

**TRANSPORTE INFORMAL Y CIUDAD.
UN ANÁLISIS DEL MOTOTAXISMO EN LA COMUNA 18 DE CALI**

YURI ALEJANDRA ZÚÑIGA VICTORIA

**UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES
PROGRAMA DE SOCIOLOGÍA
SANTIAGO DE CALI
2019**

**TRANSPORTE INFORMAL Y CIUDAD.
UN ANÁLISIS DEL MOTOTAXISMO EN LA COMUNA 18 DE CALI**

YURI ALEJANDRA ZÚÑIGA VICTORIA

**Trabajo de Grado para optar por el título de
SOCIÓLOGA**

Director

Francisco Adolfo García Jerez

**UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES
PROGRAMA DE SOCIOLOGÍA
SANTIAGO DE CALI
2019**

Índice de contenido

INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO 1: DESARROLLO URBANO Y DEL TRANSPORTE EN CALI	13
Elementos históricos de la configuración del transporte en Cali	13
Situación actual del transporte urbano en Cali	17
Movilidad y acceso en la comuna 18 de Santiago de Cali	21
CAPÍTULO 2: MOTOTAXISMO EN LA COMUNA 18	38
Modalidades de transporte informal	39
Mototaxismo, la modalidad de transporte informal en la comuna 18 de Cali	44
CAPÍTULO 3: USUARIOS DE MOTOTAXI	61
Usos del mototaxi	63
Motivaciones que tienen los usuarios para hacer uso de mototaxi	66
Estrategias y tácticas de seguridad	72
CAPÍTULO 4: MOTILIDAD Y TRANSPORTE INFORMAL EN LA COMUNA 18	78
Motilidad en las Ciencias Sociales	78
Acceso y apropiación	81
Capital de motilidad	93
CONCLUSIONES	96
BIBLIOGRAFÍA	100

TRANSPORTE INFORMAL Y CIUDAD. UN ANÁLISIS DEL MOTOTAXISMO EN LA COMUNA 18 DE CALI

INTRODUCCIÓN

Los procesos de modernización de las diferentes ciudades de América Latina han estado marcados por el desarrollo económico de éstas. Este desarrollo incidió de manera significativa en el crecimiento demográfico y en la expansión urbana de las ciudades. La forma en que se llevó y se lleva a cabo este proceso han configurado lógicas de expansión y poblamiento disperso y segregado. Este aspecto se ve evidenciado en el espacio urbano y en la oferta de transporte. En ciudades como Santiago de Cali la construcción de un sistema integrado de transporte es considerada un indicador de modernización y de desarrollo, con su implementación se inicia la transición de un Sistema de Transporte Colectivo o un Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO reordenando los patrones de movilidad de la población. Desde que este sistema empezó a funcionar fueron varias las falencias que surgieron y que en la actualidad se mantienen. Estas falencias giran en torno a la escasa cobertura geográfica, a largos tiempos de espera, al déficit de vehículos, entre otros. Razón por la cual los caleños han optado por incluir en su movilidad cotidiana otros medios de transporte. Es en este contexto en el que se inscribe el transporte informal

Los diferentes medios de transporte que se ofrecen en una ciudad corresponden a las exigencias de una población y de un conjunto de actividades que están en constante crecimiento y expansión; estas actividades están vinculadas a aspectos económicos, sociales y culturales. El crecimiento y la expansión de las ciudades se ha producido de manera acelerada y como consecuencia, muchos de estos medios son insuficientes para cubrir la demanda de la población, dando origen a otro tipo de transporte, uno alternativo, informal o emergente que principalmente está por fuera del marco establecido legalmente. El funcionamiento de estas modalidades de transporte se presenta principalmente en el oriente y ladera de la ciudad de Cali, sectores en los que reside gran parte de la población de los estratos 1, 2 y 3. El desarrollo de esta actividad

en la ciudad no solo satisface una demanda de transporte insatisfecha, sino que es considerada, por sus operadores, como una forma de empleo. Una de estas modalidades es el mototaxismo, que en pocas palabras, es el transporte de pasajeros en motocicletas y se presenta principalmente en la zona de ladera de la ciudad pertenecientes a las comunas 18, 19 y 20 de la ciudad.

Los medios que prestan el servicio de transporte en esta comuna 18 son varios. Entre ellos está el SITM-MIO, buses tradicionales que no han salido de circulación, taxis, gualas, automóviles, motocicletas y bicicletas. Sin embargo, con toda esta diversidad, se ha venido presentando un incremento de transporte de tipo informal e ilegal que, como se comentó anteriormente, tiene como característica el transporte de pasajeros a través de una moto. De acuerdo con lo anterior, cabe preguntarse ¿Cuáles son los factores que han influenciado el crecimiento de dicho servicio en este sector? ¿Por qué la producción de este servicio se presenta en zonas de ladera, o como Wallerstein lo denominó, en la periferia de la ciudad? Y si hay otras alternativas, ¿Por qué las personas que se movilizan diariamente en este sector optan por utilizar el mototaxismo como medio de transporte? Asimismo, es indudable que en este sector se presenta una oferta que cubre una demanda de transporte. Pero, ¿Quiénes son las personas que lo utilizan? ¿Cuáles son sus motivaciones para utilizar esta forma de transporte? y ¿Cómo la experiencia de estos usuarios da cuenta de las dinámicas y las lógicas que se establecen en torno a esta actividad y de la manera en que sus prácticas producen y reproducen esta forma de transporte?

En este sentido, el objetivo de esta investigación es analizar la incidencia de la experiencia de los usuarios en la configuración y proliferación del mototaxismo como una forma de transporte alternativo e informal en la comuna 18 de la ciudad de Cali. Para desarrollar este enunciado, lo primero que se hizo fue una descripción del servicio de mototaxi en la comuna, de la forma en que opera y de sus lógicas. Como segunda medida, se identificaron los motivos que tienen los habitantes de la comuna 18 para hacer uso del mototaxi como una forma de transporte, sus prácticas multifuncionales en torno al mototaxismo y las emociones y sensaciones de hombres y mujeres al utilizar el mototaxismo como forma de transporte.

La metodología de esta investigación fue cualitativa, se utilizó el diseño documental y el diseño etnográfico. La revisión documental proporcionó un esbozo de la forma en que se han estructurado los medios de transporte en la ciudad de Cali desde la conformación de esta ciudad particularmente hacia la comuna 18 considerada como zona de ladera. Para ello, las fuentes utilizadas son tanto primarias como secundarias: prensa, planes de desarrollo realizados bajo criterios gubernamentales, ordenanzas, disposiciones municipales que tienen ver con el marco normativo y legal del transporte, actas e informes, artículos académicos, trabajos de grado, además de los informes de resultados del control al servicio de transporte no autorizado realizado por el Grupo de Control y Seguridad Vial de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Para dar cuenta de cómo a partir de la experiencia de los usuarios del servicio de mototaxi contribuye a dar cuenta, entre otras cosas, de las dinámicas, de las lógicas que se establecen en torno a esta actividad, y de la forma en que sus prácticas producen y reproducen esta forma de transporte, se hizo uso de varias fuentes primarias que se inscriben dentro del diseño etnográfico como lo son la observación, observación participante, el diario de campo y 12 entrevistas a usuarios de mototaxi residentes en la comuna. En el capítulo 3 se hacen explícitas las características de los usuarios entrevistados, la forma de selección y el porqué de su elección.

En el primer capítulo titulado “Desarrollo urbano y del transporte” se analizan los elementos históricos en la configuración del transporte en Cali y su desarrollo urbano. Se presenta una descripción de la forma en que se desarrolla el transporte en la actualidad. En este capítulo también describen los aspectos generales de la comuna 18: la conformación de sus barrios y una caracterización sociodemográfica de la comuna. Además, se describe la accesibilidad de la comuna entendida desde una dimensión material. En el capítulo número dos denominado Mototaxismo en la comuna 18 se hace una descripción del mototaxismo como una forma de transporte en este sector de la ciudad. En este capítulo se identifican las principales características del servicio, sus lógicas y dinámicas de servicio: rutas, tarifas, horarios y principales zonas de oferta del servicio.

En el tercer capítulo se identifican los usos que le dan los usuarios a esta modalidad de transporte, así como los motivos y las estrategias y tácticas de seguridad. En el cuarto capítulo se hace una breve descripción de la categoría de motivad y su aplicación en las ciencias sociales, también se describen el acceso y la apropiación, dos características centrales de este concepto, y se analiza la forma en que los usuarios de mototaxi cristalizan estas categorías. Por último se presentan las conclusiones generales del trabajo de investigación.

Estado del arte

Con relación al transporte como objeto de estudio en diferentes diciplinas encontré que gran parte de la producción académica se ha enfocado en el área de la geografía, seguido de ingenierías, particularmente en ingeniería civil, en economía, y en menor medida por la sociología. Además, este tema en cuestión ha tenido mayor aceptación en países del Cono Sur, como, por ejemplo, Argentina, centrándose en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), y en Chile. Es importante resaltar que la categoría de transporte, la mayoría de las veces, está acompañada de la noción de informalidad. Así pues, el interés en las diferentes disciplinas se concentra en el estudio de las diferentes formas de transporte de pasajeros y en la manera en que éste incide en la configuración de lo urbano y de ciudad en la época actual.

En la investigación realizada por Pohl y Sepúlveda (sin año) titulada: *El transporte informal de pasajeros en los 90s: Un estudio de caso en la región metropolitana en Buenos Aires* analiza el crecimiento del transporte informal de pasajeros en el contexto de la precarización laboral y el deterioro del servicio de transporte público regular de pasajeros. Las autoras indican que tanto la conformación como el crecimiento de este tipo de transporte se debe a un proceso de reestructuración socioeconómica que abre paso a políticas neoliberales en el país. La metodología utilizada se concentra en la aplicación de encuestas y entrevistas tanto a los usuarios del transporte como a quienes lo prestan, es decir, los operadores. En este estudio, el transporte informal abarca a

todos aquellos que prestan un servicio de transporte de pasajeros, pero que no poseen el permiso habilitante o no cumplen con los requisitos exigidos por los organismos de regulación, por lo que la informalidad está adscrita a la precarización laboral, para ello, utiliza las nociones de accesibilidad y conectividad, como principales para referirse a una forma de transporte.

El artículo de Andrea Gutiérrez (2005), titulado *Movilidad urbana y transporte alternativo en Buenos Aires*, describe la evolución y situación actual del charter en la Región Metropolitana de Buenos Aires, buscando aportar evidencia para una caracterización de las ciudades insertas en la globalización desde la movilidad. Se destacan dos aspectos: uno que, a pesar de las crecientes restricciones impuestas por la regulación, la actividad crece a lo largo de la década de 1990. Dos, que este crecimiento es acompañado por cambios significativos en el perfil del servicio. En términos generales, se observa un proceso de consolidación del servicio, y una dualización del mismo en términos de calidad y precio. Se perfila un tipo de servicio para “ricos” y otro para “pobres”. En este artículo se trata al transporte alternativo como una forma post-industrial de producción de transporte urbano de pasajeros, resultado de un proceso de reestructuración de la movilidad que acompaña las tendencias económicas y urbanas del capitalismo actual. El transporte alternativo es analizado como efecto de la globalización. La movilidad es vista a través de procesos globalizadores.

Los dos estudios anteriores son un ejemplo de la manera en que se puede abordar desde una perspectiva teórica y metodológica la movilidad urbana y el transporte de tipo alternativo e informal. Estas dos investigaciones están vinculadas al campo de la geografía, por ello se hace un mayor énfasis en la manera en que se distribuye espacial y geográficamente la infraestructura vial, para así dar cuenta de la manera en que se configuran el servicio y el flujo del transporte en la ciudad. Estos estudios hacen una descripción de las formas de transporte y para ello se centran metodológicamente en quienes prestan el servicio y quienes lo utilizan. Hacen uso de encuestas, entrevistas, revisión de normativa vigente y de la manera en que se ha configurado la ciudad económicamente a partir de 1970. Sin embargo, estas dos investigaciones dan

explicaciones insuficientes a las causas que propiciaron la emergencia de estas modalidades.

En *Transporte público, expansión urbana y planeación: Cali 1910-1993*, Vinasco (2016) demuestra la importancia que tuvo el transporte público en la configuración y expansión de la Ciudad de Cali desde que fue constituida como la capital del departamento del Valle del Cauca. El objeto de estudio de esta investigación es el transporte público desde una perspectiva histórica y se centra en los “buses de colores”. El periodo estudiado data desde los inicios del Departamento del Valle hasta inicios de la década de los noventa, periodo en el cual se produjo un conjunto de cambios de diferente naturaleza tanto para el país, como para sus unidades administrativas, en este caso, para el Valle del Cauca. En este estudio, como su nombre lo indica, integra (a través de un modelo explicativo) la expansión urbana, los dispositivos de planeación y el transporte urbano (los buses de colores); por ello, los temas principales en este estudio son: el surgimiento de los barrios, los planes de desarrollo y las rutas de transporte. Además, describe la manera en que surge y cambia la vía institucional del Estado con respecto al transporte público. A través de la reconstrucción de las rutas, se establece una interrelación entre la creación de nuevos barrios y el recorrido de los buses (rutas) hacia el centro de la ciudad, siendo el servicio de transporte el primer servicio que algunos nuevos barrios tuvieron antes que el acueducto y la energía eléctrica, denotando con ello, la importancia que había adquirido el transporte en las dinámicas económicas, sociales y políticas de Cali. La investigación, como su autora lo indica, tiene un enfoque historiográfico, social, político e institucional que dan cuenta en forma pormenorizada del conjunto de vicisitudes que definieron el transporte urbano en Cali en el proceso de modernización del siglo XX.

Por otra parte, el artículo de José Luis Brieva (2007), *El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico* analiza el transporte informal desde un enfoque económico. El artículo realiza una caracterización socioeconómica del mototaxismo como una forma de transporte, a partir de algunas características del mercado de las motos a nivel local y nacional; una caracterización sociodemográfica y socioeconómica de la población mototaxista en Sincelejo; aspectos institucionales y de cultura ciudadana relacionados con la actividad mototaxista y los elementos conexos con la salud de los mototaxistas.

Aunque en este artículo se trata al mototaxismo como una forma de transporte informal y alternativo, las definiciones de estas categorías no se producen. Su relevancia radica en la introducción de estadísticas sobre la compra y venta de motos en la ciudad destinadas al mototaxismo y en la rentabilidad que esta forma de transporte tiene para quienes lo prestan.

Otra investigación que aborda al mototaxismo como una forma de transporte informal es el trabajo de grado realizado por Bonilla Castaño y Celis García (2009), *“Diagnóstico del sector informal del mototaxismo para la Secretaría de Tránsito de Guadalajara de Buga”*. Aquí también se hace una caracterización socioeconómica de esta forma de transporte. Además, este fenómeno es abordado como un problema social, que se deriva de una actividad informal, y en él se brindan antecedentes sobre el sistema de transporte tanto en el país como en el mundo. En este trabajo de grado el mototaxismo es abordado como un problema social que se deriva de una actividad informal. Dicha informalidad es vista a través de una corriente estructural y otra institucional. De ahí la importancia de este documento, pues se separa de la concepción de informalidad que brinda la OIT y el DANE bajo una perspectiva económica. En la concepción institucionalista, la informalidad es vista como una oportunidad más que como un problema; es considerada como una iniciativa y capacidad empresarial a través del emprendimiento. Mientras que en el estructuralista es sinónimo de pobreza, es visto como un problema que hay que erradicar.

