en este caso los comparendos, decomiso de la motocicleta y en muchas ocasiones uso de la fuerza para disciplinar los mototaxistas que están infringiendo las normas y decretos implementados por el oficialismo. En este sentido, la manera como se ejerce el castigo es a lo que Foucault llama el arte de castigar:

“En suma, el arte de castigar, en el régimen del poder disciplinario, no tiende ni a la expiación ni tampoco exactamente a la represión. Utiliza cinco operaciones bien distintas: referir los actos, los hechos extraordinarios, las conductas similares a un conjunto que es a la vez campo de comparación, espacio de diferenciación y principio de una regla a seguir. [...] La penalidad perfecta que atraviesa todos los puntos, y controla todos los instantes de las instituciones disciplinarias, compara, diferencia, jerarquiza, homogeniza, excluye. En una palabra, normaliza” (Foucault, 2009. P.213).

Lo que Foucault nos quiere decir es que, existe un mecanismo permanente del proceso de castigar o que se tiene en cuenta para dicho castigo, que en pocas palabras son: la descripción o el relato de la falta, que esos hechos sean demarcados, hacer una comparación con otras faltas o hechos, que exista la diferenciación de una falta de la otra y en el momento del ejercicio del poder, que exista un conducto regular de cómo se efectúa la sanción.

El otro sector importante en los distintos tipos de relaciones es el comercial. En este sector están se encuentran los desayunadores y puestos de comidas ambulantes que se encuentran principalmente en los barrios populares, estos puestos de comidas contienen desde comidas comunes a un bajo precio como todo tipo de fritos. Se encuentran las estaciones de servicio de gasolinas, los talleres de motos que generalmente están al lado o circundante a almacenes

de repuestos para motos, al igual de locales especiales para los accesorios para las motos, como cascos, mangas para no quemarse los brazos con el sol, calcomanías, guantes, y un sinfín de accesorios de lujo para personificar las motos. También encontramos los lavaderos exclusivos para motos, estos los encontramos prácticamente en cada barrio popular de la ciudad y muy comúnmente a las orillas del río Sinú.

El tipo de relación de poder que se ejerce en las actividades laborales antes mencionadas, es básicamente comercial. Esta relación transaccional de oferta y demanda de un servicio donde el beneficio es mutuo. Está determinado por la aceptación general del mototaxismo por la misma necesidad comercial, es decir, de esta relación dependen comercialmente. Así lo dice el administrador de un almacén de repuestos de motos que no quiso dar su nombre cuando lo entrevistamos *“Mi relación es comercial, yo vendo y ellos me compran, además que trabajo y soy usuario. Es una solución al transporte, es una forma de trabajar que buscamos por rapidez y economía, la economía de Montería la maneja el mototaxismo”*.

3.2. La alcaldía de Montería y la Asociación de mototaxistas de Córdoba (Ademocor)

En este segmento daremos cuenta de una relación de poder concreta dada entre la alcaldía de montería de Marcos Pineda García de 2008 a 2012 y la asociación de mototaxistas de Córdoba (Ademocor) y su presidente Miguel Celis Cabeza.

Marcos Daniel Pineda para el año de 2008 fue elegido con gran apoyo de los mototaxistas en montería y a largos rasgos tuvo una buena relación con los mototaxistas. En el periodo de su gobierno surgió una agremiación (Ademocor), creada por Miguel Celis, inicialmente por el descontento, del hostigamiento y abuso de la autoridad policial, pero también, por el incremento de los decretos donde se restringía el acceso para transportarse en moto, dirigido principalmente para frenar el escalamiento del fenómeno del mototaxismo. Sin embargo, no fue la única asociación de mototaxistas que se había creado anteriormente, ni la que en ese momento existía, la diferencia radicaba en que era la única que contaba con legitimidad institucional, es decir, era la única por medio del cual se tenía interlocución con la alcaldía

municipal. Para esa época existía restricciones tales como, día sin moto, donde estaba prohibido sacar la motocicleta a partir de las 6:00 de la mañana hasta las 6:00 de la mañana siguiente los días martes, otro era el jueves sin parrillero, la prohibición de entrar en el perímetro del centro de la ciudad con parrillero de lunes a viernes, restricciones para circular de 10:00 pm a 5:00 am, entre otros que las alcaldías anteriores y esta, iban modificando, además, con la amenaza constante de implementar otro día a la semana sin moto o en su defecto, sin parrillero presionados por las empresas de transporte público.

La asociación de mototaxistas de córdoba organizaba constantes reuniones con los mototaxistas donde se discutía las amenazas del gobierno local para diezmar al mototaxismo con los decretos que iban imponiendo. Se discutía también en hacer movilizaciones pacíficas con el fin de presionar a la administración a que reduzcan sobre todo el abuso policial en las calles para con los motociclistas en general, alegaban que tenían era un negocio entre la alcaldía y la empresa privada encargada del recaudo de las multas, decomiso de las motos, las grúas donde se transportan esas motos para los patios, donde también se cobran por día de parqueo; es decir hay un sin número de trámites económicos que genera que un policía quite una moto, además, de la multa para el conductor²³. Estas son las consecuencias por las cuales el mototaxistas le dificulta trabajar, apelando que incluso con los documentos en regla, aun así, les quitan las motocicletas. Este tipo de controles y restricciones se dan con el fin de mantener baja la accidentalidad y mejora de la movilidad en la ciudad. Este discurso tiene motivaciones más de fondo o por lo menos lo muestra Jhon Pinedo en su tesis doctoral del año 2012:

“Sobre las restricciones al uso de motocicletas, resultó demasiado evidente que no fueron el producto de un plan institucional para mejorar la movilidad, sino de la presión ejercida por los empresarios del transporte, quienes comenzaron a sentirse económicamente afectados por las bajas tarifas

²³ Así lo menciona el administrador de un almacén de repuestos de moto: “Esta vaina se volvió un negocio por parte del gobierno pa’ quitar motos. ¿Quiénes les arreglan las motos a los policías?, los mecánicos. Ellos ven al mototaxi como delincuente no como mototaxistas. Los mismos policías lo dicen, la tarea que les ponen es de traer seis motos; como cuando le dicen a un patrullero tráiganme tres gramos de bazuco... ¡Un negocio!” Entrevista realizada a finales de 2012.

ofrecidas por el mototaxismo y por la positiva respuesta de los usuarios. En Montería, los empresarios afectados por la competencia informal de transporte fueron los concejales Argemiro Calderón y Héctor Frasser y la ex-aspirante a la Gobernación de Córdoba, Margarita Andrade”. (Pinedo, 2012. P.322)

En este punto es donde esta asociación juega un papel importante, en montería cunado hay mucha presión por parte del gobierno local para con los mototaxistas ellos salen a las calles y muchas veces terminan en disturbios en la ciudad donde el gremio se hace sentir²⁴.

Posterior a ello el gobierno llama a discusión en posibles mesas de discusión para mantener el orden en la ciudad y en consecuencia los hostigamientos por parte de la policía cesan por un buen tiempo. Aquí es donde la tesis de Foucault toma relevancia con el concepto de *poder*, refiriéndose que el poder no se da de forma jerárquica de un dominante a un dominado y de forma descendente, sino que se ejerce de múltiples formas y por distintos actores en su momento, es a lo que llama el ejercicio del poder:

Contamos, en primer lugar, con la afirmación de que el poder no se da, ni se intercambia, ni se retoma, si no que se ejerce y sólo existe en el acto. Contamos, igualmente, con otra afirmación: la de que el poder no es, en primer término, mantenimiento y prórroga de las relaciones económicas, sino, primariamente, una relación de fuerza en sí mismo. (Foucault, 2002. P.27).