Ahora bien, uno de los trabajos en Sociología que aborda el transporte desde una concepción informal es el realizado por Diana Patricia Valdés (2014), denominado *Piratas de asfalto: una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectivas en el oriente de Cali*. Este trabajo de grado presenta una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el Oriente de Cali, centrándose en una detallada descripción de su funcionamiento, estrategias y aspectos principales referentes a esta problemática social que se encuentra en un proceso de proliferación o difusión en diferentes zonas de la ciudad. La autora desarrolla una perspectiva teórica muy variada. Primero se centra en las teorías derivadas del urbanismo y ciudad para definir el contexto en el que se desarrolla el

transporte pirata en el oriente de Cali. Sobre la noción de transporte, ésta es tomada como un problema sociológico derivado de la lectura de Enrique Antolín Iria, que introduce la categoría de “ser transportado” a partir de la forma en que un colectivo se desplaza y su relación con la estructura social, y no del individuo como unidad de análisis, sino a través de la familia, siendo estos los principales factores para la utilidad en el presente proyecto de investigación. Además, utiliza los conceptos *salida*, *voz* y *lealtad* de Albert O. Hirschman para argumentar que frente a los cambios en el sistema de transporte en la ciudad y las dificultades que esto ha representado en la movilidad de las personas, principalmente las que habitan el oriente de la ciudad, los ciudadanos han asumido tres posturas: Utilizar el sistema, ya que en las zonas donde habitan no hay otras opciones de transporte y manifestar frecuentemente sus inconformidades (*voz*); utilizar el sistema a pesar de sus fallas con la esperanza de su mejoría aunque existan otros medios de transporte (*lealtad*); o migrar hacia otras formas de transporte, en este caso el transporte informal (*salida*).

Por último, el texto que tiene un acercamiento más próximo a los objetivos planteados para este proyecto es de Andrés Sánchez Jabba (2011), titulado *La economía del mototaxismo: el caso del Sincelejo*. Este trabajo presenta una caracterización socioeconómica de la población mototaxista de la ciudad. Además, indaga acerca de los factores que inciden sobre la propensión a ejercer el mototaxismo como principal actividad económica y aborda la discusión sobre políticas públicas que permitan afrontar adecuadamente la situación. Por esta razón, este estudio pretende explicar desde un enfoque económico el aumento del mototaxismo, tomando como estudio de caso la ciudad de Sincelejo. Esta investigación utiliza un enfoque económico para explicar las incidencias del mototaxismo en Sincelejo. Su objetivo consiste en indagar acerca de los factores que inciden sobre la propensión a ejercer el mototaxismo como principal actividad económica. Esta es la característica distintiva de los otros estudios mencionados anteriormente, ya que indaga por las motivaciones que tienen las personas de Sincelejo para prestar este tipo de transporte. La explicación que de ello deriva es de tipo estructural y económico (desempleo, tercerización laboral y pobreza), y gubernamental debido a la falta de regularización de esta actividad por parte del

gobierno local. Dentro de estas perspectivas, el autor señala los efectos negativos derivados de la consolidación de este transporte emergente para el desarrollo económico y social de la ciudad. El estudio de Sánchez brinda otro ejemplo, tanto conceptual como metodológico, para abordar esta problemática desde el transporte informal, pero ya a nivel regional.

Como ya he anotado anteriormente, la mayoría de los estudios sobre las diferentes modalidades de transporte giran en torno a enfoques económicos, derivando de ellos una caracterización socioeconómica que hace énfasis en la manera en que se crea y se recrea la oferta de las diferentes modalidades emergentes de transporte. Esta orientación es totalmente válida; sin embargo, no es suficiente para dar cuenta de los factores que inciden primero, en la configuración, y segundo, en la proliferación de dichas modalidades, siendo las motivaciones y la experiencia de los usuarios para hacer uso de estas modalidades de transporte factores clave en el estudio de la movilidad y del transporte. Una investigación que dé cuenta de estos dos componentes debe integrar en su estudio factores sociales, culturales, geográficos, espaciales y estatales. Se debe tener en cuenta, además, el contexto histórico y actual en el que este se desarrolla, sino también el de la urbe. En este sentido, está será la diferencia de esta investigación con respecto a los análisis anteriormente anotados.

CAPÍTULO 1: DESARROLLO URBANO Y DEL TRANSPORTE EN CALI

Elementos históricos de la configuración del transporte en Cali

Las ciudades contemporáneas se caracterizan por ser escenarios de profundas transformaciones. En el espacio urbano se desarrollan nuevas formas de producir, distribuir y consumir bienes y servicios; la aplicación de nuevas tecnologías para la circulación de personas, bienes e información es cada vez más frecuente para responder a las exigencias de la vida en la urbe. Los sistemas de transporte (infraestructura vial, parque automotor, los componentes organizacionales, y los sistemas de regulación de los distintos modos de transporte) tienen como función, de acuerdo con Blanco (2016), facilitar el movimiento de éstos en el territorio, condición necesaria para la materialización de los procesos de producción como de reproducción social. En La Cuestión Urbana (1979) Manuel Castells hace referencia al papel de la tecnología en la transformación de las metrópolis urbanas; su influencia es ejercida a través de los medios de comunicación, introduciendo nuevas actividades de producción y de consumo eliminando así el obstáculo del espacio. Castells menciona que los transportes derivados del uso de la tecnología aseguraron, después de la segunda revolución industrial, la integración de las distintas zonas y funciones de la metrópoli, distribuyendo los flujos internos entre una relación espacio/tiempo aceptable. Además, la difusión del automóvil permitió la dispersión urbana en las grandes zonas de residencia individual extendidas en toda el área y ligadas por vías rápidas de circulación a las diferentes actividades. (p.p 29). De esta forma, el transporte como infraestructura de vinculación es necesaria para la concentración y expansión económica y territorial que apareja el proceso de mundialización (Gutiérrez, 2000). Sobre la importancia del transporte en las urbes, esta autora también señala que:

“el transporte, en tanto que parte del proceso de acumulación del capital y elemento constitutivo de la producción del espacio urbano, cumple la doble función de: posibilitar la concentración y especialización de actividades y la expansión territorial del aglomerado; intervenir en la valorización diferencial del suelo mediante la distribución

espacial de accesibilidad, generando desigualdades socio-espaciales al interior de la ciudad. Por lo tanto, el transporte, en cuanto herramienta de organización y control del espacio, también cambia conforme se reorganiza la economía y su base territorial, generando y/o profundizando desequilibrios territoriales y socioeconómicos.” (Gutiérrez, 2000 pág. 3-4)

En este sentido, puede decirse que el transporte juega un papel activo dentro del desarrollo de las ciudades; por lo tanto, las diferentes decisiones que se tomen en este campo caracterizan de forma definitiva el crecimiento y las probabilidades de un desarrollo congruente y sostenible, por lo que es importante apreciar la relación del transporte con la ciudad a lo largo de su historia. Para el caso de Cali, el transporte fue decisivo para el desarrollo de la urbe tal y como la conocemos hoy. Mejía (2012) indica que la producción social, económica, cultural y política del espacio en Cali fue posible gracias a, primero, la existencia del puerto marítimo de Buenaventura; segundo, la industria azucarera del Valle del Cauca y; tercero, a un soporte material que hiciera posible la comunicación en el Valle: el Ferrocarril del Pacífico. Con la llegada del tranvía y del Ferrocarril (1915), Cali se convirtió en el epicentro económico, social, político y cultural de la región (Orrego, 2010). Además, su posición geográfica, la finalización de la guerra de los Mil Días y la apertura del Canal de Panamá (1914) fueron aspectos que permitieron la transformación social y la integración económica de Cali en la economía nacional. Las consecuencias inmediatas de este proceso fueron una mayor inversión en infraestructura, la creación de nuevas empresas industriales y comerciales, el aumento en la demanda de mano de obra y el crecimiento de las migraciones, atraídas principalmente por la oferta laboral (Vinasco, 2016)

De acuerdo con Moller (2006) el tranvía se constituyó como el principal medio de transporte urbano en la ciudad. A pesar que sus locomotoras tecnológicamente estaban atrasadas, sirvieron para conectar a muchos sectores de la ciudad. Este autor indica que, con el tiempo, dicha infraestructura comenzó a ser objeto de quejas por parte de los usuarios y la comunidad en general, puesto que su falta de mantenimiento generaba contaminación, haciendo fastidioso el paseo dominical o cotidiano. Con el desarrollo en infraestructura que impulsó el tranvía, “apareció en las calles empedradas el automóvil

y demás vehículos similares de todo tipo y marca, las gentes de Cali empezaron a olvidarse del tranvía de forma ingrata” (Moller, 2006). Ello derivó en una crisis económica del sistema de locomoción y, según Rolf Moller, los empresarios decidieron cederlo en venta al ingenio Manuelita para el acarreo de caña. Como consecuencia de ello, se dio espacio para el desarrollo del transporte público colectivo en buses y el aumento del uso de los automóviles particulares.

Para 1920 ya se pronunciaban las primeras modalidades de transporte. Este servicio de transporte era de carácter privado. De acuerdo con Vinasco (2016) la oferta de servicios de transporte locales consistía en un servicio prestado por conductores en automóviles al público en general, cobrado según el tiempo o el recorrido realizado. Para la autora, estas modalidades son las primeras formas “modernas” de transporte propiamente urbano que encontramos en la ciudad; el *Servicio Urbano* del tranvía puede ser considerado la primera ruta de transporte público urbano de Cali, aunque aún debía conservar su conexión con un transporte intermunicipal para ser rentable, razón por la cual sus horarios estaban sujetos al itinerario del Ferrocarril. En este sentido, puede decirse que en las dos primeras décadas del siglo XX, Cali no contaba aún con un transporte de carácter propiamente urbano y colectivo que dependiera exclusivamente de los viajes dentro de la ciudad. Fue unos años más tarde, con las dinámicas de vivienda planteadas por el barrio San Fernando, que este tipo de transporte se constituyó en verdadera necesidad para los habitantes de la ciudad y en negocio viable para quienes prestaran el servicio (Vinasco, 2016).

El transporte de pasajeros de carácter público y urbano surgió a la par con la conformación del Barrio San Fernando (1928). En ese momento, la ciudad empezó a expandirse geográficamente y ya no era posible recorrerla a pie. Con ello se dio el surgimiento de la primera empresa de buses urbanos, operada por la Compañía Comercial San Fernando, que era la encargada de ofrecer a los habitantes del nuevo barrio todas las comodidades para residir sin inconvenientes lejos del perímetro urbano, ya que se encontraban ubicados a unas 20 cuadras del área urbana de la ciudad y a 2,5 kilómetros del centro (Vásquez, 1995). Según Vinasco (2016), a finales de la década del veinte y durante la década del treinta, la mayoría de rutas tenían como principales

puntos de origen-destino a los barrios San Fernando, El Peñón y Granada, sectores de clase media y alta, lo que evidencia que el transporte público en sus inicios tuvo como principal impulso los barrios periféricos para familias con altos ingresos.

A partir de la década del cuarenta, el desarrollo del transporte público en Cali estuvo ligado al continuo y acelerado crecimiento perimetral de la ciudad, debido a sus altas tasas de crecimiento poblacional (Vinasco, 2016). La proliferación de nuevos barrios y la expansión continua y acelerada de la ciudad requería el suministro de servicios básicos como acueducto, energía, vías y transporte; servicios que empezaron a ser suplidos de manera precaria por los mismos habitantes en los barrios informales, y en muchos de los formales que habían sido entregados por programas de vivienda estatal pero sin servicios básicos (Mosquera, 1984).

Una de las principales conclusiones a las que llega Vinasco (2016), en su trabajo de grado sobre la historia del transporte público en Cali en el Siglo XX, es que en las primeras décadas (1910-1930) el crecimiento demográfico de la ciudad, derivado de las migraciones campo-ciudad, no puede ser tomado como un determinante de la necesidad real de transporte urbano, puesto que en aquella época la traza urbana y las zonas continuas tenían la capacidad de albergar a la población existente. Como ya se ha anotado anteriormente, la necesidad real de transporte urbano surge a partir de la expansión discontinua de la ciudad iniciada principalmente con el barrio San Fernando y en menor medida con barrios como El Peñón y Granada. Esta autora también indica que muchas de las empresas de transporte, al igual que los barrios informales, surgieron y funcionaron antes de constituirse formalmente; respondiendo a las demandas de movilización que exigían los ciudadanos, por esta razón, el servicio de transporte fue para muchos asentamientos informales el primer servicio público antes que el agua y la energía.

De acuerdo con lo anterior, puede decirse que existe una estrecha relación entre los procesos de expansión urbana y la organización y/o ejecución del transporte en las ciudades (Valdés, 2014). Además, estos factores pueden tomarse como un signo de modernización y la llegada del transporte público a un sector en símbolo de progreso. Sin embargo, se evidencia el surgimiento de otros aspectos a la par con este proceso

modernizador de la ciudad por medio de la implementación de sistemas de transporte, tales como segregación urbana, siendo el resultado de la configuración espacial de la ciudad, sino también de formas segregadas de movilidad. Esto conlleva, según Valdés (2014), por un lado, a nuevas oportunidades de residencia en la periferia y apertura de nuevas carreteras y vías y, por otro, lado mayores tiempos en los desplazamientos y menor accesibilidad a los servicios públicos incluyendo el transporte.

Situación actual del transporte urbano en Cali

En la actualidad el transporte en la ciudad es de carácter público y privado. El sistema de transporte público opera bajo la modalidad Bus de Transito Rápido (BRT por sus siglas en inglés) y se denomina Masivo Integrado de Occidente (MIO). Asimismo, existen otras modalidades de carácter colectivo, como es el caso de los buses tradicionales que no han salido de circulación, los taxis y otras modalidades de carácter informal/ilegal que han surgido paulatinamente en la última década tales como carros piratas, mototaxis, taxis colectivos, UBER¹, Cabify, Picap, UrbeMoto Cuper, entre otras. El transporte privado se caracteriza por ser motorizado y no motorizado, los más representativos son los automóviles, las motocicletas y las bicicletas. Se diferencian, principalmente, de los de transporte público porque los vehículos no hacen parte de la oferta de transporte. En un sistema público de buses, la demanda son los pasajeros y la oferta son los autobuses, las estaciones, los horarios, las vías y los conductores. Por el contrario, para los viajes en automóvil, la demanda son los viajeros y sus automóviles, y la oferta son las vías.

En la ciudad, para el mes de agosto del año 2017, había registrado un parque automotor de 671.607 vehículos, de acuerdo con las cifras del Registro Único Nacional de

¹ El Tiempo: "Transporte informal, un problema en el país más allá de Uber". Publicado el 17 de enero de 2017 [En línea]

Transporte (RUNT)², mientras que para julio del mismo año en la ciudad habían registradas 215.162 motos³, lo que demuestra una preferencia por el transporte privado motorizado.

El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de Cali surge en 2008 como una política pública de movilidad para que contribuyera a mejorar los problemas de ésta. El modelo es tomando a partir de las experiencias exitosas de Curitiba, Porto Alegre (en Brasil) y Bogotá. El sistema BRT en Curitiba fue implementado inicialmente en 1972 como parte de una política de planeación urbana debido al crecimiento demográfico que empezó a experimentar la ciudad (Pardo, 2009). Dicho plan se denominó “Plan General de Curitiba” y fue aprobado en 1968. Su objetivo era superar problemas de movilidad, con una tarifa a bajo costo y calidad para los pasajeros (Erazo, V & Erazo, A. 2013). Este se caracteriza por ser un sistema integrado de transporte de masas, llamado La *Red Integrada de Transporte* (RIT), siendo el primer sistema de autobús de tránsito rápido en el mundo.

En el análisis de la política pública de movilidad del sistema integrado de transporte masivo que realizan Erazo y Erazo (2013) se mencionan varias características de la RIT como sistema de transporte: este sistema se compone de modernas terminales de pasajeros interconectadas por carriles que son de uso exclusivo para buses biarticulados y dos categorías de buses que contribuyen al rápido intercambio de pasajeros, estos son los buses ligeros “*ligeirinho*” y rutas alimentadoras de múltiples colores. La Red Integrada de Transporte de Curitiba cuenta con más de 72 km de vías exclusivas para sus buses. Las autoras mencionan que el sistema también ayudó a la conexión de la ciudad con otros municipios de la región metropolitana. Asimismo, indican que el éxito del caso Curitiba tuvo fundamento en la interacción que hubo entre la planificación y la política. La experiencia de la ciudad brasileña fue acogida por otras áreas

² El País: “El 31 % de los vehículos que circulan en Cali no tienen Soat”. Publicado el 6 de agosto de 2017. [En línea]

³ La República: “Hay 7,4 millones de motos matriculadas en el Runt”. Publicado el 5 de Julio de 2017. [En línea]

metropolitanas latinoamericanas. En Colombia la implementación de este modelo se inició con Transmilenio (2000), luego Pereira (Megabus), Cartagena (Transcaribe), Bucaramanga (Metrolínea), Medellín (Metroplus), Barranquilla (Transmetro) y Cali (MIO) (Cárdenas, 2011).

De acuerdo con Cárdenas (2011), las estrategias gubernamentales tienen como objetivo la recuperación del espacio público, la movilidad alternativa, el desestimulo del vehículo particular, también mayor eficiencia económica a través del ahorro de tiempos de viaje y costos de operación, protección ambiental, seguridad por la disminución de accidentalidad y áreas metropolitanas habitables con niveles adecuados de calidad de vida, es decir, ciudades socialmente saludables. Siguiendo estos lineamientos se implementó el SITM-MIO en la ciudad de Cali y en las ciudades colombianas anteriormente mencionadas. Cárdenas (2011) también señala que la implementación de este moderno sistema de transporte público genera una serie de beneficios de orden social, ambiental, económico y físico-espacial; la ciudad es atravesada por un proceso de modernización en el que se reconfiguran diferentes aspectos urbanísticos paisajísticos y arquitectónicos mediante una renovación urbana integral (Moreno, et al, 2012). Asimismo, busca una mejora en la movilidad peatonal y acceso al sistema por parte de personas con capacidades diferentes mediante la construcción de andenes, separadores, entre otros.

Cárdenas (2011; 2013), Moreno, et al, (2012) y Valdés (2014) señalan que a pesar que el SITM-MIO se orienta hacia un desarrollo urbano que brinda prioridad a la infraestructura vial, espacios públicos, andenes, ciclorutas, infraestructura para peatones, estaciones y terminales para el sistema de transporte masivo, ha conllevado un cambio en el modelo de transporte en la ciudad. Por un lado, los ciudadanos han tenido que rehacer sus patrones de movilidad; por el otro, el déficit de pasajeros transportados, la oferta de buses y rutas, los tiempos en los desplazamientos, las bajas frecuencias y el hacinamiento en los buses son algunos de los aspectos que se cuestionan sobre la eficacia del SITM-MIO en la ciudad. El servicio de transporte prestado por el SITM-MIO no cubre con la demanda de transporte que se genera en toda la ciudad y por ende tampoco cubre todos sectores de ésta, puesto que se ha centrado en algunas zonas,

estableciendo con ello patrones de segregación espacial. En un artículo publicado por el periódico el País, el profesor Harvy Vivas, argumenta que:

“Las zonas longitudinales, que es todo el eje central de la ciudad, donde se localizan clases medias, tienen facilidades de accesibilidad, inclusive toda la infraestructura de transporte, las principales troncales, mientras que las personas que están en las zonas marginales (oriente y ladera) tienen que acudir al sistema complementario, utilizar las gualas y transportes alternativos, lo que hace que en una intermodalidad no formal los tiempos de desplazamiento sean supremamente altos”⁴

En el mismo artículo del diario El País, el profesor Ciro Jaramillo indica que, si bien el sistema de transporte no es el único determinante de la segregación, si es un elemento que aporta mucho en esas condiciones, se evidencian tiempos de viaje muy prolongados, la provisión y oferta de transporte es limitada. Se identifica que el sistema legalmente establecido no presta esos servicios facilitando la aparición de los sistemas informales.⁵

En la ciudad de Cali existe una demanda de transporte insatisfecha y como consecuencia genera una nueva oferta de transporte que cumpla con las necesidades de la población en donde el SITM-MIO es deficiente. De acuerdo con Harvy Vivas⁶, El Distrito de Agua Blanca constituido por más de cinco comunas ubicadas en la franja oriental de la ciudad, junto con la zona de ladera, que incluye tres comunas y zona rural, concentran las peores condiciones de pobreza de la ciudad y las mayores distancias sociales respecto de la zona longitudinal, y también en donde el MIO presenta severas deficiencias y problemas graves de frecuencia que han dado pie a la proliferación del transporte informal y a

⁴ El País: “Los más pobres de Cali tienen el peor transporte”. Publicado el 28 de mayo del 2017. [En línea]

⁵ *Ibíd.*

⁶ *Ibíd.*

soluciones alternativas como las motos que en los últimos cinco años han aumentado en más de un 115 por ciento.⁷

Movilidad y acceso en la comuna 18 de Santiago de Cali

Según Franco (2012), la comuna 18 empezó a consolidarse alrededor de 1930 con la aparición de asentamientos a lo largo la Calle 5ta y vía que conducía al sur del departamento del Valle (Autopista Simón Bolívar), siendo esta su primera ola de desarrollo. En 1946 se crearon oficialmente los primeros barrios formales en la parte plana de la comuna: Buenos Aires, Caldas, Los Chorros y Jordán; además se conformaron los Cuarteles de Nápoles que corresponden a la Tercera Brigada del Ejército. Un año más tarde, se oficializó la construcción del barrio Meléndez.

Una segunda ola de desarrollo se presentó a mediados de la década de los setenta cuando se construyeron los barrios Farallones (1975) y Francisco Eladio Ramírez (1977). Sin embargo, es en esa misma época en la que empezaron a aparecer los primeros asentamientos informales en la parte alta de la Comuna: Polvorines (1972), Alto Nápoles y Los Chorros (1980). Posteriormente se conformó legalmente el barrio Prados del Sur en 1982, mientras continuaba la invasión de la ladera. Ilegalmente se conformaron La Esperanza y Las Palmas (1985), La cruz (1987), Las Veraneras y Brisas de la Chorrera (1988). Durante esa misma época se conformaron legalmente los barrios Horizontes y Mario Correa Rengifo (1987). En la década de los noventa también hubo un desarrollo paralelo de la urbanización formal y la informal. Se consolidaron formalmente los barrios Lourdes (1991), Colinas del Sur, Alférez Real y Nápoles (1993) y los asentamientos Tanques y La Choclona (1990), Mandarinos (1992) y Las Palmas II

⁷Vivas, Harvy: (2017). "Cali: un caso de progreso con lunares y con segregación etno-social persistente." En: Razón Pública. [En línea] <https://www.razonpublica.com/index.php/econom-y-sociedad-temas-29/10653-cali-un-caso-de-progreso-con-lunares-y-con-segregaci%C3%B3n-etno-social-persistente.html>

(1998). Entre el año 2000 y 2009, se conformaron cuatro nuevos asentamientos: Pampas del Mirador (2000), Invasión Alto Nápoles (sector Comedores), Comunidad Indígena Alto Nápoles y El Árbol (2009)

En esta segunda ola de desarrollo de la comuna se evidencia una ocupación del territorio de manera ilegal; es decir, que el crecimiento de la comuna ha estado ligado a prácticas informales. Según Santana (2015), una de las características más relevantes en cuanto al crecimiento poblacional y en la extensión territorial en este sector de la ciudad durante los últimos trece años está asociada a la conformación de asentamientos informales, ligados en gran medida, a la migración interna que sufrió el país después de la segunda mitad del siglo XX y al desplazamiento forzado.

Según el censo de 2005 realizado por el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística) la población total es el 4,9% de la población total de la ciudad; es decir, 100.276 habitantes, de los cuales el 49,2% son hombres (49.384) y el 50,8% mujeres (50.922). 1.042 se reconocieron como indígenas y 13.541 como negros, mulatos o afrocolombianos. Se registra, además, que 20.651 hombres y 23.501 mujeres, que representan el 45,1% de la población de la comuna, nacieron en un municipio diferente a Cali⁸. Esto indica el alto peso de la migración que tiene en la composición poblacional de la comuna, así como en su expansión urbana concentrada en zonas altas, (Santana, 2015), la gran mayoría consideradas inestables y con requerimientos de obras de mitigación de riesgos como hundimientos y deslizamientos de tierras (Departamento Administrativo de planeación Municipal, 2003).

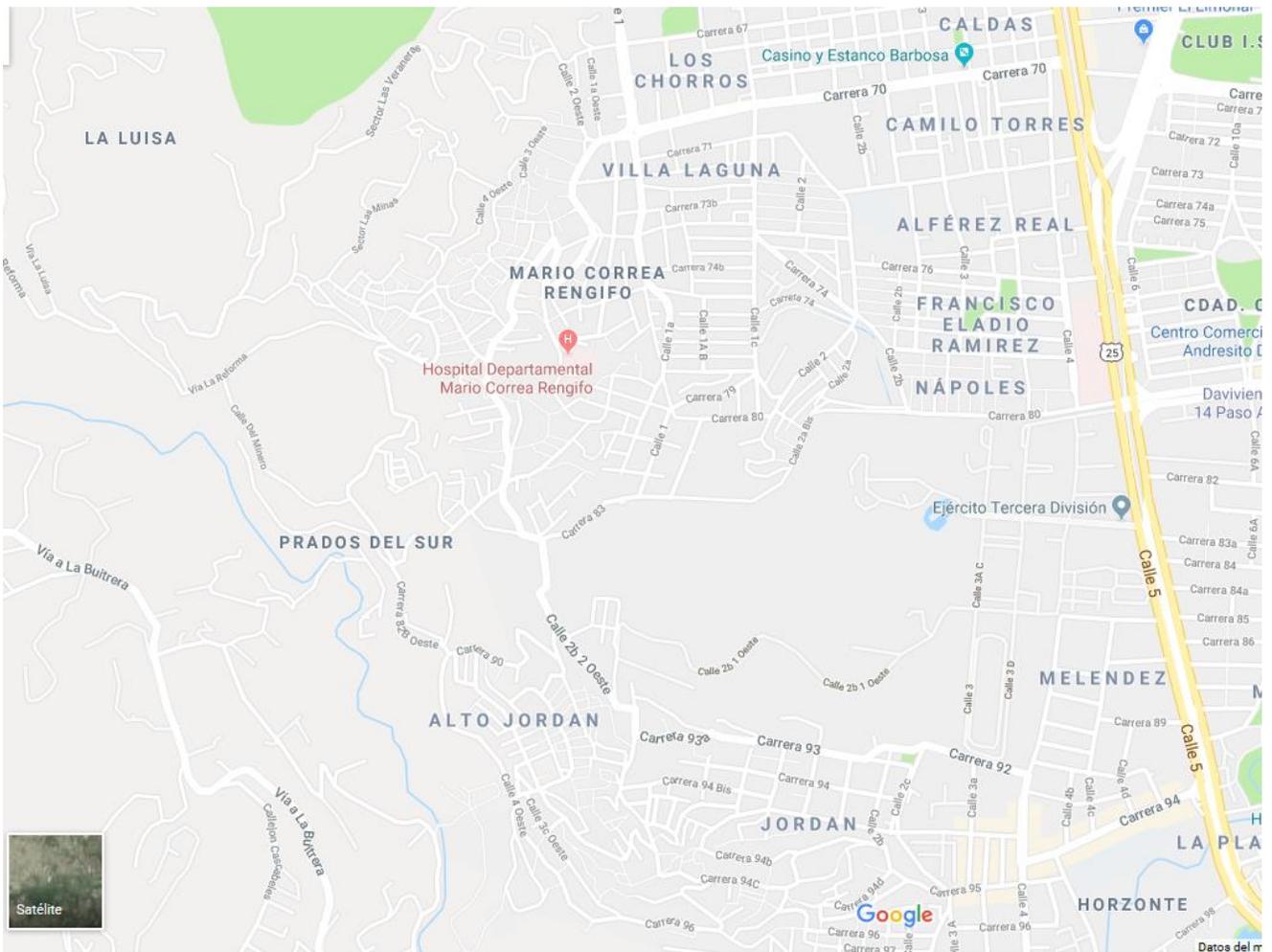
La comuna limita en el costado oriental con la Calle Quinta, una vía arteria principal que vincula de manera longitudinal el centro con el sur de la ciudad. Este eje además sirve como vía troncal del Sistema de transporte público “Masivo Integrado de Occidente” (MIO). Por otro lado, existen dos ejes transversales que son vías arterias secundarias (carrera 70 y carrera 80) que conectan el sector norte de la Comuna en el

⁸ Censo DANE 2005. Fecha de consulta: 13 octubre del 2017.

sentido oriente-occidente, pero sólo llegan a cubrir los barrios de la parte plana. Como complemento de las vías arterias están las vías conectoras que unen el interior de los barrios con los ejes viales de mayor jerarquía. Las carreras son la 73, 94 y 94A y la calle 4. (Franco, 2012). La comuna se caracteriza por ser eminentemente de carácter residencial, sin embargo, se puede observar que a lo largo de esta se presentan sectores destinados al comercio y de pequeña industria, sobre todo en el sector de Meléndez (carrera 94) y en la Calle Quinta entre las carreras 67 y 75.

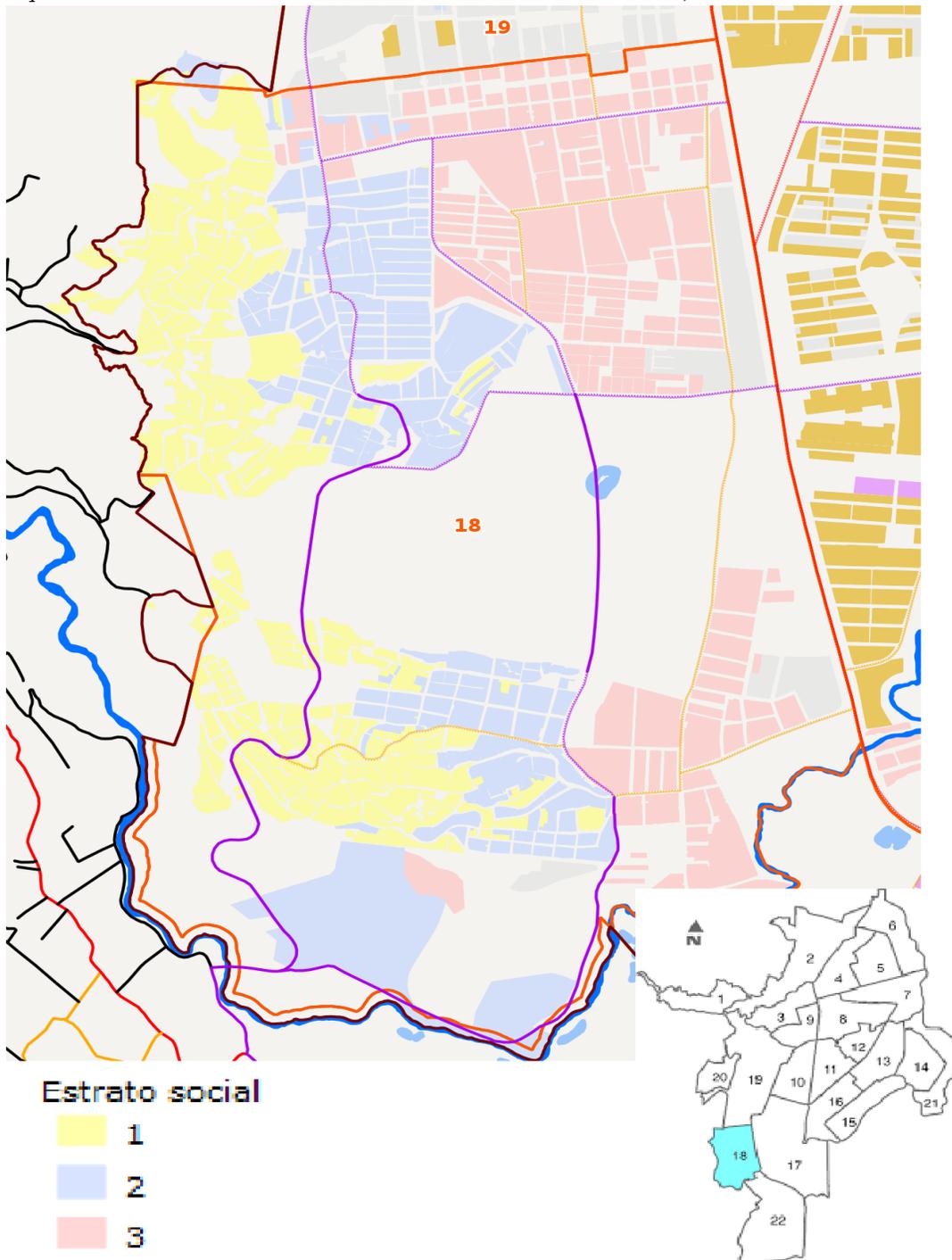
Franco (2012) indica que la malla vial de la Comuna es coherente y ordenada en los barrios legalmente constituidos, pero en los asentamientos informales -que han ocupado el territorio por varias décadas- es una malla incompleta, con pavimentos en mal estado o sin ningún tipo de pavimentación. Esta situación dificulta la accesibilidad de los habitantes a las zonas de ladera. Además, las vías de acceso son muy restringidas: las tres vías principales cuentan con un solo carril para cada sentido, y ello genera un efecto negativo en la circulación de vehículos, ciclistas y peatones que transitan diariamente por el sector, principalmente en horas pico, puesto que se genera una gran congestión y ello se traduce en el aumento significativo del tiempo de traslado de un lado a otro sino, también en una mayor accidentalidad. Una de las causas de fragmentación en la malla vial y del difícil acceso a la comuna es la conformación de la Tercera Brigada del Ejército Nacional puesto que divide la comuna en una zona norte y zona sur, lo que imposibilita un uso racional de las vías. Además, impide el normal flujo de comunicaciones terrestres, y un adecuado desarrollo del comercio (Santana, 2015).