La asociación de mototaxistas de córdoba en cabeza de Miguel Celis como era en su momento el interlocutor con la alcaldía fue designada de llevar acabo el censo de los mototaxistas de montería. Esto implicaba una organización y logística importante para llevar a cabo tal fin. Este censo se llevaba a cabo con el fin de saber en concreto cuantas motos en

²⁴ Esto dice le titular de Radio Caracol el 10 de mayo de 2010: “**Vandalismo en medio de protesta de moto taxistas en Montería**”. “Varios locales del barrio La Pradera del sur de Montería fueron atacados y destrozados por moto taxistas de que protestaron de forma violenta, al parecer por los controles que sobre ellos ejercen las autoridades”.

https://caracol.com.co/radio/2010/05/11/regional/1273538220_296585.html

la ciudad se dedicaba a la actividad informal del mototaxismo, con la promesa de una conversión laboral y unas ayudas económicas para la creación de microempresas para que los mototaxistas el modo de ganarse la vida, sin embargo, el periódico El Universal el 08 de junio de 2012 titula: “Fracasó censo de mototaxistas en Montería”

Menos de dos mil mototaxistas se han censado en el marco de la actividad que busca hacer un reconocimiento de cuántas personas se dedican a esta actividad en la capital monteriana. Pese a que se habla que en Montería hay entre 12 y 15 mil motos circulando diariamente por las calles, fueron pocos los que acudieron a los puntos en los cuales se venía adelantando el censo que estaba programado hasta el pasado 31 de mayo. Por solicitud de la Asociación de Mototaxistas de Córdoba, Ademocor, encargada de la actividad la alcaldía de Montería amplió dos días más para la realización de dicho censo. Así las cosas, la actividad se prolongará hasta hoy viernes a las seis de la tarde. Un grupo de 15 personas estarán realizando la encuesta de caracterización socioeconómica en la institución educativa Cristóbal Colón, a donde se espera lleguen las personas que se dedican a este oficio. El objetivo del censo, además de tener una estadística clara sobre dicha actividad, también servía de insumo para que la administración los vinculara a programas de beneficio o en su defecto para implementar proyectos productivos que los motivaran a abandonar la actividad de mototaxistas. Lo que muestra la poca asistencia al censo es que no hay muchos interesados en dejar esa actividad.

En aspectos generales las funciones estipulaban a Ademocor era básicamente de Negociación permanente con la alcaldía municipal, en últimas, que se les reconociera los derechos laborales a los mototaxistas, entre estos: ampliar los espacios de circulación, el respeto por la práctica, suprimir los retenes de policía, de tipo delincuencia, que la forma de reacción no fuese tan agresiva, sino que cambiara la forma de resistir, por medio de otros escenarios, al igual que otro discurso, por ejemplo: la protesta pacífica y el respeto ante la opinión pública y hacia la interlocución o autoridades.

Ya para finales de 2011 y principio de 2012 Miguel Celis se había retirado de la presidencia de Ademocor y por ser el creador de esta asociación y cabeza orgánica y visible la asociación dejó de funcionar. Es debido a disputas internas y la poca credibilidad que estaba teniendo en ese momento con los mototaxistas en montería y también por el conflicto con otros líderes del mototaxismo que querían relevancia y legitimidad en la ciudad, donde se generaban rumores que Miguel Celis y este grupo se estaban vendiendo por intereses particulares y no en beneficio para la comunidad mototaxista. Retirado del liderazgo de los mototaxistas, en adelante hacia acompañamientos o accesorias tanto para la institucionalidad como para los mototaxistas cuando requieran su ayuda, como intermediador o interlocutor.

Para finales de 2012 donde culminaba la administración de Marcos Daniel Pineda, ésta a su vez proponía en esas elecciones para alcaldía de ese año, a Carlos Eduardo Correa como sucesor, consiguientemente el candidato gana la alcaldía de montería para el periodo de 2012, 2015, con toda la ayuda de esa administración y de los mototaxistas por cuenta de nuevas promesas que favorecerían al gremio mototransportador.

Miguel Celis ya para esta época tenía poca renuencia en los manejos políticos que requerían la problemática del mototaxismo en montería, sin embargo, quedaba con un mínimo de reconocimiento que le permitía tener acercamientos con el alcalde saliente y jefe político del alcalde entrante, y fue así como Miguel Celis le propone a Marcos Daniel Pineda a manera de tener la aceptación y los votos para esas elecciones locales como propuesta de campaña condonar las multas elevadas y acumuladas que tienen los mototaxistas de la ciudad a manera de promesa electoral, así lo relata Miguel Celis:

Un compromiso al comienzo de las elecciones, el mototaxismo apoyó a Correa con el compromiso que él tiene, está por escrito, lo tengo por escrito un acuerdo que se hizo, de que él iba a condonar las deudas del mototaxismo, con el fin de que el mototaxista, todo mototaxista en Montería tuviera sus papeles al día, porque cuando me preguntó porque no los tenía yo le expliqué que el problema era que debían 2, 3 millones de pesos en multas y no iban a poder legalizar sus papeles nunca, porque quien iba a pagar 2, 3 millones de pesos, entonces yo le propuse y me dijo “no joda Celis ese si es un buena bandera”,

yo se la di, y la bandera caló en el mototaxismo, al mototaxismo le gustó y lo apoyó. (Miguel Celis Cabeza, entrevista realizada a finales de 2012).

Hasta lo que va del tiempo de esta entrevista el alcalde no ha cumplido y existen mototaxistas que les está exigiendo la intermediación a Miguel Celis con la alcaldía porque no les han cumplido lo pactado. La relación con la prensa fue importante, ayudo a la consolidación de los logros antes mencionados de una u otra forma en las disputas políticas y de poder que generaba el conflicto con la institucionalidad.