En el mapa No. 1 se puede ver la comuna 18 desde una perspectiva satelital, en él se puede observar las dos zonas de la comuna (la zona norte y la zona sur) divididas por el batallón de la Tercera Brigada del Ejército Nacional. En el mapa No. 2 se puede observar una división por estrato socioeconómico de la comuna.



Mapa 1: Vista satelital de la comuna 18

Mapa 2: Estratificación social de la Comuna 18. Fuente IDESC, 2014



En este sentido, cabe preguntarse ¿Qué es la accesibilidad? ¿Cuál es la accesibilidad de la comuna 18 de Cali? De acuerdo con Kauffman (2004) el acceso o la accesibilidad es uno de los tres elementos centrales de la motilidad⁹ y hace referencia al abanico de posibles opciones de movilidad de acuerdo con el lugar, el tiempo, el contexto, entre otros. Este campo de oportunidades viene definido tanto por las circunstancias del individuo como por su entorno, es decir, que depende tanto de las cualidades de cada individuo (en términos de habilidades personales y posición en la estructura social) como de las posibilidades que se derivan de la organización social del transporte (políticas de transporte, sistema de transporte, etc.). Para este autor el acceso es condicionado por las opciones y las condiciones con las que cuente el individuo. Las opciones hacen referencia a la disponibilidad de los medios de transporte y de las comunicaciones. Las condiciones hacen referencia a la accesibilidad de las opciones en términos de costos específicos de ubicación, logística y otras restricciones. Obviamente, el acceso depende de la distribución espacial de la población y de la infraestructura (por ejemplo, ciudades ofrecen una gama diferente de opciones de bienes y servicios), sedimentación de políticas espaciales (por ejemplo, transporte y accesibilidad) y posición socioeconómica, (posición en una jerarquía o red social).

Para Miralles (2003), la accesibilidad hace referencia a “la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercerse su derecho como ciudadano” (p. 14). La accesibilidad además de una dimensión territorial, también es una característica individual en relación con el número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades. También indica que la accesibilidad no está uniformemente distribuida a todos los habitantes de un sector, sino que:

“cada persona o colectivo de individuos tiene su ámbito espaciotemporal de accesibilidad definido por la organización territorial que caracteriza su ámbito espacial pero también por los vínculos de relación, el nivel de renta, los roles sociales de género, la edad, la procedencia sociocultural, etc. Por tanto, no puede

⁹ El término motilidad se usa en biología y medicina para designar la capacidad de movimiento de un animal. En sociología, el término no es completamente nuevo, ya que Bauman lo usa esporádicamente en *Liquid Modernity* (2000) para describir la capacidad que tiene un individuo para ser móvil.

hablarse de la existencia de una accesibilidad genérica para todas las personas de una determinada área”. (p. 14)

Hernández (2012), define la accesibilidad como el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad y los recursos y activos con los que cuentan los hogares para aprovecharlas. Destaca de su definición la noción de potencialidad, indicando que el estudio de la accesibilidad requiere ir más allá de los movimientos conocidos u observables. Esta definición le otorga gran importancia a nociones como derecho, ejercicio de la ciudadanía e inclusión, reconociendo con ello la naturaleza pública de la accesibilidad y de la movilidad. Este autor identifica cuatro dimensiones que hacen parte de la definición del concepto de accesibilidad:

- a) De oferta: relacionada al bien que se provee, a la red ofrecida y su extensión, los tiempos que impone a quien traslada, sus rasgos (horarios, regularidad, extensión temporal), su calidad en términos de la comodidad y seguridad de su material tanto rodante como estático, y la información que pone a disposición de los individuos.
- b) De institucionalidad: se refiere a los componentes que definen el grado de desmercantilización monetaria de esa red. Entre ellos se incluye la estructura tarifaria y de regulación, la introducción de subsidios y la definición de aquellos sobre quienes recae, y el diseño de las reglas de uso con relación al pago de la tarifa, además de aspectos puramente organizativos, tales como operadores y estructura de propiedad.
- c) De rasgos individuales: referente a atributos de las personas y los hogares en cuanto a ingresos, el tiempo disponible y la forma de organizarlo (relacionado a sus requerimientos de actividades), y las habilidades y destrezas para dominar el sistema y su funcionamiento y poder acceder físicamente a él.
- d) De forma urbana: relacionada a dinámicas socio-territoriales que responden en mayor medida a factores estructurales que a decisiones individuales, como la localización de las actividades y residencia de los distintos estratos socioeconómicos.

En este sentido puede decirse que la accesibilidad no solo hace referencia a aspectos estructurales tales como los sistemas de transporte, la composición física de la ciudad, sino también a aspectos individuales a los que Miralles (2003) hace referencia. Andrea Gutiérrez (2012) señala que el encuentro del sujeto social con su espacio pone en juego materialidades (objetos, lugares), cuestiones interpersonales e inmateriales (pautas de acción, códigos, valores, intenciones, etc.) y también acciones, que llevan consigo ambas: una exterioridad a la corporalidad del sujeto que actúa y una interioridad al mismo que las anima.

En esta investigación la accesibilidad será entendida a partir de los aspectos centrales de cada definición que los autores anteriormente mencionados brindan. Así pues, la accesibilidad es la capacidad que tiene un individuo para realizar o no un movimiento dentro de la estructura de oportunidades¹⁰. Estas estructuras de posibilidades (Hernández, 2012) o campo de oportunidades (Kauffman, 2004), está determinada por factores externos, como por ejemplo la organización de los sistemas de transporte, y en factores internos que están dados por la posición que el sujeto ocupa dentro de la jerarquía social y las condiciones interpersonales e inmateriales de Gutiérrez (2012) y que son mencionadas anteriormente. En este capítulo se describe la accesibilidad de la comuna 18 en términos materiales y externos tales como medios de transporte, infraestructura vial, rutas, recorridos y paradas realizadas por el MIO. En los capítulos siguientes de esta investigación se abordará la dimensión inmaterial, interna e interpersonal de esta categoría.

¹⁰Esta categoría hace parte de los conceptos tradicionales utilizados para el análisis del surgimiento y desarrollo de los movimientos sociales y las revoluciones. ((McAdam et al, 1999, p. 22). Estructura de Oportunidades Políticas analiza la influencia de ciertos elementos relativamente variables del ambiente político; esto es, la cohesión de la élite, los alineamientos electorales y la disponibilidad de aliado, en el surgimiento y evolución de los movimientos sociales. (Favela, 2002, p. 92) en este sentido, es utilizado como factor explicativo del surgimiento de un movimiento concreto o de un ciclo de protesta y los resultados obtenidos por dicho movimiento. (McAdams et al. p. 42, 56).

Los medios de transporte que se ofrecen en una ciudad corresponden a las exigencias de una población y de un conjunto de actividades que están en constante crecimiento y expansión; estas actividades están vinculadas a aspectos económicos, sociales y culturales. En la comuna 18 los medios de transporte existentes no solo están vinculados a estos aspectos, sino que también se suma un aspecto que es muy particular a este sector, el geográfico. Por ello, son diversos los medios de transporte que prestan el servicio en el sector: el SITM-MIO, buses tradicionales que no han salido de circulación como El Cañaveral, taxis, gualas, automóviles, motocicletas y bicicletas. Estos medios de transporte hacen parte de las opciones (Kauffman) o de la oferta (Hernández) con los que se cuenta en el sector. A continuación, se hace una descripción de la forma en que estos operan en el sector.

Las Rutas del MIO que prestan el servicio en este sector de la ciudad son siete: A12A, A12B, A12D cuyo recorrido inicia y termina en la estación Meléndez y las rutas A71, A73 y A78A. Las tres primeras cubren la zona sur de la comuna, mientras que los tres restantes, cubren la zona norte, alternando su servicio con la comuna 19. Estas son complementarias por ello su color es verde, sus paradas están distribuidas al interior de los barrios; por ende, no poseen un carril exclusivo, tienen una capacidad para transportar a 60 pasajeros. De lunes a sábado estas rutas funcionan de 5 AM hasta las 11 PM y los domingos y festivos de 6 AM hasta las 10 PM. Para el año 2018 la tarifa que deben pagar los usuarios de este sistema de transporte es de \$2000 pesos por viaje. Dado que todas las rutas que funcionan en este sector de la ciudad son alimentadoras o complementarias muchos de los viajes requieren trasbordos, por ello el SITM-MIO permite hacer una integración virtual del pasaje, este es un proceso que permite a los usuarios del SITM MIO dar continuidad a su viaje integrando entre varias rutas del Sistema, pagando un solo pasaje. El usuario puede acceder al servicio de Transporte Masivo MIO ingresando a través de las estaciones o directamente a los buses, tipo padrón o complementario, abordando en los puntos de parada que se encuentran ubicados a lo largo de la ciudad. El acceso al Sistema es permitido a través de una

validación, la cual se realiza acercando la tarjeta inteligente MIO a un validador de estación o de bus, donde se descarga inmediatamente el valor del pasaje.¹¹

La Ruta A12A (mapa 3) llega hasta Altos de la Luisa ingresando por la carrera 80 (Barrio Nápoles), luego por Alto Meléndez, y la Cra 94 hasta llegar nuevamente a la Estación Meléndez. Durante todo su recorrido realiza un total de 24 paradas. La ruta A12B (mapa 4) llega hasta las Palmas ingresando por la Cra. 94; cubre los barrios Meléndez, Alto Meléndez, Jordán, Alto Jordán, Polvorines y Las Palmas; durante su todo recorrido realiza un total de 26 paradas. La ruta A12C (mapa 5) es una ruta pretronal que funciona como complementaria; inicia su recorrido en la estación Capri, y llega hasta inmediaciones del barrio Jordán con 9 paradas en todo su recorrido. La Ruta A12D (mapa 6) llega hasta la urbanización Altos de Santa Elena, ingresando por la Cra. 94 y realiza en total 27 paradas en todo su recorrido.

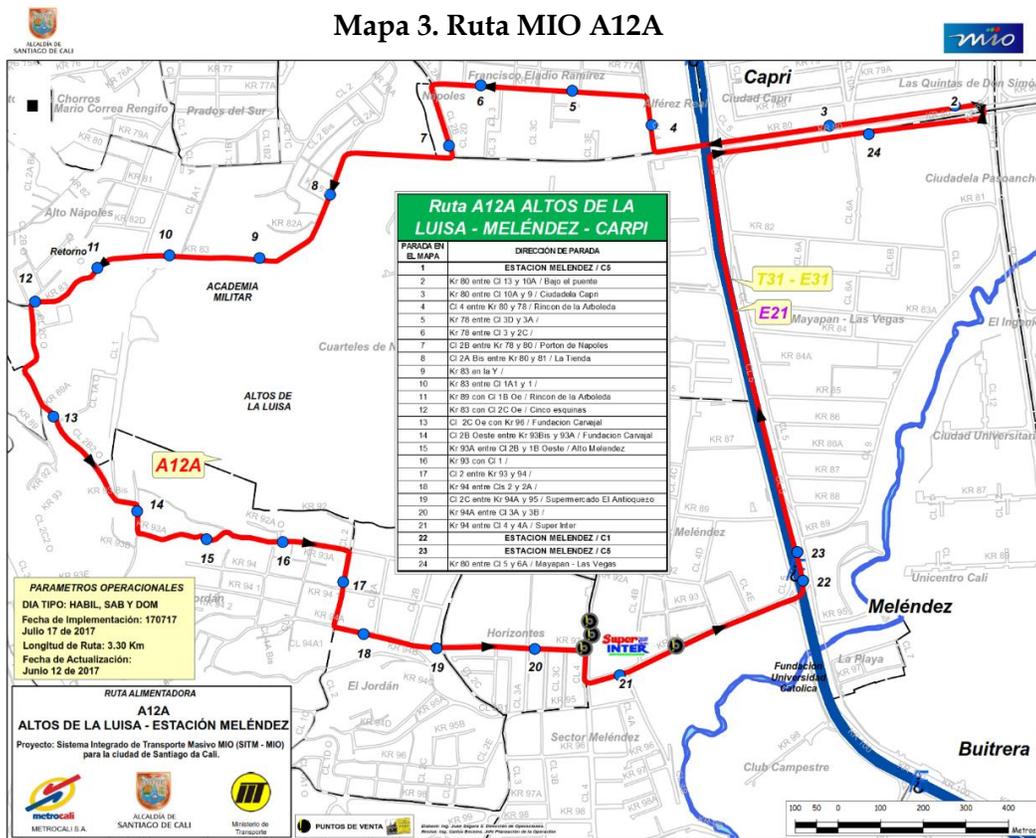
La ruta A71 presta el servicio desde la Estación Cañaveralejo hasta el barrio los Chorros pasando por el Barrio Lourdes, Guadalupe, Pampalinda, Sector Alto los Chorros, Hospital Departamental Mario Correa Rengifo; su recorrido en el sentido Los Chorros – Terminal Cañaveralejo y viceversa atraviesa la Calle 1ra y realiza un total de 24 paradas a lo largo de su recorrido. La ruta A73 cuenta con 31 paradas distribuidas entre la estación Cañaveralejo, Caldas, y el barrio Nápoles, de esta manera, el recorrido se alterna entre la comuna 19 y la parte norte de la comuna 18 (los Farallones, Caldas, Lourdes, Buenos Aires, Nápoles, y Prados del Sur). La ruta A78A cuenta con 21 paradas distribuidas entre la Estación Caldas y el Hospital Mario Correa Rengifo; esta ruta cubre los barrios Alférez Real, Los Farallones, Buenos Aires, Caldas, Lourdes y Sector Alto los Chorros.