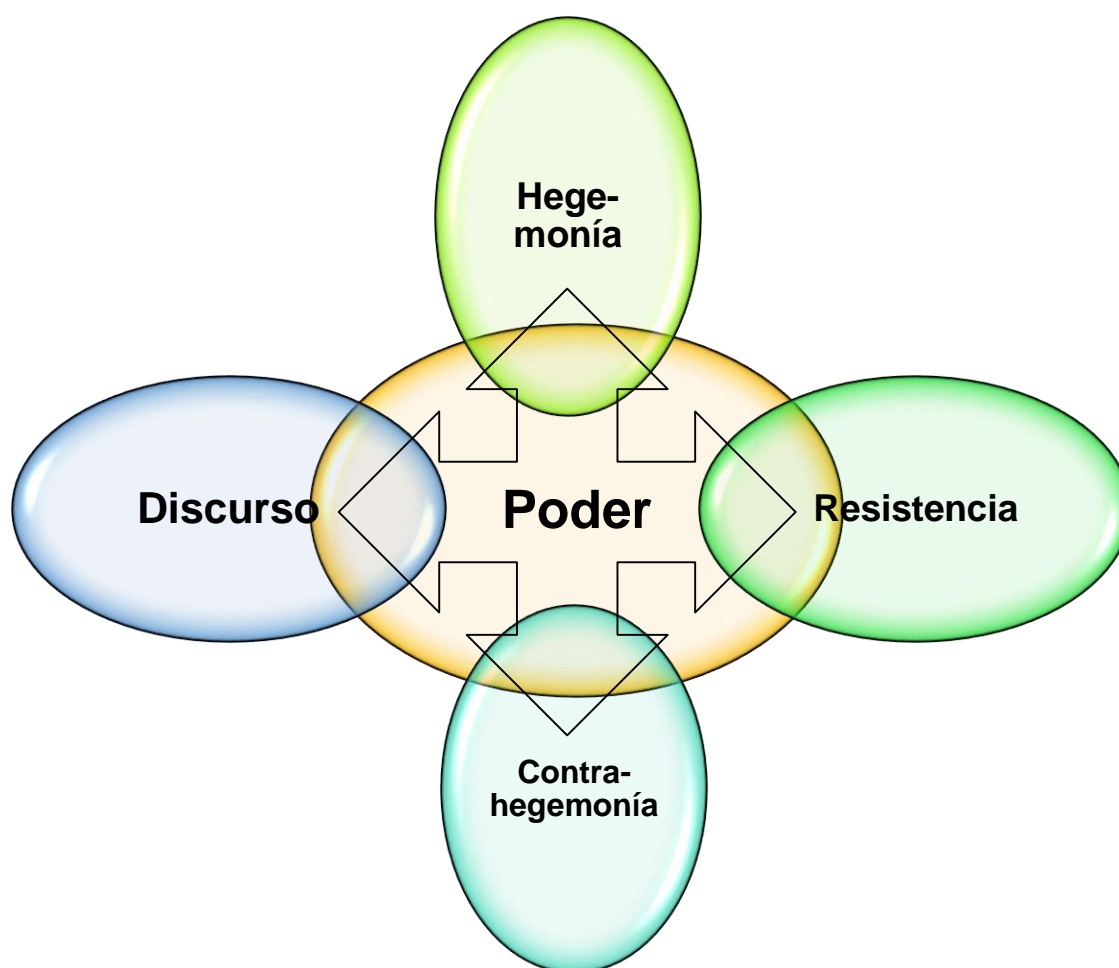
El líder asegura que es una situación compleja, que aunque ha dialogado personalmente con el alcalde pidiéndole que por favor le cumpla lo pactado por que se le está generando un problema con los mismos mototaxistas y posiblemente tengan que hacer una movilización pacífica, y su temor es que en esta movilización hallan personas explosivas que puedan alterar el orden público y afecte considerablemente esta movilización, o en su defecto, dentro de la movilización se introduzcan delincuentes y aprovechen la situación para delinquir. Como dijimos anteriormente, los mototaxistas apoyaron al candidato, Correa gano las elecciones y todavía los mototaxistas están esperando que les cumpla. No obstante, las negociaciones que se puedan dar en el entramado de las relaciones de poder afectivos con posibles alcances políticos, obedecen a esa permanencia en el poder y a la necesidad de ganar la guerra en la mesa y no en la calle, esa es la virtud de las relaciones de poder a nivel político.

Si el poder político procura el cese de una guerra es sólo para perpetuar la relación de fuerza instaurada inscribiéndola en las instituciones, en las desigualdades económicas, en el discurso, en el cuerpo. El ejercicio del poder, es decir, la lucha política, las modificaciones de las relaciones de fuerza, los refuerzos, los enfrentamientos por el poder se dan indefinidamente como guerra continua. Estas relaciones de poder múltiples atraviesan, caracterizan y constituyen el campo social. Por ello, la resistencia, como respuesta al ejercicio del poder sobre el cuerpo, las afecciones, los afectos, las acciones, es constitutiva de las relaciones de poder, aparece en distintos puntos del entramado social como fuerza que puede resistir al poder que intenta

dominarla, pues, la finalidad de este poder es infiltrar cada vez con mayor profundidad la existencia humana, tanto a nivel individual como a nivel de la especie; su objetivo primordial es administrar la vida humana. (Giraldo. 2006 Pg. 118).

3.3. Tácticas y estrategias de Resistencia en las Relaciones de Poder

Anteriormente mostramos las diferentes relaciones de poder que puedan existir con los actores en conflicto predominantes de este fenómeno, con algunos descubrimientos generales de las reacciones ocasionales directas como consecuencia de un hecho en concreto; sin embargo, a continuación, describiremos las tácticas y las estrategias de resistencia que posee especialmente el mototaxismo y sus diferencias para contrarrestar el ejercicio de poder directo por parte del oficialismo, en sus múltiples escenarios. escenarios.



El mejor método como estrategia de resistencia es la que nos menciona el **señor Rodrigo Bastidas**, propietario del lavadero de motos el “El Muchachón”, asegura que los mototaxistas deben tener los documentos en regla; al parecer, es la mejor forma de resistir o para estar dentro de la norma. “Hombe’, la primera medida, ellos tienen que tener los papeles en regla, los dejan trabajar, los dejan trabajar simplemente tienen que respetar las normas que pone el municipio para que ellos trabajen, eso no pasa nada”. (Nicolás Arteaga “el Muchachón”. 2012). Sin duda alguna, si se tiene todos los papeles en regla, seguro obligatorio, licencia de conducción y tecnomecánica, no hay problema en la gran mayoría de las veces, pero, además, la moto debe estar en óptimas condiciones, pero también, el motociclista debe tener los implementos adecuados como casco, chaleco reflexivo, con número de la placa de la moto en el casco y el chaleco, si lleva parrillero debe también tener el casco, con su respectivo número de la placa en el casco. Si nos damos cuenta, son requisitos de los cuales a muchos mototaxistas o motociclistas les falta, de tal manera, que es por ello que se vuelven tan efectivos estos controles cuando se ejercen con mayor frecuencia y en muchos lugares de la ciudad.

Dicho esto, el mototaxista hace uso de las tácticas más usada que es la evasión, reconoce el tipo de tácticas y estrategias para resistir en el momento del ejercicio del poder, la más común es evitar los controles policivos, lo que popularmente se denomina como el “quite”, “el desvío”, “el drible”, “la gambeta”, también los mototaxistas toman una forma un poco más reaccionaria que es pasar por estos controles a alta velocidad, en una lucha de poderes de quien se impone sobre el otro, “a que te quito la moto”, “a que no me la quitas”. Para entender la diferencia entre tácticas y estrategias nos referiremos a De Certeau y posteriormente a Foucault para concretar la semántica conceptual de la resistencia, por tanto, De Certeau dice:

“llamo táctica a la acción calculada que determina la ausencia de un lugar propio. Por tanto, ninguna delimitación de la exterioridad le proporciona una condición de autonomía. La táctica no tiene más lugar que el del otro. Además, debe actuar con el terreno que le impone y organiza la ley de una fuerza extraña [...] es movimiento “en el interior del campo de visión del enemigo” [...] No cuenta con la posibilidad de darse un proyecto global ni de totalizar

al adversario en un espacio distinto, visible y capaz de hacerse objetivo” (Certeau, 1996:43).