Según el Diagnóstico realizado por Franco en el año 2012, la Comuna contaba con servicio del MIO a través de la ruta troncal de la Calle Quinta y rutas alimentadoras que cubren el 61% del área total. Sin embargo, la imposibilidad de prestar servicio en las zonas de ladera por la irregularidad y mal estado de la malla vial hace que las

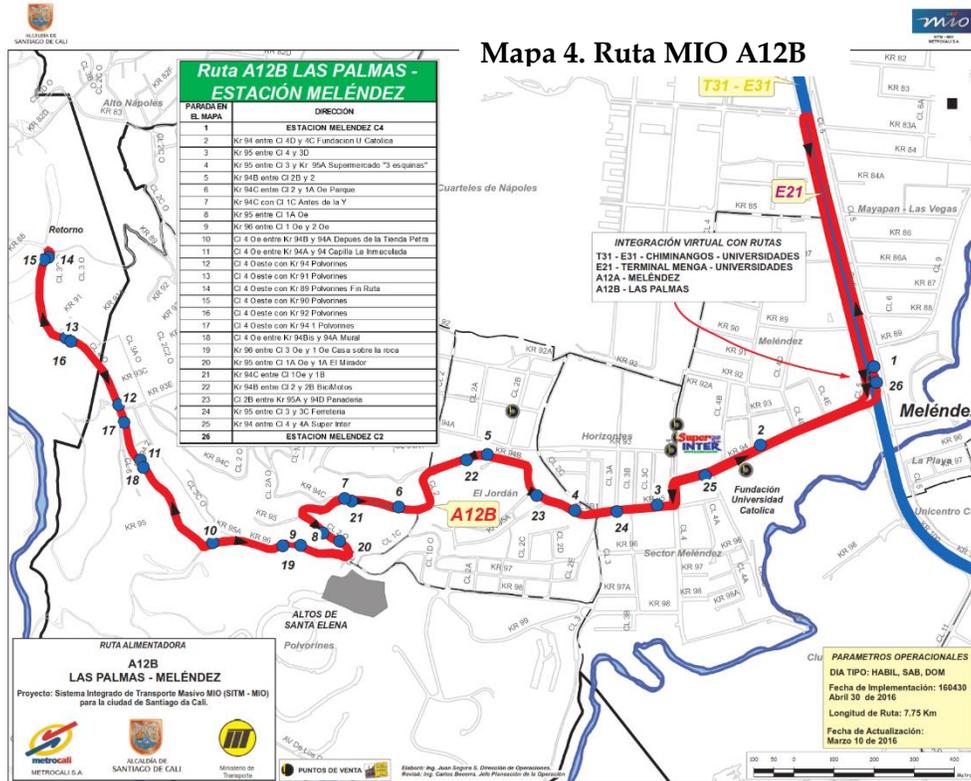
¹¹ Metrocali: Comunicado de prensa No. 24 de marzo de 2011.

personas de esos sectores se vean obligadas a usar un servicio de camperos, en buena parte prestado por empresas legalmente constituidas. Este modo de transporte genera riesgos para la población pues, además de la topografía de los sectores por donde transitan, muchas veces llevan sobrecupo.

Por su parte, la ruta de la empresa de Transportes Cañaveral que presta el servicio en la comuna es la número 4. Inicia su recorrido en el sentido Sur-Norte en el barrio Alto Jordán, pasa por la Carrera 94 hasta la Calle 5ta. En el sentido Norte-Sur coge la Carrera 62 hasta llegar a la Calle 1 con cra. 70, pasando por los barrios Lourdes, Caldas, Villa Laguna y Alférez Real; coge la calle 5ta hasta la carrera 94, pasando por los barrios Meléndez y Jordán, y Alto Jordán donde termina su recorrido. El valor del pasaje es igual que el del SITM-MIO, es decir \$2000 pesos y a diferencia del MIO esta modalidad, y las que se mencionan a continuación, no permiten hacer trasbordos con un solo pasaje. Su horario de lunes a domingo es de 5 AM hasta las 9 PM y los festivos de 6 AM hasta las 8 PM.

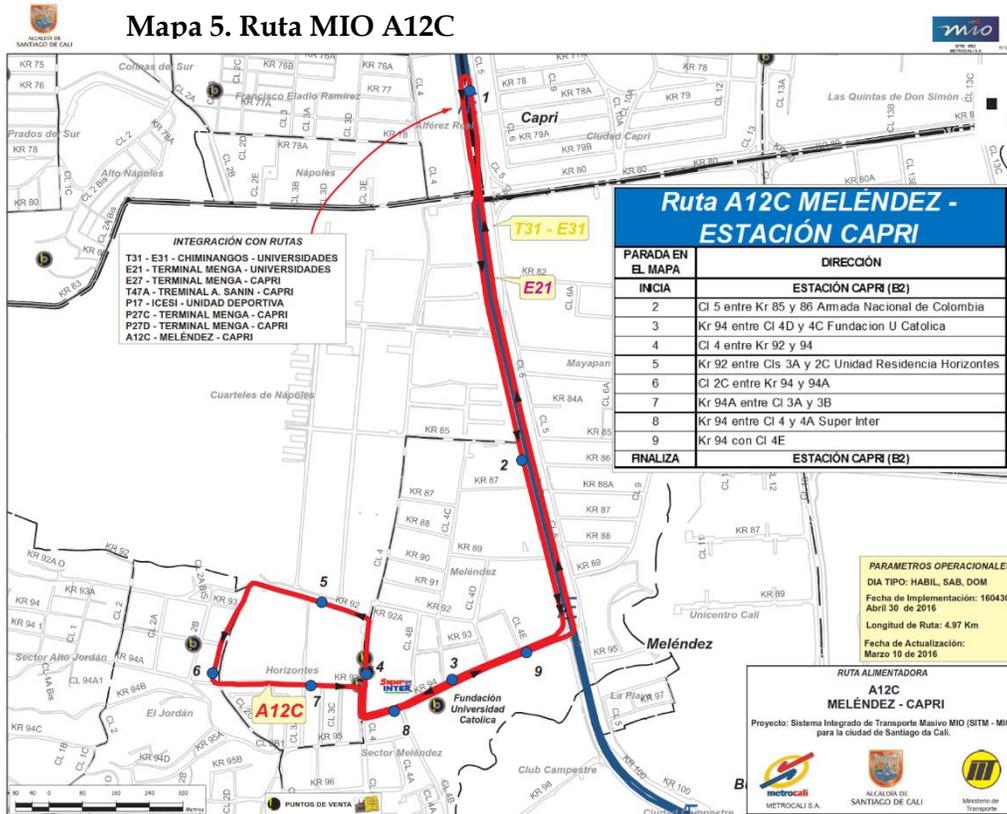


Fuente: METROCALI S.A



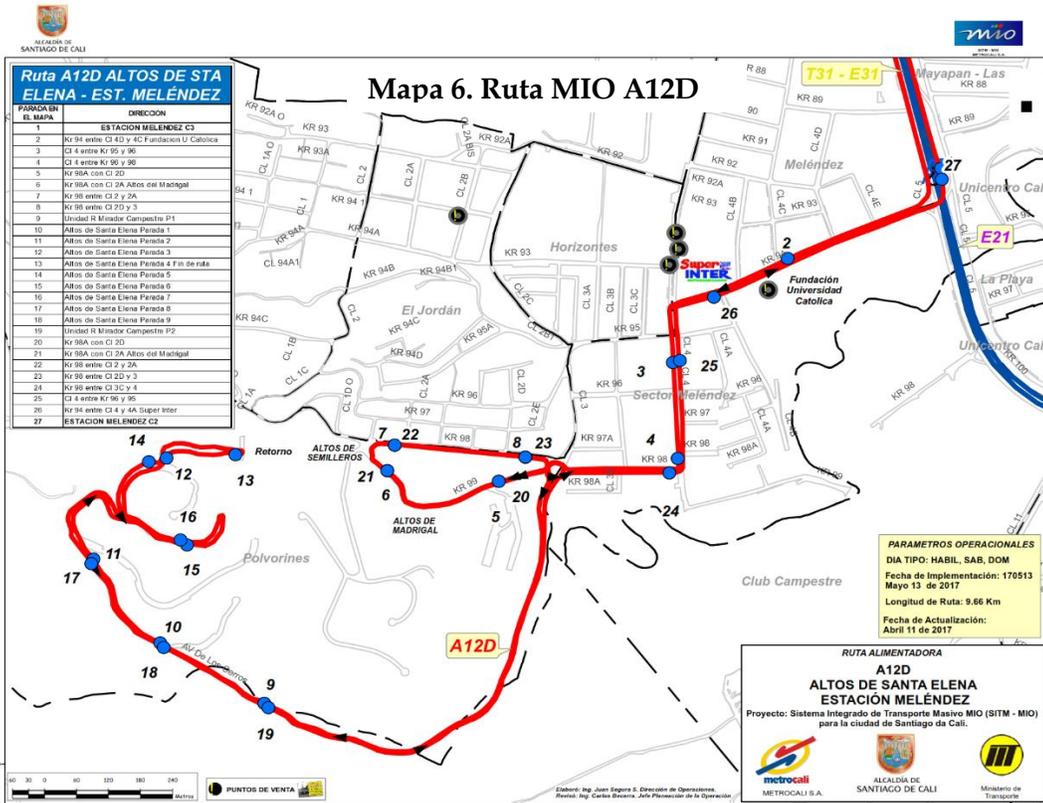
Mapa 4. Ruta MIO A12B

Fuente: METROCALI S.A

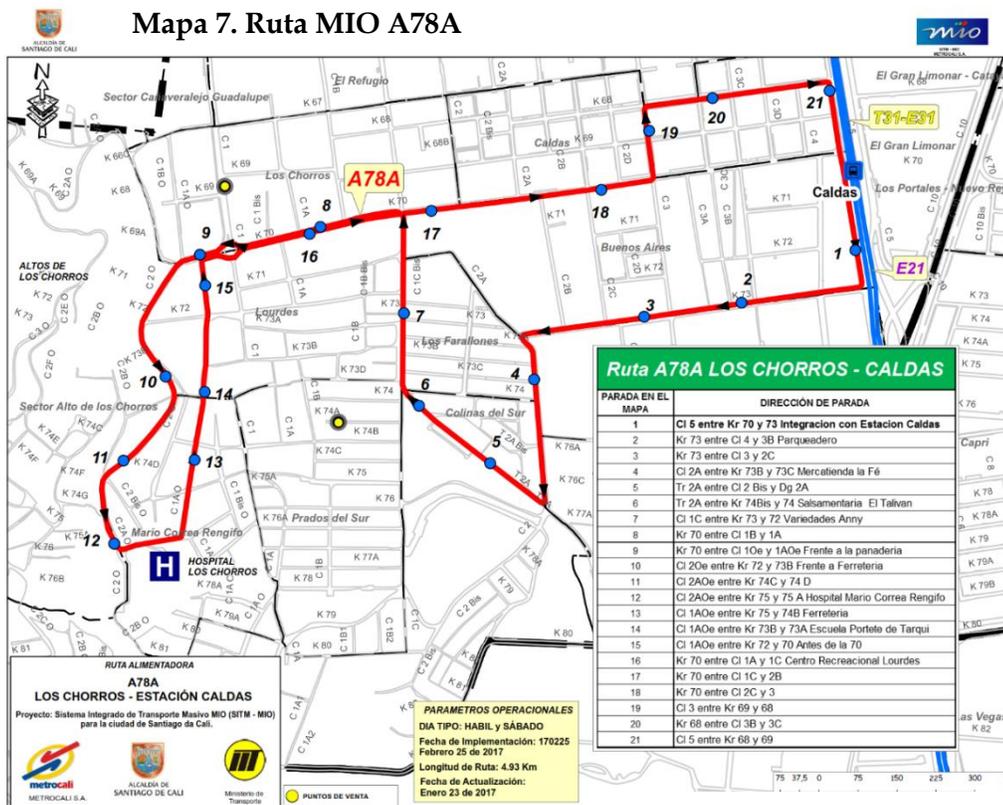


Mapa 5. Ruta MIO A12C

Fuente: METROCALI S.A



Fuente: METROCALI S.A



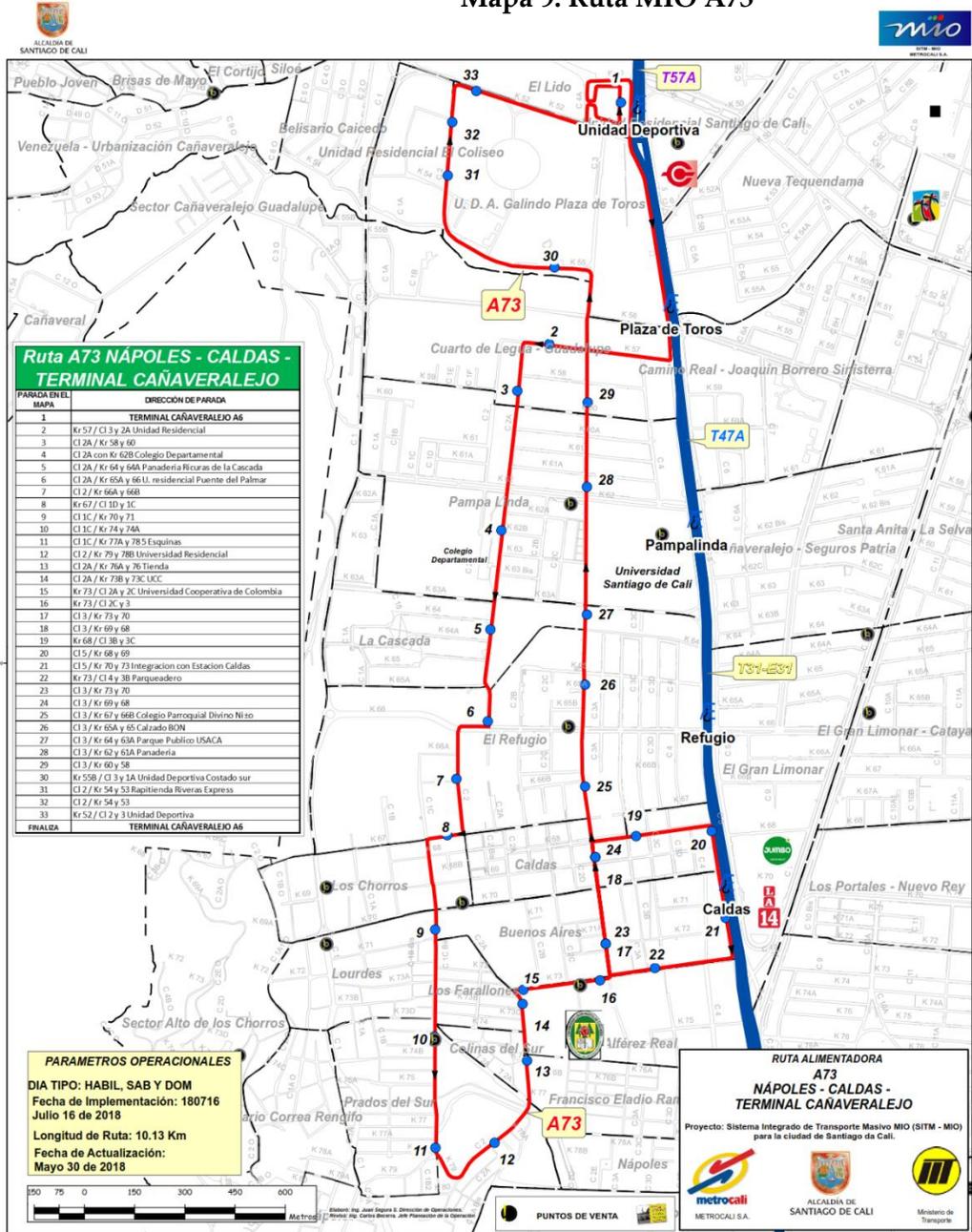
Fuente: METROCALI S.A

Mapa 8. Ruta MIO A71



Fuente: METROCALI S.A

Mapa 9. Ruta MIO A73



Fuente: METROCALI S.A

El transporte colectivo de pasajeros a través de vehículos tipo camperos, conocidos como “gualas”, presta el servicio de transporte al interior de la comuna. Sus rutas cubren la demanda de transporte generada tanto en la parte alta de la comuna, como en la parte baja de esta. De acuerdo con el Documento de Análisis de la Situación Integral de Salud (ASIS) para el Barrio Alto Jordán en el año 2014, la Guala es el transporte público más utilizado en las zonas de ladera de Cali y en segundo lugar están las motos. Las gualas se reconocen como un jeep con adaptaciones de infraestructura para aumentar la capacidad de pasajeros, tiene capacidad para 15 pasajeros en promedio.