“llamo estrategia al cálculo (o a la manipulación) de las relaciones de fuerzas que se hace posible desde que un sujeto de voluntad y de poder (una empresa, un ejército, una ciudad, una institución científica) resulta aislable. La estrategia postula un lugar susceptible de circunscribirse como algo propio y de ser la base donde administrar las relaciones con una exterioridad de metas o de amenazas” (Certeau, 1996:42). La estrategia se ancla en un lugar propio que posibilita a la vez una variedad de formas de dominio: dominio (relativo) del tiempo; dominio visual, óptico y panóptico; dominio de los saberes, conocimientos y verdades. La capacidad de aislar un lugar propio es la que permite asignarle al “otro” una situación de dependencia, de ajenidad, de ausencia de autonomía. Esa es la forma en que funciona la estrategia según Certeau; su propiedad sobre un lugar (lugar de poder, lugar físico, lugar teórico) es una suerte de condición de posibilidad para su eficacia. Por el contrario, es la carencia de esa condición lo que define la táctica, su máxima debilidad y a la vez su potencial condición de fortaleza. Pero se trata de una fortaleza siempre signada por la debilidad, porque como citamos Certeau sostiene que “no cuenta con la posibilidad de totalizar al adversario”. El sujeto que practica las tácticas no es un sujeto sujetado, pero sí limitado a una suerte de resistencia subordinada. Entonces, en definitiva, la táctica es sólo la máxima fortaleza del débil. En (Medina, 2007.P.4)

Gustavo Álvarez, Mototaxista y estudiante dice respecto a las estrategias usadas por él: “Bueno se genera la estrategia, más que todo es evitar el retén y si alguno de los compañeros, este, pasa por el retén o sabe dónde está un retén, entre los mismos compañeros mototaxistas nos avisamos que en tal parte hay un retén, que no pasemos por ahí, que están quitando moto en tal lado, entonces no, no; tratamos de evitar esos retenes, esa es la estrategia más que todo”. (Gustavo Álvarez. 2012). El estudiante de Educación física de la Universidad de Córdoba que suple sus necesidades académicas y personales trabajando como mototaxista

señala otra estrategia de resistencia que es la comunicación entre los mototaxistas, en una especie de compañerismo e identidad se colaboran entre sí porque existe un contrario en común, en este caso los policías con sus retenes.

Es de importancia aclarar y profundizar en los conceptos desarrollados en este capítulo. Si bien es cierto que citamos a Certeau para definir los concepto de tácticas y de estrategias, es solo para tener una guía un poco más clara de la diferencia que se da en un plano contextual a la hora de la terminación del ejercicio del poder y las formas como se dan las relaciones con lo que denominamos la invención del otro²⁵, y que Certeau nos da con un mayor acercamiento de su diferenciación; sin embargo, este autor podría no tener rasgos generales con Michel Foucault con respecto al concepto de Resistencia. Así lo muestra Paula Alba Medina al decirnos que:

Cuando Foucault refiere a las resistencias afirma que las mismas son coextensivas y rigurosamente contemporáneas de las relaciones de poder. Reitero, entonces, su frase: “donde hay poder hay resistencia”. Si en sus trabajos históricos y/o empíricos parece concentrarse, en especial, en la disciplina y sus formas de extensión permanente; en otros trabajos de carácter conceptual, se desprende que la eficacia de la resistencia se construye también (al igual que la del ejercicio de poder) en el marco de la vinculación entre táctica y estrategia de resistencia. Es decir, que la vinculación entre la multiplicidad de tácticas (dimensión colectiva de las resistencias) es constitutiva de la concepción foucaultiana de la resistencia. (Medina, 2007. P.8)

Dejamos claro que nuestra intención no es de poner en discusión en cuál de los dos autores recae el concepto de resistencia con mayor exactitud, sino de entender la semántica conceptual que las dos referencias significativas de la práctica; es decir, que mientras el

²⁵ “Este intento de crear perfiles de subjetividad estatalmente coordinados conlleva el fenómeno que aquí denominamos “la invención del otro”. Al hablar de “invención” no nos referimos solamente al modo en que un cierto grupo de personas se representa mentalmente a otras, sino que apuntamos, más bien, hacia los dispositivos de saber/poder a partir de los cuales esas representaciones son construidas. Antes que como el “ocultamiento” de una identidad cultural preexistente, el problema del “otro” debe ser teóricamente abordado desde la perspectiva del proceso de producción material y simbólica en el que se vieron involucradas las sociedades occidentales a partir del siglo XVI”. (Lander, 2002. p.7)

primero desarrolla y diferencia las tácticas y las estrategias, el segundo las desarrolla en conjunto para determinarlas como resistencia, pero ahondando un poco más en la interrelación del poder cuando se ejerce y cuando se resiste.

3.4. Poder, tácticas y estrategias de resistencia

Siguiendo con lo anterior, entendemos por medio de Foucault que, en todo tipo de ejercicio de poder, existe por lo menos un mínimo grado de resistencia, estas a su vez van determinando cómo se desarrolla cada una ellas según el tipo de relación, los intereses y la estrategia mejor ejecutada. Dentro del mototaxismo existe una gran gama de tácticas y estrategias de resistencia, y aunque estas se dan siempre para evadir una sanción o imposición de cualquier tipo disciplinar, ya hemos dicho que ellas varían según el desarrollo de esta relación, es decir; según el escenario, la intencionalidad u objetivo, lo que está en juego, y por supuesto, los actores. Para ser más explícito, daremos a conocer las múltiples estrategias de resistencia que se pueden dar dentro de un conflicto de intereses particulares y generales.

En el momento mismo en el que se da una relación de poder existe la posibilidad de la resistencia. No estamos atrapados por el poder; siempre es posible modificar su dominio en condiciones determinadas y según una estrategia precisa. Tanto la resistencia como el poder no existen más que en acto, como despliegue de relación de fuerzas, es decir, como lucha, como enfrentamiento, como guerra, no es solo en términos de negación como se debe conceptualizar la resistencia, sino como proceso de creación y de transformación. (Giraldo, 2006. P. 117).

Es por ello que el mototaxista mientras hace su recorrido ya sea con pasajero o sin pasajero está a la expectativa de los retenes que hace la policía aun si el mototaxista tiene los documentos en regla o no. Entre más puede evadir estos retenes, menos expuesto está de un comparendo o del decomiso de la motocicleta. Como el mototaxista ya tiene un mapa cognitivo de donde relativamente hacen estos retenes, y está obligado a pasar por ese lugar porque es la vía más corta a su destino, o la única, el mototaxista apela a una *co-resistencia*,

que no es más que la ayuda de otro motociclista y preferiblemente mototaxista, que venga en vía contraria a donde él mototaxista se dirige y lugar donde se encuentra el supuesto retén de la policía para preguntarle por medio de una seña al otro conductor de la moto si en el lugar por donde acaba de pasar está el retén de la policía. Esta señal es levantar la mano señalando hacia tras de donde proviene el motociclista al cual se le pregunta, a unos treinta o cuarenta metros de distancia estando en movimiento. En esta situación el mototaxista piensa rápidamente cual es la estrategia a desarrollar y decide si se detiene y busca una alternativa, o disminuye la velocidad y divisa a lo lejos si puede pasar el retén con precaución. Esta estrategia de resistencia deriva de la solidaridad gremial que se tiene entre los mototaxistas, aludiendo un factor común que implica que esta colaboración plasmada en una información rápida, puede evitar una sanción y lo que hoy beneficia a un mototaxista mañana puede beneficiarle a otro.

Como sabemos, la situación dada por ocasión es la que determina los tipos de tácticas implementadas, no nos cabe duda –en muchos casos–, que la audacia y experticia de la experiencia del mototaxista es la que establece si sale vencido o vencedor de una acción determinada por su opositor. De esta manera traemos a colación una de esas estrategias de resistencia, las cuales requieren de una buena actuación para salir bien librado de una acción inesperada por parte de un grupo de agentes de la policía de tránsito. Es así como nos cuenta un mototaxista: que una vez estaba estacionado al frente del SENA comercial de la ciudad esperando pasajeros, cuando de la nada le llega un motorizado de la policía y le pide papeles de la moto, él mototaxi le pasa la cedula de ciudadanía y el policía le pregunta que hacía ahí estacionado, y que le entregara también la licencia de conducción, el mototaxista le responde que él no era el conductor, que él solo estaba esperando a su hermano que estaba dentro del SENA, y qué esperara a que el saliera para que le presente la licencia de él. El mototaxi me dice que el policía un poco molesto no le toco otro remedio que entregarle la cedula e irse, porque el policía no iba a esperar mientras que el supuesto hermano saliera del SENA. También otro mototaxista me cuenta otra historia similar donde se aplicó la misma estrategia, pero con algunos cambios de acuerdo al contexto de la acción. Me cuenta que se encontraba estacionado en una clínica famosa en montería que se llama Traumas y Fracturas, donde casi todos los accidentes automovilísticos se llevan ahí, y mientras él estaba sentado las afueras

de la clínica, de repente llegan varios motorizados de la policía, y él cuenta que no tuvo oportunidad de escaparse que la única salida que vio fue sentarse en el puesto de parrillero y tomar el casco del parrillero que por lo general no es cerrado y se logra diferenciar. En ese instante el policía le pide los documentos y él le entrega solo la cedula, el policía le replica que le entregue la licencia y los documentos del vehículo, el mototaxi le dice que él no es el conductor, que el conductor es el hermano que estaba dentro de la clínica. Entonces el policía le dice que se corra de ahí, que estaba mal estacionado y le entrega la cedula, el mototaxista se corre un poco hacia la zona de parqueo que tiene la clínica y se queda ahí esperando. Él cuenta que en ese momento la policía hizo varios comparendos y quitó varias motos. Después de un tiempo antes de irse la policía el mismo agente le pregunta que pasaba con el hermano, porque no había salido, y el mototaxi le responde que ellos se habían caído y que a su hermano lo estaban atendiendo tomándole unas placas, con eso el policía quedo tranquilo, y nuevamente él se salvó de por lo menos un parte, no sin antes decirme *“lo deje mamando”*. En este par de hechos concretos y muy similares, se encontró una relación de poder con su mecanismo de resistencia de acuerdo a la situación presentada. El agente de la policía llega como autoridad civil y con el agregado de ser agente de tránsito el cual implica que tiene la potestad de solicitar no solo los documentos personales, sino también los documentos del vehículo en el cual se encuentra cualquier conductor. En este par de casos uno de los actores, -el mototaxista-, se encuentra en una posición que no le permite negarse a la solicitud de entregar el documento de identidad, y que dicha reacción es de una actitud pasible pero bien definida apelando a la negación de la propiedad de la motocicleta, y por tal razón no tener documentos del mismo; pero que, dándose el caso de encontrarse en dos sitios los cuales uno, en este caso el SENA, y el otro una clínica que por su fama de recibir muchos pacientes accidentados fue creíble dicho argumento, no sin antes saber que el policía no se iba a gastar un tiempo indeterminado para poder acceder a los documentos de la correspondiente motocicleta. Esta estrategia de resistencia ha implicado convergir un número de cualidades de conocimiento y experiencia que solo lo da el tiempo en la calle y la audacia del mototaxista, con la implicación de algunos gestos a la hora de hablarle al policía o su apariencia. Lo que podemos resaltar es que cada situación o hecho concreto requiere de muchas formas según se de esa situación, pero lo cierto es que el mototaxista está en una constante lucha no solo por trabajar sino por tener la menor posibilidad de pérdida.

“Es un lugar común atribuirles a los grupos subordinados una sutileza que, considerada muchas veces por sus superiores como astucia y talento para engañar, proviene en realidad de su posición vulnerable, en la cual rara vez se han dado el lujo de la confrontación directa. Así, existe un violento contraste entre el autocontrol y la conducta indirecta de los que carecen de poder y el comportamiento más desinhibido y directo de los poderosos” (Scott, 2000, p. 167).

Si bien es cierto que James Scott desarrolla en “los Dominados y el Arte de la Resistencia” un planteamiento a nivel general de la resistencia, que radica en la posición permanente del ejercicio del poder de hegemonía superior de una cultura sobre otra dominada, muy distinta a lo que el fenómeno del mototaxismo representa en Montería, frente las relaciones de poder no hegemónicas, traemos esta cita porque creemos que en la práctica, como esencia misma de la resistencia; donde existe en un primer plano, una imposición de una fuerza cualquiera de una intervención dominante, en este caso ejercida por la policía frente al mototaxista, en el que hay una astucia, un control de la situación, y más que eso un conocimiento adquirido de su labor, donde sacó a flote ese talento de engañar al oponente con un poder decisivo dado a su investidura como policía, y el mototaxista con su astucia saca a flote su estrategia de resistencia y sale invicto de esta encrucijada que llamaríamos acto de poder.

En otra ocasión, una vez cuando existía el decreto donde se prohibía el cambio de servicio, es decir, que se prohibía utilizar la motocicleta para transportar a alguien con fines lucrativos, o dicho de mejor forma, que se le comprobara que está ejerciendo la labor de mototaxi inmediatamente los agentes de policía podían quitarle la moto; ocurrió un caso particular donde da muestra la estrategia elaborada por parte de un mototaxista. Cuenta que la policía le quitó la moto en la calle primera con veintiuno y le llevaron la moto al CAI que está en esa calle. Él dice que tenía todos sus papeles en regla y sus implementos completos, y qué el policía al ver esto solo le quedo como recurso aplicarle la norma del cambio de servicio para quitarle la moto. Él mototaxista me cuenta que se acercó al CAI donde estaba su moto con muchas otras que habían quitado y le dijo al policía en cargado del CAI que no le fueran a montar la moto a la grúa para llevársela a los patios, porque venía en camino su abogada para

arreglar el problema porque él tenía todos sus papeles en regla, y dice: “el policía se cago y me dijo que no había ningún problema que se podía llevar la moto”, y así fue que rescato su moto y se evitó el pago de la grúa, y el pago por el parqueo en los patios del tránsito, y sobretodo lo engorroso de ese trámite.

Cuando hacia mi trabajo de campo e intentaba integrar la bahía que queda a las afueras de la Universidad del Sinú, ocurrió que allí permanecía un mototaxi bastante burlón o mamagallista, con un humor negro pero costeño y aunque hay dos o tres que sobresalen por sus críticas burlescas para con los otros mototaxistas, él había sido el único que manifestó su inconformismo frente a mi llegada o atrevida intromisión a su bahía. Me encontraba haciendo la fila habitual en el puesto número cuatro, cuando este personaje llegó, no se enfilo como lo hacen la gran mayoría, sino que parqueo la moto al frente de la primera moto dispuesta a salir. Sin embargo, respetó los turnos anteriores a mí, pero cuando llegó mi turno, el número uno, no tuvo reparo ofrecer el servicio y llevarse la carrera que me correspondía. Lo grandioso de esta escena es cuando el mototaxista que está a mi lado y ocupa el segundo lugar le dice que respete el turno y él le contesta, “yo no le respeto turno a nadie, y menos a un nuevo”, solo sonreí y en el cabo de unos minutos apareció un pasajero requiriendo mi servicio. Claramente se ve una acción de poder a una un sujeto en particular, alguien a quien imponerle su poder por antigüedad e identifica el espacio como suyo, porque de cierta medida le estoy robando sus clientes que siente como suyos por la misma antigüedad, que por supuesto él se resistió a cedérmelo. Pero también es una lucha, y yo ejerzo el de resistir, porque a pesar de ese hecho yo permanezco en la fila hasta que llegue mi turno después de que el agresor se halla ido y seguir yendo a esa bahía para seguir llevando pasajeros. Por supuesto esta pugna deriva de parte mía, mantenerme para posicionarme en este grupo y él a no permitirlo de cierta medida. Aunque creo que no exista una posibilidad de que alguien me diga que no debo estar, allí o tal vez si, para algunos de ellos no deja de ser una usurpación, pero al sostenerme día tras día deja claro mi estrategia de resistencia.