Otra de las modalidades de transporte que se presenta en este sector de la ciudad es el mototaxismo, siendo esta modalidad el objeto de estudio de esta investigación. Se basa en el traslado de personas por medio de una moto como herramienta para generar ingresos (Valdés, 2014). Esta modalidad de transporte no tiene rutas específicas, pero si lugares de mayor concentración: la carrera 94 con calle 5ta al frente de la Estación del MIO Meléndez, al frente del supermercado Super Inter, y al frente de la panadería Metros Pan ubicada en la calle 2c con carreras 94 y 95, en la carrera 70 con calle 5ta, al frente del hospital Mario Correa Rengifo, al frente del supermercado La Gran Colombia ubicado en la carrera 70 con calle 1C y la carreta 70 con calle 1ra. De acuerdo con Castro y Buchely (2016), este es uno de los servicios de transporte más económico y ágil para transitar por lugares de la ciudad no conectados por el sistema de tránsito formal.

De acuerdo a la encuesta de movilidad realizada en el año 2015¹², en la comuna 18 hay más de 120 motos por cada 1000 habitantes, mientras que por cada mil habitantes hay menos de 51 automóviles. En cuanto a la tasa de bicicletas, por cada mil habitantes hay menos de 50 bicicletas. Estas cifras muestran una gran concentración de motocicletas, seguido de automóviles y, por último, de bicicletas. La baja densidad de bicicletas en la comuna puede explicarse por la carencia de ciclorutas en todo el sector y por la alta congestión vehicular que se presenta en las principales vías de acceso, principalmente en horas pico, además su utilización requiere de un esfuerzo extra teniendo en cuenta

¹² Encuesta de movilidad Hogares Cali, Steer Davis, 2015

la diversidad geográfica que presenta el terreno, haciendo referencia a las pendientes presentes a lo largo de la comuna.

En suma, puede decirse que el surgimiento del transporte como sistema estuvo a la par con el desarrollo económico, social, político y cultural de Cali como capital del Valle del Cauca y como epicentro del suroccidente del país. El desarrollo del sistema de transporte en Cali estuvo impulsado principalmente desde las clases medias y altas de la ciudad. Sin embargo, con el crecimiento demográfico que presencié Cali después de la segunda mitad del siglo XX, éste paso a ser una necesidad de toda la población, un servicio de carácter público. En la actualidad, la consolidación del SIMT-MIO tiene entre otros beneficios, la modernización de la ciudad; este aspecto indica que existe una estrecha relación entre desarrollo urbano y transporte. Sin embargo, la escasa planeación con la que se implementó el MIO ha tenido como consecuencia un servicio de transporte precario, que deja una demanda de transporte insatisfecha, genera patrones de segregación espacial, fomenta el uso del transporte privado, y reduce la accesibilidad de gran parte de la población.

En la comuna 18 de la ciudad estos efectos negativos se hacen más evidentes. Las condiciones materiales o los factores externos, a los que se hace referencia en el capítulo sobre accesibilidad, muestran un abanico de posibilidades (en cuanto a medios de transporte) que potencian la movilidad de los habitantes. Sin embargo, estas se ven insuficientes debido a la configuración geográfica de la comuna, puesto que no todos los lugares del sector cuentan con vías en buen estado que permitan acceder fácilmente, con andenes adecuados para los transeúntes, a los inconvenientes a los que se ha enfrentado el sistema masivo desde su nacimiento (cobertura, hacinamiento en buses, frecuencia, costo, tiempos de espera ...) y estas se agravan en los sectores periféricos de la ciudad, puesto que los habitantes de la comuna no cuentan con las mismas condiciones para acceder a los medios de transporte más adecuados, por ende, no existe una accesibilidad homogénea para el conjunto de la población.

CAPÍTULO 2: MOTOTAXISMO EN LA COMUNA 18

La informalidad, de acuerdo con De Soto (1989) es toda actividad que se produce por fuera del marco normativo legal y socialmente establecido. Estas actividades no acceden al status legal equivalente al derivado de las actividades que si gozan de la protección y de los beneficios de todo el sistema. Es importante resaltar que las actividades catalogadas como informales utilizan medios ilegales para satisfacer en gran medida sus necesidades básicas de movilidad o prestar un servicio de transporte. Para este autor, la informalidad es un fenómeno muy particular en las ciudades de América Latina, África y Asia. El comercio, las viviendas informales derivadas de una invasión a un territorio, varias modalidades de transporte como por ejemplo taxis piratas, carros piratas, mototaxis y bicitaxis, hacen parte de las actividades consideradas como informales. Este tipo de actividades contribuyen a satisfacer una serie de necesidades básicas, como en el caso del comercio y las viviendas informales, y a prestar un servicio como es el caso del transporte.

Para De Soto (1989) el transporte informal es entendido como la utilización de vehículos particulares ligeramente adaptados para prestar el servicio de transporte al margen de las disposiciones legales vigentes. Para este autor, el servicio de transporte informal cumple una función social muy importante, ya que atiende las necesidades de transporte de los habitantes de asentamientos populares donde el servicio de transporte público es ineficiente o inexistente. Para Oscar Figueroa (2005) este servicio es de baja calidad, los vehículos que son utilizados para ello son operados regularmente por sus propios dueños; poseen régimen menos estricto o inexistente de responsabilidad de servicio público, y tienen menor vigilancia pública.

Asimismo, Cervero et al. (2007) afirma que los servicios informales son aquellos que operan sin respaldo oficial. Por lo general, esto significa que los vehículos y los operadores no cuentan con las licencias, permisos o documentos de registro adecuados de las autoridades públicas para proporcionar servicios de transporte colectivo para el público en general. También afirma que el sector del transporte informal generalmente está compuesto por vehículos de pequeño tamaño, propiedad y operados (o alquilados)

por una sola persona. La mayoría de los conductores son hombres jóvenes poco calificados que emigraron a las ciudades desde el campo. Según el autor, el servicio de transporte que ofrecen las modalidades informales es mucho más flexibles en cuanto a tarifa y recorrido, esto significa que los servicios pueden ser puerta a puerta, asimismo pueden desviarse de las rutinas estándar. Ello conlleva, según Cervero, a que “los operadores que sobreviven con bajos márgenes de ganancia compitan activamente por clientes ocasionando la Guerra del Centavo” (p. 446). Esta guerra hace referencia a maniobras como detenerse en cualquier lugar para subir a bordo pasajeros, vehículos con sobrecupo, conducir en exceso de velocidad, hacen parte de las competencias que los conductores u operadores (a los que se refiere Cervero) generan entre sí para obtener mayores ganancias, sin embargo, estas disputas ocasionaban accidentes y dificultaban el tránsito vehicular y peatonal, siendo esta una práctica muy común en la prestación del servicio transporte público de pasajeros en América Latina.

Modalidades de transporte informal

De acuerdo a las características anteriormente mencionadas, varias de las modalidades de transporte informal se presentan en la ciudad de Cali. Estas son el resultado de formas segregadas de movilidad que tienen su origen en el proceso de expansión urbana, en la configuración espacial de la ciudad que han generado patrones de segregación. De acuerdo con el Diario El Tiempo¹³, en el país se han identificado seis modalidades de transporte informal, las más conocidas son: taxi colectivo; mototaxismo –especialmente en la costa Caribe y del que se han visto algunos brotes en ciudades como Bogotá– despachos de servicio público en sitios no autorizados; bicitaxismo; vehículos particulares que prestan servicio público y carros de servicio público que ofrecen una modalidad que no les corresponde. Es importante recalcar que las modalidades de transporte informal a las que hace referencia la nota periodística de El Tiempo no solo se

¹³ El Tiempo: “Entre el 30 y el 40% del transporte público en Colombia es ilegal” Publicado el 22 de noviembre de 2015. [En línea]. Recuperado de:
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16437679>

desarrollan en ciudades como Bogotá y en ciudades pertenecientes a la Costa Caribe, sino que es un fenómeno que se produce a lo largo y ancho de todo el país, siendo la prensa local y nacional quien se ha encargado de registrar la forma en que estas modalidades se articulan dentro del sistema de transporte y de movilidad de las ciudades.

El bicitaxi es la utilización de triciclos adecuados para el transporte de personas. Su desplazamiento se debe a la fuerza humana que realiza el conductor, por lo que los trayectos aluden a distancias cortas, esencialmente conectan unos barrios con otros. Su uso se deriva de actividades turísticas y también se ha observado que este tipo de transporte se ubica afuera de algunos supermercados de barrios populares, en donde transportan a las personas con sus respectivos mercados hasta sus casas que se encuentran en las inmediaciones de la ubicación del supermercado.¹⁴

Por su parte, los carros piratas son automóviles que prestan el servicio de transporte de manera colectiva e informal. Los vehículos que prestan este servicio se caracterizan por ser de modelos antiguos y estar en mal estado. Otros vehículos que también prestan este tipo de servicio son los buses y busetas blancas cuya licencia de operación es especial. Este servicio se asemeja al que prestan los taxis piratas. El recorrido es de tipo colectivo, establecido por el conductor del carro. UBER y Cabify son algunos servicios de transporte privado por medio de automóviles que operan a través de una aplicación móvil, otras como UrbeMoto y Picap utilizan motocicletas para el transporte de pasajeros. Estas aplicaciones están disponibles en las principales ciudades del país, entre ellas Cali. En la fotografía No. 1, se puede apreciar la descripción de Picap en la plataforma de distribución digital de aplicaciones móviles para los dispositivos con sistema operativo Android que permite a los usuarios navegar y descargar aplicaciones.

¹⁴ El País: "Bicitaxis en Cali, entre transporte ecológico y movilidad". Publicado el 20 de abril de 2014. [En línea] Recuperado de <http://www.elpais.com.co/calibicitaxis-en-entre-transporte-ecologico-e-ilegalidad.html>

En Colombia llega el servicio oficialmente en el año 2015. Varias protestas se realizaron cuando estas aplicaciones entraron en servicio en el país. La mayoría de estos protestantes son taxistas. En Bogotá, Uber presta los servicios de UberX, uberPOOL, UberBLACK, UberVAN (hasta 8 pasajeros), UberANGEL (un conductor se dirige al punto donde se realizó la solicitud para que éste conduzca el vehículo del usuario y lo lleve al destino solicitado), UberBICI (presta el servicio de vehículos equipados para el transporte de bicicletas), y UberEATS (servicio de entrega a domicilio de comida).¹⁵ Otra de las aplicaciones que prestan un servicio de transporte es WayCali, en su anuncio se destaca la rapidez y la no presencia de tarifas dinámicas: “SIN TARIFAS DINÁMICAS, NI RECARGOS NOCTUROS, NI DOMINICALES O FESTIVOS, NI INCREMENTOS EN HORAS PICO. Solicita un Vehículo a través de nuestra aplicación y un conductor privado te recogerá en pocos minutos”.¹⁶



Picap

Normalmente responde en un día
Empresa de internet

A 12 mil personas les gusta esto,
incluidos Jaime Vargas y 31 amigos

Información

¿Tienes Afán?

¿No consigues taxi ni conductor privado?

Haz clic en SOLICITAR PICAP y una de
nuestras Picap motos te llevará en minutos.

Es fácil, súper

Fotografía No. 1. Fuente: Aplicación Picap

¹⁵ Información suministrada en la página web de UBER. www.uber.com

¹⁶ Información tomada Play Store, descripción de la app PICAP

En la descripción de esta app móvil se énfasis en que èsta es una alternativa a servicio de transporte prestado por los taxis, por conductores privados y a otras apps como UBER. Además, se indica que este servicio es fácil, súper rápido y seguro. Otra de las aplicaciones que utilizan motos para prestar un servicio de transporte es Cuper. Esta es su descripción:

“La mejor alternativa de transporte.

Somos una novedosa plataforma digital en servicios de transporte y mensajería en moto y carro. Somos Diferentes, Orgullosamente hecho en Colombia. Elige tu ubicación y la ubicación a dónde vas de una manera muy intuitiva, escoje alguno de nuestros fabulosos servicios, selecciona el conductor que mejor te parezca y en menos de nada un Cuper® llegara a tu ubicación.

Solo necesitas tener nuestra App y acceso a Internet y listo. Servicios Profesionales de acompañamiento: Transporte compartido, Mensajería Express, Conductor Elegido, servicios premium, Solicita un Motorizado en tiempo récord: Cuper Colombia es una alternativa al taxi o uber y otras aplicaciones de conductores privado y mensajería como Picap, Rappi, Mensajeros Urbanos, vueltap, uber eats y muchas buenas aplicaciones, lo que nos diferencia es que prestamos todos los servicios en una sola app, ademas de nuestro ChatBot, hay un amplio equipo humano presto a escuchar y atender siempre sus solicitudes y quejas.

Inicialmente solo funciona en Bogotá, próximamente en Medellín y demás ciudades.”¹⁷

Otra de las aplicaciones que presta el servicio de transporte es *inDriver que opera sobre la base* del modelo “Ofertas en tiempo real”. En esta app el precio por viaje es fijado por subasta rápida entre conductores y pasajeros, no hay algoritmos cerrados o de poca

¹⁷ Tomado de Play Store, descripción de Cuper, app móvil.

transparencia, que sean sujetos a manipulación de precios. Los pagos se realizan de manera directa entre los conductores y los pasajeros, en efectivo y sin efectivo. Esto permite que se reduzcan los costos y se mantengan tarifas más bajas.

El mayor impulso para el crecimiento de los usuarios del servicio es la recomendación de "boca en boca". Los usuarios le dan un gran valor al servicio y están tan dispuestos a apoyarlo, que lo recomiendan a sus amigos, colegas, familiares, quienes también se convierten en parte del modelo de servicio entre iguales.¹⁸

En el Play Store, para mayo de 2019, esta aplicación cuenta con más de 10 millones de descargas. Esta es su descripción:

“Utilice un taxi alternativo y ahorre dinero en viajes interurbanos. inDriver- Mayores ganancias y beneficios que un Taxi.

Utilice un servicio de Taxi alternativo en las ciudades de Rusia y Kazakstán. ¡Ahorre dinero en viajes dentro de la ciudad y de larga distancia alrededor del país!

inDriver es una aplicación popular de teléfonos móviles que reúne a conductores y pasajeros con ¡Muchas ventajas! ¿Tomas un taxi regularmente? Utiliza un servicio de taxi moderno con tecnología avanzada con muchas ventajas. ¡Ahorra en viajes de larga distancia! El servicio es disponible en EE.UU., Brasil, México, Colombia, Guatemala, El Salvador, Perú, Chile, Ecuador, Tanzania, Rusia, Kazajstán, Uzbekistán, Kirguistán – Usted podrá consultar la lista completa aquí.

AHORRE DINERO: ¡Los pasajeros determinan el costo del viaje! De hecho el costo promedio de viajar con inDriver es de 30%-50% menor que las tarifas de los servicios de Taxi comunes.

AHORRE TIEMPO: Ya no tendrá que llamar a varios servicios de Taxi para saber si hay unidades disponibles. No tendrá que esperar largos ratos la llegada

¹⁸ Información tomada de la página web de la aplicación. www.indriver.com

del auto y no tendrá que tener conversaciones largas por teléfono sobre ello. ¡Su Auto llegara en muy poco tiempo desde 2-3 minutos!

SENCILLO Y CONVENIENTE: Es muy sencillo solicitar el servicio—solamente llene los campos “Desde”, “Donde”, y “Precio” (Que usted mismo define) en el formato de pedido y los conductores libres más cercanos llegaran por usted

FUNCIONAL: La variedad de opciones le permite especificar sus preferencias como un minibús, la ruta, asiento de bebe, etc. Incluso puede solicitar un Taxi para viajes interurbanos o una camioneta.

VIAJES INTERURBANOS: Usted puede fijar su precio no solo para los viajes dentro de la ciudad, sino también para viajes interurbanos. Publique sus ofertas y elija de las propuestas de los conductores. Esta sección está disponible en la barra lateral bajo “Interurbano”.

ALTA TECNOLOGÍA: Una vez que haya pedido su servicio, usted podrá consultar la distancia de su conductor, así como sus movimientos al punto destino en el mapa de la ciudad. Podrá repetir pedidos anteriores con un click.