En esta ocasión mostramos un caso donde la microfísica del poder no se da propiamente bajo un parámetro hegemónico de sometimiento político-cultural en su más amplia estructura disciplinar, por parte de una clase dominante y una a someter; sino más bien de un acto circundante dentro de un mismo grupo social, donde se ratifica la posición Foucaultiana

donde afirma que el poder no siempre se da de forma clásica de que una clase dominante lleva el poder a cuesta, es decir lo tiene, y toma uso de el para someter a uno más débil o menos fuerte. Sino que existen muchas esferas del ejercicio del poder como se da en este caso.

Cruzando el puente metálico de la 41 o “puente nuevo”, hay un retén de la policía frente al CAI que queda en el centro de la glorieta bajando el puente. Algunas motos al percatarse seguían de largo para no pasar justo por el retén de la policía, estas motos le hacían el quite al retén de la policía dando la vuelta vía arboletes municipio de Córdoba, pero posteriormente con otro desvío a unos 500 metros para llegar a esta parte de la ciudad. Esta estrategia de resistir a que le coloquen una multa, o le decomisen la moto es porque de antemano sabe el conductor que no tiene los documentos en regla o le falta un implemento de seguridad. Logre observar que paraban solo motos que llevaban parrillero, esa fue la razón por la cual no me paro la policía. Tenían un par de carros estacionados al igual que varias motos detenidas en la parte de arriba del andén en el CAI, y mientras paraban esas motos con parrillero las otras sin parrillero incluido yo, pasábamos normal. Resulta que estaban pidiendo en esa reten lo más mínimo de documentos además del chaleco reflexivo con el número de la placa de la moto en el chaleco, además, el número debe ser reflexivo, como también en los cascos tanto del parrillero como el del conductor. Claramente la estrategia del ejercicio del poder por parte de la policía era bastante agresiva y muy pocas motos lograrían salvarse de la multa y del decomiso de la moto. A unos pocos metros ya se encontraba la Universidad del Sinú y pasando por el frente, me sorprendí mucho porque solo habían dos mototaxistas en la puerta, donde casi siempre hay entre 5 y 10 mototaxistas, lo que nos dio a entender que estaba haciendo efecto el retén de la policía y también procedí a salir de esa zona; siendo está el tipo de resistencia más implementada por parte de los mototaxistas, la evasión y donde esta represión tuvo en gran parte su efecto, era de controlar esa zona por parte de la policía, quitar el mayor número de motos y permitir que el transporte público urbano tenga más pasajeros.

Conclusiones

En este capítulo analizamos los distintos tipos de relaciones de poder y las estrategias de resistencia de diferentes escenarios. La primera está determinado a nivel institucional enmarcado en un juego de relaciones por un grupo organizado de mototaxista legitimado por el gobierno local llamado Asociación de mototaxistas de córdoba (ADEMOCOR) por medio de su presidente Miguel Celis y el segundo escenario desde la calle, donde encontramos las tácticas y estrategias de resistencia, que son consecuencia de las distintas relaciones de poder.

Si Foucault remite las relaciones de poder a un amplio campo de confrontación, y en constante circulación donde “siempre es posible modificar su dominio en condiciones determinadas y según una estrategia precisa, entonces, tanto la resistencia como el poder no existen más que en acto, como despliegue de relación de fuerzas, es decir, como lucha [...] no es solo en términos de negación como se debe conceptuar la resistencia, sino como proceso de creación y transformación” (Foucault, 2006: 117). En este orden, el ejercicio del poder es definido en consecuencia, como la puesta en marcha de unas acciones sobre otras acciones, en el terreno específico de la lucha²⁶. Por su parte, las *estrategias de resistencia* implican entonces una gama posible de medios y tácticas implementados a manera de “modelos de acción” que ponen en evidencia las transformaciones, los refuerzos o diluciones según el escenario y los actores en conflicto:

“En consecuencia, no preguntar a los sujetos cómo, por qué y en nombre de qué derechos pueden aceptar dejarse someter, sino mostrar cómo los fabrican las relaciones de sometimiento concretas. Segundo, se trataría de poner de manifiesto las relaciones de dominación y dejarlas valer en su multiplicidad, su diferencia, su especificidad o su reversibilidad; no buscar, por consiguiente, una especie de soberanía fuente de los poderes; al contrario, mostrar cómo los diferentes operadores de dominación se apoyan unos a

²⁶ “El ejercicio del poder no es un hecho desnudo, un derecho institucional o una estructura que se mantiene o se destruye: es elaborado, transformado, organizado, se asume con procesos que están más o menos ajustados a una situación”. *Ibid.*, p. 20.

otros, remiten unos a otros, en algunos casos se refuerzan y convergen, y otros se niegan o tienden a anularse” (Foucault, 2002. P. 51).

Así, a partir de tal juego continuo de convergencias y negaciones, cuyo propósito central sería bloquear y/o estabilizar una relación de fuerzas, es que el mototaxismo se ha podido insertar de manera efectiva en las dinámicas sociales de la ciudad de Montería, saliendo revestido de legitimación atribuida por amplios sectores populares, que lo asumen como una alternativa viable en materia de movilidad urbana.

Por ello, fenómenos como el mototaxismo terminan siendo integrados a la estructura social y económica de nuestros pueblos: se trataría de la producción y reproducción de unos saberes y prácticas distinta al dictamen hegemónico; como fruto de esa simbiosis cultural construida en este tiempo y espacio caribeño, y donde la resistencia de los sectores populares actúa y cobra sentido en términos de permanencia cultural²⁷.

Recurrimos a Antonio Gramsci para definir el concepto de hegemonía en la cual ajustamos a los intereses generales de la institucionalidad gubernamental y de cierto sector económico y político de montería.

“Gramsci define la hegemonía como dirección política, intelectual y moral”. Hay que distinguir dos aspectos en esta definición: en primer lugar el aspecto más propiamente político, que consiste en la capacidad que tiene una clase dominante de articular a sus intereses los de otros grupos, convirtiéndose así en el elemento director de una voluntad colectiva, y también el aspecto de la dirección intelectual y moral, que indica las condiciones ideológicas que deben ser cumplidas para que sea posible una semejante voluntad colectiva, la manera en que ésta será “cimentada” (Mouffg, 1985. P.130)

A pesar de que un sector de clase social pretende imponer un modelo de movilidad en la ciudad, motivados por interés políticos y económicos, el mototaxismo ha implantado en la

²⁷ “Castell se pregunta cómo las gentes le devuelven sentido a la vida y concluye que lo hacen “resistiendo” desde el ámbito de las culturas regionales y el ámbito del barrio. Ambos igualmente precarios, sometidos al proceso de fragmentación y dispersión, pero desde ellos los movimientos sociales ligan profundamente la lucha por una vida digna a la lucha por la identidad, por la descentralización y por la autogestión” (Barbero, 1991:11).

sociedad Monteriana una nueva práctica de movilidad. Pensarnos una sociedad de carreteras amplias donde una clase social se movilice en carros particulares porque su capacidad adquisitiva es mayor y el resto de la población generalmente de sectores populares lo hagan por medio de empresas privadas de transporte público urbano de buses, es una imposición hegemónica que no obedece a las necesidades generales y más aún cuando la oferta de este modelo es deficiente y costoso. El mototaxismo ha jugado un papel importante en los últimos años el montería, ha transformado la manera como se moviliza la ciudad y no ha bastado la deslegitimación el constante hostigamiento y un sinnúmero de decretos a lo largo de todo este tiempo para erradicarlo, sino que por el contrario sus prácticas contrahegemónicas no construida bajo predeterminadas formas revolucionarias, han transformado las practicas políticas de sostenimiento social por medio de sus interacciones de poder en contra de esa hegemonía. Aunque se han dado mínimas muestras de una organización por medio de estas asociaciones gremiales de mototaxistas, como por ejemplo salir a las calles a protestar un nuevo decreto, tampoco ha sido suficiente para tomar el poder y cambiar hacia nuevas formas ya de manera formal la movilidad de la ciudad.

Es de vital importancia tratar de describir cómo se han venido sosteniendo cultural y económicamente en el tiempo los pueblos del caribe incluyendo, por supuesto a montería, para entender que no ha sido gratuito que este tipo de fenómenos como el mototaxismo han tenido cabida y ha calado en la manera cómo se vive tanto en lo rural como en lo urbano; motivo por el cual nos atrevemos a traer al sociólogo barranquillero Orlando Fals Borda, donde nos da luces acerca de esas formas “efectivas” de resistencia a las cuales las clases populares del Caribe colombiano han acudido, históricamente, frente a formas de dominación implementadas desde las clases dominantes:

“Esta cultura popular, como expresión de resistencia y afirmación de las clases subordinadas, permite adquirir una “identidad regocijante y combativa” que es elemento de la conciencia propia de clase frente a los grupos superiores; es como una versión real y sólida de lo que se ha llamado “identidad cultural

nacional” [...] lo observado en el San Jorge y la depresión momposina confirman estos aspectos positivos del proceso histórico-natural entre nosotros. Ayuda a explicar el porqué y el cómo de la resistencia popular y de la supervivencia cultural y física de las clases explotadas, aún ante la larga ofensiva disgregadora y descomponedora de las clases dominantes en los siglos XIX y XX” (Fals Borda, 2002: 52B).

Es así que, el mototaxismo de una u otra manera, articula y dinamiza la realidad social de la ciudad, y es en ella donde se mantienen fuertemente enraizadas las tradiciones agrícolas y ganaderas, hibridadas con su historia reciente, subscrita por unos procesos de informalidad urbana que dieron cabida para que fenómenos como el mototaxismo se sigan manteniendo.

Por todo lo anterior, es que intentamos acercarnos a esas relaciones de poder que se presentan alrededor del mototaxismo, ya sean económicas o políticas, en donde están referidas o enmarcadas en todos los sistemas sociales como necesidades humanas y que nos han permitido aquí llagar describirlas; en ultimas, como También lo decía Malinowski;

“Son las relaciones sociales las que plasman las infinitas y dúctiles necesidades o los instintos humanos y no viceversa. Hasta donde sabemos, las relaciones de poder parecen estar presentes y ser constitutivas en todos los sistemas sociales, de modo que en el caso del hombre la relación entre agente y el recurso no es sólo una oportunidad de satisfacción de una necesidad, sino también una posibilidad de adquirir poder. En las condiciones humanas, el control de los recursos no tiene como fin único su uso funcional a la satisfacción igualitaria de las necesidades, ya que en la condición humana el control de un recurso se vuelve fuente de poder” (Signorelli, 1999 p. 55-56).

Sin embargo, es precisamente en este tránsito hacia la consolidación de unos valores y principios propios del sistema moderno capitalista, los cuales apuntan a la interiorización de una racionalidad económica que actúa con todos los aspectos de la vida social contemporánea, donde es posible dar cuenta de la persistencia de ese contrapunto existente entre lo formal-informal que remite a ciertas connotaciones en el terreno de la legalidad e

ilegalidad²⁸, y que podemos considerar en el marco de unas condiciones históricas al interior del sistema social caribeño: así, “la ilegalidad, por lo tanto, fue uno de los rasgos sobresalientes del Caribe colombiano. Era toda la sociedad que participaba en la economía ilegal como única posibilidad de sobrevivencia [...] el Caribe constituyó, en ese sentido, una sociedad gobernada por los códigos de la ilegalidad” (Múnera, 1998:73).

²⁸ Al respecto, Michel Foucault aborda este tipo de antagonismo de estrategias a partir de formas de resistencia “como un catalizador químico, de forma de traer a la luz las relaciones de poder, ubicar su posición, encontrar sus puntos de aplicaciones y los métodos usados. [...] por ejemplo, para encontrar lo que nuestra sociedad entiende por sanidad, tal vez deberíamos investigar lo que está aconteciendo en el campo de la insanidad. Y lo que entendemos por legalidad en el campo de la ilegalidad” (Foucault, 1983: 6).

BIBLIOGRAFÍA

Arango Gilberto. 1997. Economía informal subterránea, en Estructura Económica Colombiana. Ed. MC Graw Hil. Bogotá. P. 389.

Araya, Sandra. 2002. "Las representaciones sociales: Ejes teóricos para su discusión" en *Cuaderno de Ciencias Sociales* No. 127. FLACSO. <http://www.flacso.or.cr/fileadmin/documentos/FLACSO/Cuaderno127.pdf>.

Arias, Sosa, L. (2018). Evaluación económica de Sistemas Estratégicos de Transporte Público. Una visión multidimensional del Sistemas de Transporte Público de la ciudad de Montería. Universidad Nacional de Colombia Facultad de ingeniería, Departamento de ingeniería Civil y Agrícola Bogotá D.C., Colombia. Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de: Magister en Ingeniería – Transportes-

Barbero, Jesús. (1991). "Dinámicas Urbanas de la Cultura". Ponencia presentada en el seminario "La ciudad: cultura, espacios y modos de vida" Medellín, abril de 1991. En Revista Gaceta de Colcultura N° 12, Ed. Instituto Colombiano de Cultura. ISSN 0129-1727

Castillo B, (2010). El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en Montería? Barranquilla, Colombia: Editorial Universitaria de la Costa-CUC.

Centro de Transporte Sustentable, (2010). Panorama del Mototaxismo. Investigación realizada por el de México Adriana de Almeida Lobo Directora General Salvador Herrera Montes Director General Adjunto p. 00-33

Chartier, R. (2002). EL MUNDO COMO REPRESENTACIÓN. Roger IEP – Instituto de Estudios Peruanos. Taller Interactivo: Prácticas y Representaciones de la Nación, y Ciudadanía en el Perú Lima

Cepeda, I. Rojas, J. (2009). A las puertas de la hacienda presidencial: Una historia del paramilitarismo en Colombia. Bogotá, Nomos editores.

Certeau, Michel. 2000. La Invención de lo Cotidiano I Artes de hacer Universidad Iberoamericana. Departamento de Historia Instituto Tecnológico y de estudios superiores de occidente. México.

DANE, Proyecciones Municipales y departamentales de población 2006-2020 http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/ProyeccionMunicipios2005_2020.xls

DANE. Proyección poblacional por área, 2005-2020.
<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>

Decreto presidencial 2961 de (2006) “por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal d) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002”. (Martha Amor, 2017. P 12)

Diccionario Pedagógico Universal 1998 Prolibros Editores. Bogotá.