SEGURIDAD: Puede ver el nombre del conductor, la marca del automóvil, el modelo, la matrícula y la cantidad total de viajes completados. Cuando realiza un pedido, puede filtrar los conductores por comentarios de otros pasajeros

TRABAJO FLEXIBLE: Para aquellos con su propio auto, InDriver es una gran oportunidad para generar dinero. Horarios flexibles, sin despachadores, geolocalización por GPS minimiza tiempos de espera y horas vacías. ¡Los conductores pueden elegir los pedidos que a ellos les parecen más atractivos!”¹⁹

Mototaxismo, la modalidad de transporte informal en la comuna 18 de Cali

El mototaxismo, también denominado como “motoratones” por la serie de televisión estadounidense transmitida a partir de 1993, *Motoratones de Marte*, por los usuarios y prestadores del servicio, se basa en el traslado de personas por medio de una moto como herramienta para generar ingresos (Sánchez, 2011). Diaz et, al (2011) señala que desde

¹⁹ Tomado de Play Store, descripción de inDriver, app móvil.

los años 1980 en numerosas ciudades del mundo ha ido surgiendo una forma original de transporte artesanal: el mototaxi. En noviembre del 2014, en Montería había cerca de 10.000 motos prestando el servicio de transporte, en Valledupar 6.000, en Cartagena cerca de 7.500 y para Cali al menos 4.000 mototaxistas. Asimismo, en esta ciudad hay registradas, hasta agosto del 2016 según el reporte del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, 209.513 motocicletas, equivalentes al 32,9% del total de vehículos matriculados en la ciudad.²⁰ Según cifras entregada en la Encuesta de Movilidad (2015), el 26,6% de los viajes en vehículos se llevan en moto y tan solo el 1,9% en mototaxis.²¹

Bicitaxis, mototaxis, vehículos particulares y Uber son los medios más utilizados por cerca de medio millón de ciudadanos en Bogotá, lo que muestra que estos medios se han convertido en una alternativa de movilidad para muchos colombianos, y de subsistencia para otros.²² A pesar de que las autoridades competentes han implementado normas que regulan la prestación de servicios de transporte, complementados con operativos para reducir estas modalidades, nos encontramos con que la oferta y la demanda de éstas van en aumento en ciudades como Cali, especialmente en el oriente y en la ladera sur de la ciudad donde se han ido consolidando varias modalidades de transporte que están por fuera del marco legal y socialmente establecido. Estas modalidades que se han descrito anteriormente dan cuenta de una serie de problemas estructurales referidas a la capacidad institucional y a la regulación del sistema de transporte público urbano, lo que se ve reflejado en efectos negativos sobre el usuario y en una serie de externalidades negativas propias de una gestión de transporte deficiente e inadecuada (Gómez, 2011).

²⁰ El País, "El 50% de las motos que circulan en Cali son 'foráneas'" publicado el 10 de agosto del 2016. [En línea].

²¹ El País. "¿Por qué la motocicleta es la reina de las vías en Cali?" publicado el 3 de enero del 2016. [En línea].

²² Agencia de noticias de la UN. Ciudad y territorio. "Transporte informal gana más usuarios en Colombia". Publicado el 9 de febrero de 2017. [En línea] Recuperado de: <http://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/article/transporte-informal-gana-mas-usuarios-en-colombia.html>

Estas externalidades se ven reflejadas, por ejemplo, en la agudización de patrones de segregación espacial y social que menciona el profesor de economía de la Universidad del Valle Harvy Vivas (2017) en el oriente y ladera sur de la ciudad, puesto que estas zonas concentran las peores condiciones de pobreza de la ciudad y las mayores distancias sociales respecto de la zona céntrica. Adicionalmente, el servicio de transporte que presta el Sistema Masivo Integrado de Occidente (MIO) presenta serios problemas relacionados con la frecuencia lo que ha dado lugar a la configuración y proliferación del transporte informalidad.²³

En la comuna 18, la modalidad informal de transporte que ha tenido una gran aceptación por los habitantes del sector es el mototaxismo, dicha aceptación se ve reflejada en el uso frecuente de esta modalidad de transporte y en el incremento que ésta ha tenido. Eva es una usuaria frecuente de mototaxi, tiene 54 años de edad, lleva viviendo en el barrio Caldas más de 15 años y ha sido testigo (como ella lo dice) de las transformaciones que ha sufrido la ciudad en materia de transporte:

“...Mire hija, yo llevo viviendo por estos lados mucho tiempo, por acá pasaban varias rutas de buses, La Alameda, El Cañaveral, La Papagayo, y no me acuerdo de las demás, pero esas era las que más usaba, lo llevaban a uno rápido al centro o a donde fuese y no tenía que esperar tanto a que pasara. Pero cuando llegó el MIO todas esas rutas las quitaron, y uno ya no podía parar el bus en cualquier lado, ya tenía que ir a la estación, y esas rutas se demoraban, luego que trasbordo y todo eso lo demoraba a uno más. Por ese entonces, aparecieron las primeras motos, iban por toda la 70 y lo llevaban a uno hasta la estación, por \$1000 pesos o \$1500, le ahorran a uno la pereza de caminar (risas) y mire ahora la cantidad que hay, eso es moto por aquí, moto por allá.”

Este aspecto también puede evidenciarse en una de las salidas de campo realizadas en la calle 5ta con carrera 94 al frente de la estación del MIO Meléndez. Era una tarde calurosa de junio del 2018, me dispuse a tomar una bebida mientras observaba la forma en se prestaba el servicio de transporte. Me acerqué a Carmen, una de las vendedoras ambulantes del sector, le pedí un salpicón (bebida tradicional de la ciudad), ella

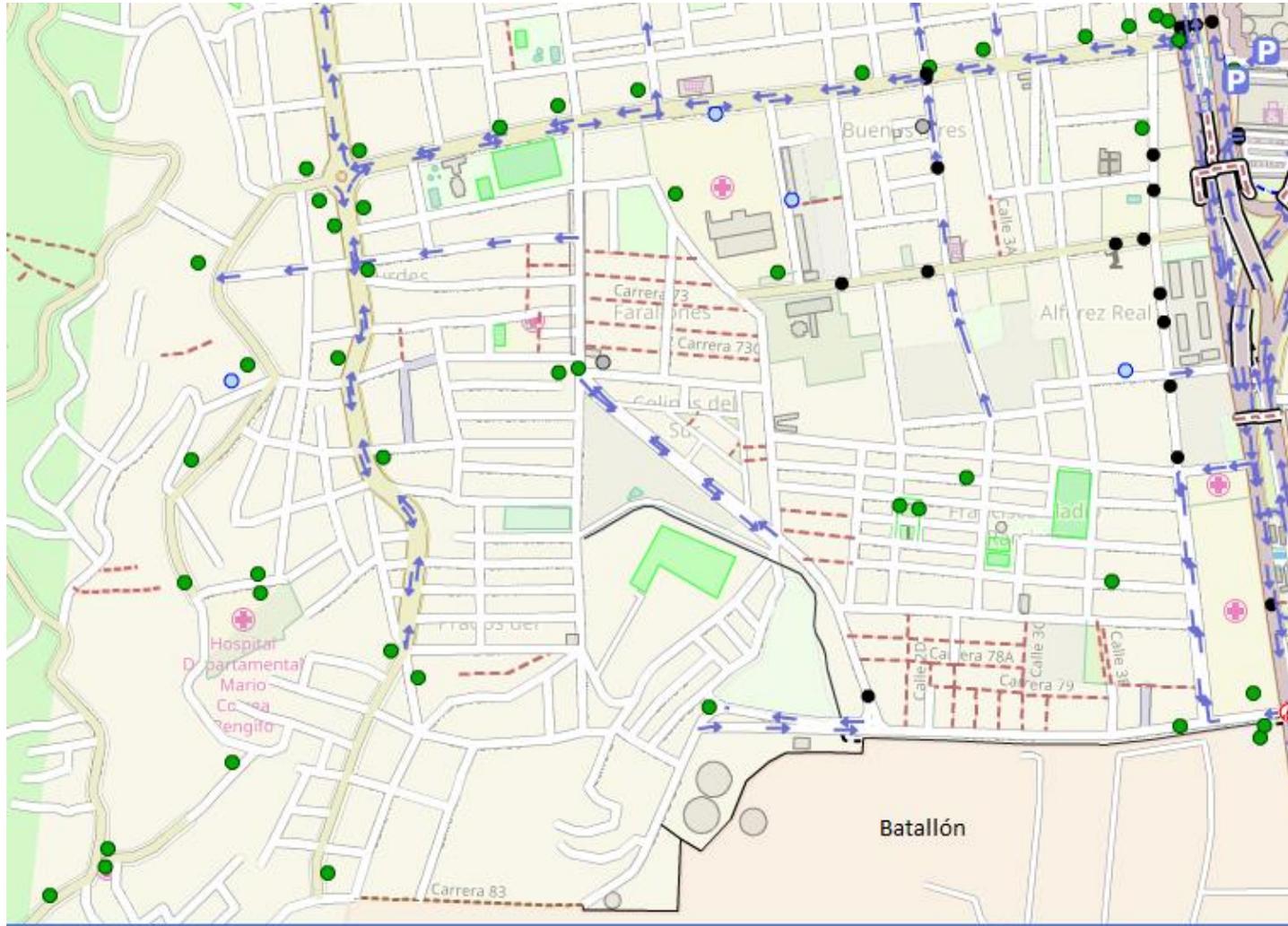
²³ Ibid. Pp. 6

amablemente me lo pasó y mientras le cancelaba, me preguntó que por qué estaba ahí, que ya me había visto un par de veces apuntando cosas en una libreta. Yo le respondí. Le hablé sobre la investigación que estaba llevando a cabo. Al principio pude notar en su cara preocupación, pero después del breve recuento de mi Trabajo de Grado, se tranquilizó y dialogamos sobre los motoratones.

Carmen vive en la parte alta de la comuna, en Polvorines, vive ahí hace alrededor de 15 años. Me contó que antes solo le servían las gualas para transportarse o el bus Cañaveral. Fueron varias las anécdotas que me relató y en todas ellas se encontraba implícita la forma en que el transporte en la comuna fue cambiando con la llegada del masivo y la introducción de las motos como modalidad de transporte. Según su relato esto fue paulatinamente, antes de la llegada del MIO ya existía esta modalidad, pero era un servicio más personal, era el vecino que lo llevaba o lo recogía. Mientras que después de la implementación del sistema y el retiro de los buses de transporte colectivo, aumentó la demanda de transporte. (Notas del diario de campo)

Los principales lugares en donde se presenta la mayor oferta del servicio de mototaxi son al frente de las estaciones del MIO Meléndez y Caldas, en la primera, el sitio es denominado como “la curva”. Otro sitio clave es afuera de supermercados: por la carrera 94, al frente de Super Inter, y de Tiendas D1; por la carrera 70 al frente del supermercado la Gran Colombia y Tiendas D1; en la carrera 70 con calle 5ta, en la glorieta de la carrera 70 con calle 1 Oeste, a las afueras del hospital de Los Chorros, en Cuatro Esquinas, en la parte alta de la comuna a lo largo de todas las vías principales; en la carrera 80 con calle 5ta, en inmediaciones al Hospital Psiquiátrico del Valle, también se encuentra la oferta del servicio, aunque en menor medida puesto que en este sitio el tránsito de personas a pie es muy reducido. Asimismo, en la parte alta de la comuna donde están ubicadas las últimas paradas del MIO y a lo largo de ésta se puede encontrar la oferta del servicio. (ver mapa 10 y 11).

Mapa 10. Lugares "clave" para encontrar mototaxis. Zona Norte de la comuna 18

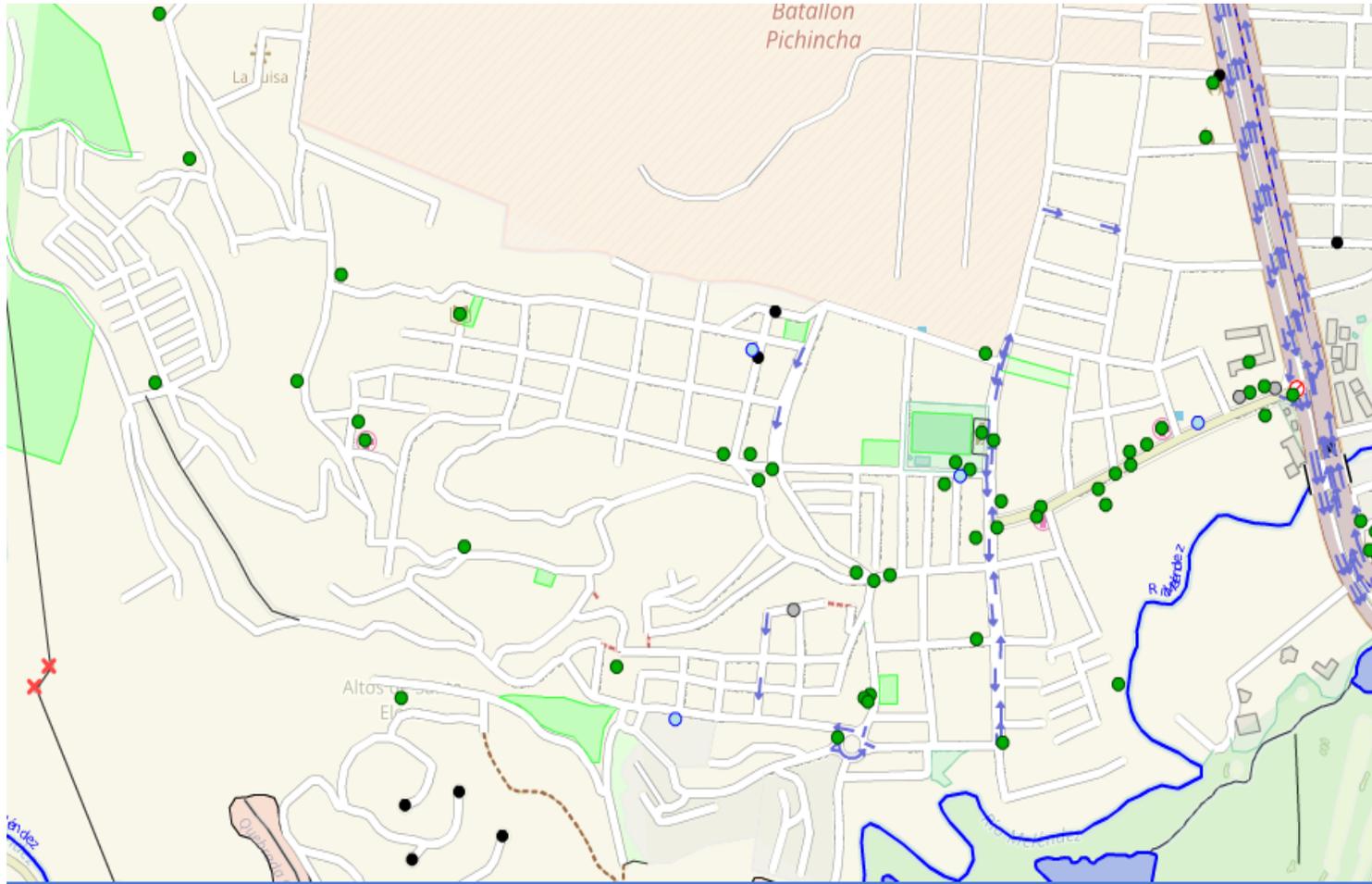


● Lugares "clave" para encontrar mototaxis. Zona norte de la comuna 18

Fuente: Elaboración propia

Los puntos de otros colores son lugares representativos de la comuna tales como escuelas, iglesias, entre otros.

Mapa 11. Lugares "clave" para encontrar mototaxis. Zona Sur de la comuna 18



● Lugares "clave" para encontrar mototaxis. Zona sur de la comuna 18.

Los puntos de otros colores son lugares representativos de la comuna tales como escuelas, iglesias, entre otros.