EBRAYAT, J. (1996). Historia de Montería Domus Libri editores. Montería, pagina 17.

Escobar, Arturo. 2007. El desarrollo y la antropología de la modernidad. En *La invención del Tercer Mundo: construcción y reconstrucción del desarrollo*, cap. I Fundación Editorial el perro y la rana: Caracas pg. 19-46.

Fals Borda, O. (2002). HISTORIA DOBLE DE LA COSTA III, Resistencia en el San Jorge. Universidad Nacional de Colombia, Banco de la República el Áncora Editores: Bogotá.

FOUCAUL, M. (2009). Vigilar y Castigar: Nacimiento de la prisión. Mexico, siglo XXI editores.

Foucault, Michel. 2002. Defender la sociedad, Fondo de Cultura Económica: México.

García Cancellini, Néstor. 2007. Culturas Híbridas, Estrategias para Entrar y Salir de la Modernidad. Paidós. Buenos Aires.

Giraldo, Reinaldo. 2006 “*Poder y Resistencia en Michel Foucault*”, en Tabula Rasa. Bogotá -Colombia, No.4: 103-122, enero-junio de 2006
http://www.revistatabularasa.org/numero_cuatro/giraldo.pdf

Guber, Rosana. 2011. La Etnografía. Método campo y reflexividad. Siglo veintiuno Editores: Buenos Aires.

Henao Marta Luz. 1984. Empleo en el sector informal, Empleo, Desarrollo y dinámica Regional. Centro de investigaciones económicas, Universidad de Antioquia p. 82.

Hammersley, Atkinson. 2001. Etnografía. Método de investigación segunda edición. Editorial Paidós: Barcelona

Jaramillo Marín, Jefferson Representaciones sociales, prácticas sociales y órdenes de discurso. Una aproximación conceptual a partir del Análisis Crítico del Discurso Entramado, vol. 8, núm. 2, julio-diciembre, 2012, pp. 124-136 Universidad Libre Cali, Colombia. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=265425848008>

Lander, E. (2002). Ciencias sociales, violencia epistémica y el problema de la “invención del otro” Santiago Castro-Gómez en La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales Perspectivas latinoamericanas. Primera edición: Perspectivas latinoamericanas (Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales CLACSO

Medina, P. (2007). Notas sobre la noción de resistencia en Michel de Certeau. KAIROS. Revista de Temas Sociales. Culturas Juveniles Urbanas Publicación de la Universidad Nacional de San Luis Año 11. N° 20. Noviembre. 1 ISSN 1514-9331. URL: <http://www.revistakairos.org> Proyecto

Monsalve, J. (2006). ¿Qué hacer con el mototaxismo? en revista semana. Edición de septiembre 13: de 2006 Bogotá D. C.).

Mora, M. 2002, La teoría de las representaciones sociales de Serge Moscovici. Universidad de Guadalajara (México). Obtenida el 16 de agosto de 2012, de <http://psicologiasocial.uab.es/athenea/index.php/atheneaDigital/article/viewFile/55/55>

Mouffg, Chantal (1985). Hegemonía, política e ideología: en HEGEMONIA Y ALTERNATIVAS POLÍTICAS EN AMERICA LATINA: Seminario de Morelia. Labastidas Julio martin del Campo siglo XXI editores.

Múnera, Alfonso. 1998. El Fracaso de la Nación. Región, Clase y Raza en el Caribe colombiano (1717 – 1831). Banco de la Republica, El Áncora Editores: Bogotá.

Pardo, Neyla. (1999). Análisis crítico del discurso: un acercamiento a las representaciones sociales. Departamento de Lingüística. UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. FORMA Y FUNCIÓN 12. Santafé de Bogotá.

Pinedo, J. (2012). Urbanización marginal e impacto ambiental en la ciudad de montería. tesis doctoral. Universidad Politécnica de Valencia, departamento de urbanismo. valencia, marzo de 2012

Plan de Ordenamiento Territorial de Montería, adoptado por medio del Acuerdo 0018 de (2002), modificado por el Acuerdo 29 de 2010, conforme a lo dispuesto en la Ley 388 de 1997, y el Decreto Nacional 1077 de 2015 y demás normas reglamentarias. P. 10

Puche, Edgardo. (1998) Crónicas y Estampas de Montería. Gergo Editores. Montería

Restrepo, M. López L. (2014). El mototaxismo en relación con la imagen de ciudad y del ciudadano: Una mirada desde la prensa local en la ciudad de Montería en Miradas N°12 – 2014. ISSN: 0122 994X. P.37 - 51

SIGNORELLI, A. (1999). Antropología urbana. Edición ANTHROPOS y la Universidad Autónoma Metropolitana Barcelona.

Scott, J. (2000). Los dominados y el arte de la resistencia. Discursos ocultos. Mexico D.F. Ediciones Era.

Uriel, A. (2006). Ministro de Transporte, 4 de septiembre. RUEDA DE PRENSA SOBRE DECRETO DEL MOTOTAXISMO

Universidad Nacional de Colombia Facultad de ingeniería, (2018). Departamento de ingeniería Civil y Agrícola Bogotá D.C., Colombia. Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de: Magister en Ingeniería - Transportes

Van Dijk, T. (2001). Algunos principios de una teoría del contexto In: ALED, Revista latinoamericana de estudios del discurso. p. 69-81.

Vergel, J., Osorio, Y., Vega, A. (2018). Motion Graphics: Campaña Mototaxismo Revista Convicciones, 5 (10), 76-80. Julio/diciembre 2018, ISSN 2389-7589 (Online)
<file:///C:/Users/57302/Documents/Articulo%20Mototaxismo%20327-Texto%20del%20articulo-754-1-10-20190313.pdf>

Viviescas, F. (1994). EL BARRIO DE LA INVASIÓN: Los lenguajes de una identidad, En Pobladores Urbanos, en busca de identidad. Julián Arturo Compilador. ICAN-COLCULTURA editores

https://caracol.com.co/radio/2010/05/11/regional/1273538220_296585.html

<https://www.eluniversal.com.co/regional/fracaso-censo-de-mototaxistas-en-monteria-79404-CXEU162725 10-06-2020>11.30 am

A. Anexo: Fotografías de Montería



Recogiendo arena del río Sinú. Foto. 2012. Autor Luis Cuaces.



Vendedor ambulante, obras públicas. Foto 2012, autor Luis Cuaces



Volquetas transportadoras de Arena. Foto 2012, autor Luis Cuaces



Planchon en el rio Sinú. Foto 2012. Autor Luis Cuaces



Carro transportador intermunicipal, puente nuevo, foto 2012, autor Luis Cuaces



Accidente en el puente viejo. Foto 2012. Autor Luis Cuaces



Salida de Montería para Tierralta y Planeta rica. Foto 2012. Autor Luis Cuaces



Entrada al Barrio Canta Claro. Foto 2012. Autor Luis Cuaces



Mototaxistas esperando pasajeros, foto 2012, autor Luis Cuaces



Mototaxista bajando el puente nuevo. Foto 2012, autor Luis Cuaces



Entrada para ir al corregimiento el Sabanal, al lado de la terminal de transporte. Foto 2012 autor Luis Cuaces



Motociclistas y Mototaxistas, Foto 2012, Luis Cuaces



Lavadero de motos. Foto 2012. Autor Luis Cuaces



Motociclista arriando ganado. Foto 2012, autor Luis Cuaces.