Fuente: Elaboración propia

Las motos están ubicadas al borde de la vía, reduciendo el espacio del carril por donde transitan los otros vehículos. En las horas pico, en la mañana de 6 am a 8 am y en la tarde de 5 pm a 8 pm, es cuando hay mayor flujo de personas y también de vehículos es en donde se presenta mayor oferta del servicio por lo tanto es mayor la aglomeración de motos en las vías principales de toda la comuna, algunas veces las motos llegan a ocupar medio carril generando una gran congestión vehicular, además en la Cra. 94 se pueden encontrar un gran número de vendedores ambulantes reduciendo no solo el espacio para el transitar de los peatones, sino también el de las motos. El embotellamiento de vehículos es un problema muy frecuente en la comuna, en ocasiones también afecta el tráfico de la calle 5ta. El ambiente se torna denso, hay pitos de motos y carros por doquier, hay mayores niveles de contaminación ambiental y auditiva. Los conductores ofreciendo su servicio, preguntado: *“¿Moto? ¿Reina necesita moto? ¿Señor, servicio de moto?”*

Una de las principales características de la oferta de este servicio es que es prestado principalmente por hombres de diferentes edades, inclusive menores de edad y adultos mayores siendo esta una de las principales características del transporte informal (Cervero et al., 2007). Se les reconoce porque llevan consigo un canguro que es especie de maletín pequeño que se puede amarrar en la cintura o colgar alrededor del cuello, un elemento de protección para la cabeza (casco) adicional que entregan al usuario en caso de tener que salir de las inmediaciones de la comuna. En días soleados utilizan una vestimenta especial para proteger su piel del sol tales como sacos, mangas, gorras, gafas de sol, entre otras; en días lluviosos utilizan impermeables, botas pantaneras y carpas para proteger a sus usuarios. Es usual encontrar a varios mototaxis en un mismo lugar, en fila, ofreciendo el servicio y dialogando entre ellos. Cuando estas personas identifican a una persona externa al grupo ofreciendo el servicio en el mismo lugar, se genera disputa, pues ello supone una competencia.

Son las 2 de la tarde del viernes 2 de marzo del 2018, me encuentro en la salida del Super Inter al frente de uno de los sitios de mayor concentración de mototaxis en el Barrio Meléndez, aunque las motos están ubicadas al otro lado de la calle

desde el lugar en donde estoy sentada alcanzo a observar con muchos detalles lo que pasa mientras llega un cliente. Hay alrededor de 20 motos en fila a lo largo de la calle, algunos conductores ofrecen el servicio, a toda persona que pasa por el andén le preguntan ¿Moto? O ¿Servicio de moto? Algunas personas les responden, otras siguen caminando como si nada. Los conductores más jóvenes dialogan entre ellos, hay chistes, risas, golpes suaves de hombros. Todos tienen un canguro alrededor de su cintura o colgando de su cuello, un casco sobre el espejo de la moto y otro en uno de sus brazos. Los más adultos esperan pacientes u ofrecen el servicio. Llegan motos y se ubican en fila, el que llega saluda o pone tema de conversación, ellos se conocen entre sí. (nota del diario de campo, 2 de marzo de 2018).

En la fotografía No. 2 se puede apreciar varios de los rasgos antes mencionados. En esta fotografía podemos observar una fila de mototaxistas esperando por sus clientes, pertenecientes al grupo de los de “la cancha”. También se observa como un mototaxista está prestando el servicio a un pasajero. Esta aseveración deriva de la observación. Asimismo, la señora de la moto roja que lleva un casco en su mano, también estaba ofreciendo el servicio, y después de un tiempo, decidió marcharse del lugar.



Fotografía No. 2. Registro de trabajo de campo.

La forma en que los conductores del servicio de mototaxi interactúan entre sí, y la forma en que reaccionan cuando un sujeto exterior al círculo de conductores ofrece el servicio en su zona, da cuenta de la relación sujeto-espacio-cultura. Aguilar (2000) indica que:

“el espacio, así como es construido socialmente, va construyendo históricamente formas de interacción, usos y sentidos diferenciados que nos hablan de una realidad múltiple en dimensiones y actores, donde el espacio interviene, organiza, induce, impide o limita, además de que comunica la vida de sus habitantes.” (pág. 89).

Así pues, uno de los aspectos a resaltar es la relación que el conductor establece con su moto, ya que este no es solo una máquina que utiliza para transportarse y transportar a otros, sino que está impregnada de una carga simbólica que provee cierto estatus a su dueño. Este se deriva no solo del modelo y de la marca de la moto. La mayoría de las motos son de bajo cilindraje entre 100 y 200 centímetros cúbicos y de marcas Honda, AKT, Auteco y Bajaj y en menor medida, Yamaha y Suzuki. Este factor puede estar influenciado por la presencia de dos concesionarios de Hero-Honda, Auteco y Bajaj por la carrera 94, entrada principal a la zona sur de la comuna, sino también de los cuidados que el conductor tenga para con esta; y si esta es de su propiedad legal. Las motocicletas que se utilizan para el transporte de pasajeros no siempre son propiedad de quien la maneja. El alquiler de motos para mototaxi es una práctica muy recurrente dentro del sector, puesto que al ser una actividad que se deriva de transacciones económicas, es una fuente de empleo para muchas personas. Es importante indicar que conocer la condición de propiedad o no de la motocicleta que es utilizada para este servicio es muy complejo, ya que es un aspecto que se maneja con cierto recelo por parte de los conductores. Luis, un conductor de mototaxi de 35 años de edad que lleva 6 años prestando el servicio de transporte, relata este aspecto:

“Yo empecé con una moto y ahora ya tengo 4 motos trabajando en el sector. Las alquilo. El precio se arregla con el que la vaya a manejar, casi siempre es de 30 a 50 mil pesos por día, algunos pagan diario y otros, semanal. Todo depende de la confianza que uno le tenga al otro. Yo soy muy quisquilloso con eso, porque son mis motos, las he conseguido con esfuerzo y trabajando en esto, por eso se las

alquilo a muchachos conocidos o a familiares de los que trabajan aquí en la panadería. Eso sí, les exijo que me la cuiden y que me la entreguen lavada, cuando me la entregan, la reviso, usted sabe, las llantas, la gasolina, los frenos y cositas así. Si hay algo dañado me lo tienen que pagar porque yo se las entregué bien. Hay un muchacho al que siempre le alquilo una moto que me la entrega hasta brillada y todo, me la consiente, y eso me gusta.”

En palabras de Alemán Vargas (2009), quien alquila una moto sería un relevo, que es cuando no cuenta con un vehículo y se alquila uno para realizar la producción. La misma palabra lo indica: “son aquéllos que relevan al propietario original en la producción del servicio y tras una negociación con él, acuerdan el monto de la renta que deberá pagar al propietario por el uso del vehículo. Además, los conductores “conciben el objeto no solo como una herramienta, o como una extensión del cuerpo o un objeto singularizado, sino también como un espacio habitable que coincide con el lugar de trabajo.” (Aguilar, 2000). Este aspecto se ve reflejado en la forma en que los conductores cuidan de su moto: limpian el tanque, los espejos, la cojinería, mientras esperan a sus pasajeros, también en las calcomanías que les pegan de acuerdo a su personalidad, estas pueden ser de la música que escuchan, de sus personajes y películas favoritas, entre otras y en la forma en que expresan su conformidad hacia los demás.

En la fotografía No. 3 se observa a un mototaxi transportando un pasajero, y a otros tantos esperando a clientes, ofreciendo su servicio, preguntado a los transeúntes si requieren una moto para llegar a su destino. Andrea, una joven usuaria de mototaxi, de 22 años de edad, estudiante de la Universidad del Valle y que reside en el barrio Jordán, relata la forma en que los conductores buscan carreras: “Siempre que paso por ahí los motoratones me preguntan *¿Moto?*, *¿Reina necesita moto?* otros me pitan, o alzan la mano y una ya sabe para qué es”.



Fotografía No. 3. Registro de trabajo de Campo.

Este servicio se caracteriza por ser puerta a puerta, llega a todos los lugares de la comuna, sin importar el estado de la malla vial de calles y callejones que estructuran el sector. La facilidad de acceso de una moto a los diferentes lugares de la comuna, teniendo en cuenta su condición geográfica, solo puede ser comparada con medios de transporte como la bicicleta o caminar; sin embargo, estas dos últimas supone un esfuerzo físico superior al que se realiza en una motocicleta. En la mañana, desde las seis hasta aproximadamente las 8 am y en la tarde, desde las 5 hasta las 8 pm son horas donde hay mayor oferta y demanda del servicio. Estos intervalos de horas son denominadas pico y se vinculan a las dinámicas laborales y económicas de la ciudad. Por esta razón, puede decirse que una de las lógicas de funcionamiento de esta modalidad de transporte está vinculada con el funcionamiento económico de Cali. Así, en la mañana las motos se ubican en la parte posterior de la comuna puesto que la demanda de transporte se produce es hacia la calle 5ta y a las estaciones del MIO más cercanas (Meléndez, Capri y Caldas), y esta a su vez, hacia la zona céntrica de la ciudad (centro histórico) y los subcentros (ciudad médica en Tequendama y San Fernando). En horas de la tarde, el conglomerado de mototaxis se ubica en las inmediaciones de la calle 5ta. y las estaciones del MIO anteriormente mencionadas para trasladar a las personas hacia sus lugares de residencia. En las demás horas también se presta este servicio, solo que, con menor intensidad incluso hasta altas horas de noche. De esta manera se pueden identificar tres jornadas laborales.

En la fotografía No. 2 y 4 también se observa la forma en que se ubican las motocicletas: en fila y sobre las principales vías de acceso a la comuna. En las horas donde hay mayor oferta del servicio, se pueden encontrar más de 30 motos disponibles. En numerosas ocasiones esta situación ha generado grandes congestiones y problemas de movilidad dado a que en la comuna solamente hay 3 vías de acceso, cada una con un carril para cada sentido y las motos ocupan gran parte de un carril. La sobreoferta del servicio como los problemas de movilidad son factores que causan en la población molestia, sin embargo, estas situaciones se han convertido en parte de las vivencias cotidianas en la comuna.



Fotografía No. 4. Registro de trabajo de Campo. Carrera 70 con calle 5ta, al frente de la estación de Caldas. Mototaxistas ofreciendo el servicio de transporte.

Castro y Buchely (2016) indican que la tarifa que establecen los mototaxistas por su recorrido oscila entre \$ 2.000 y \$ 11.000, sin embargo, la tarifa depende del destino del usuario. Desde el barrio Meléndez hasta el barrio Las Palmas cobran \$ 2.000 y cuando el recorrido es hacia el centro de Cali u otros lugares con la misma distancia el costo aumenta considerablemente. Dicho servicio transporte más económico y ágil para transitar por lugares de la ciudad no conectados por el sistema de tránsito formal. Cabe resaltar que esta modalidad de transporte no solo se utiliza para el transporte de pasajeros, sino que también hace labores de mensajería, pago de facturas, “encomiendas”, entre otras actividades. En la fotografía No. 3 se puede evidenciar

algunas tarifas que los mototaxistas pertenecientes al grupo de La Curva en la Cra. 94 fijaron para el año 2017.

Andrea, relata muy bien su experiencia con el uso de esta modalidad. Ella resalta las principales características de este servicio, sus motivos para hacer uso del servicio, la forma en que identifica a las personas que lo prestan y la tarifa que paga por este:

“La mayoría de veces utilizo una moto para ir a la Universidad, siempre que estoy de afán o cuando no quiero caminar mucho. Cojo una moto porque el MIO se demora mucho y también me estresa andar esperando el alimentador, las motos son más rápidas, en 5 o 10 min estoy en la U mientras que en MIO me demoro más de media hora. Yo miro a alguien que tenga dos cascos, por lo general trato de ver que estén en buen estado, veo quién es el tipo que maneja, prefiero a los jóvenes porque los viejos lo miran a uno con morbo entonces con ellos no, Eso no me gusta. Algunas veces les pregunto cuánto cuesta el trayecto, me responden que \$3000 pesos, otras veces cuando llego a la U ya sé entonces solo les pago, le digo gracias y ya. Por lo general un trayecto corto cuesta eso o \$2000 más no pago, aunque sí sé que hay trayectos más largos y por lo tanto valen más, uno hace una especie de cálculo y ya.”

Otro de los aspectos que se pueden resaltar de la forma en que opera el servicio de mototaxi en la comuna es la forma que los conductores se ubican en los lugares estratégicos que he mencionado anteriormente. El número de motos parqueadas en las principales vías del sector está condicionado por las horas en donde se presenta mayor tránsito de personas, de 6 AM a 8 AM y de 5 PM a 8 PM, es en donde se presenta mayor oferta y demanda del servicio, mientras que en el resto del día éstas disminuyen. Es en este intervalo horario en donde mejor se puede apreciar las particularidades de esta forma de transporte.

Una de estas particularidades es la forma en que los conductores visualizan y se apropian de un lugar específico para poder desarrollar su actividad, la de generar ingresos a través del transporte de personas y realizar encomiendas. En los lugares que se han identificado como claves, es habitual encontrar a un grupo de personas no solo ofreciendo un servicio de transporte, sino también interactuando entre sí en el tiempo

en el tiempo libre que les queda entre un pasajero y otro, entre el ir y volver constante que sintetiza su rutina. Estas actividades se realizan al menos 6 días a la semana, porque varios de ellos, en su mayoría, dedican el día domingo para “estar en la casa o con la familia o descansando” puesto que su horario se extiende muchas veces a 12 horas lo que no deja tiempo suficiente para la realización de otras actividades.

El “hacerse” en un sitio estratégico de la comuna está determinado por la forma en que el individuo decidió utilizar una moto para transportar personas. Por medio del trabajo de campo se identifican dos maneras recurrentes: la primera, es por sugerencia de un familiar o amigo que realizó la actividad, y la segunda, porque vio que otras personas aprovecharon la demanda de transporte del sector para generar un tipo de ingresos y también quiso hacerlo. Un mototaxista de 38 años de edad que se hace en La Curva, describe muy bien el primer caso:

“Yo llevo ya 5 años trabajando en esto. Empecé porque me quedé sin trabajo y uste’ sabe que la vida en la ciuda es difícil, sin plata no se vive; entonce un primo mío que trabajaba en esto me dijo que por qué no le hacía, que esto daba plata, mi primo sabía que yo ya había trabajado en esto allá en Popayán, entonce me insistió, me decía: “Hácete conmigo allá en la curva, los otros no te van a poner problema, no te van a aletiar porque estás conmigo, a mí ya me conocen” a mi lo que me daba miedo era que no me dejaran trabajar porque como los de la curva se hacen es por grupos, todos ellos se conocen y no dejan trabajar a gente desconocida. Mi primo me insistió y como yo necesitaba plata, y nada que me salía algo en la rusa que es en lo que yo trabajo, pues me tocó. Lo bueno es que puedo trabajar en las dos cosas. En esto me va muy bien.”

El segundo caso es detallado por un mototaxista de 55 años de edad que lleva prestando el servicio hace 6 años en la glorieta de la carrera 70 con calle 1 Oeste:

“Las personas que nos hacemos aquí ya nos reconocemos, todos somos muy solidarios, nos damos la mano, nos ayudamos entre todos, ¿Me entiende? Ya nos conocemos porque llevamos mucho tiempo trabajando en esto, ya sabemos quién es quién, y si alguien nuevo llega y se parquea con su moto aquí, los viejos nos reunimos, hacemos un círculo y hablamos, entonces uno, cualquiera de los viejos, se le acerca, y le dice que se corra, que se haga más allá del 30, que trabaje por

allá porque en ese lugar ya están los que son. Uno sabe que todas las personas necesitan trabajar, y por eso les decimos que se corran o que se hagan en el Fruver, casi siempre son pelaos, que se les ve en la cara que meten vicio, acá no, acá todos somos más viejos, y no metemos esas cosas, muchos fuman, pero cigarrillo, nada más. Cuando no hacen caso, uno los molesta, les hace la bulla, los cerramos con las motos, decimos entre nosotros “hay que llenar ese hueco” y no dejamos trabajar hasta que se vaya para otro lado.”

Los dos relatos anteriores además de describir las dos formas más recurrentes por las que un sujeto decide prestar un servicio de transporte con fines lucrativos, también, dan cuenta de un aspecto central dentro de las dinámicas del mototaxismo en la comuna. Los dos relatos dan una imagen de la forma en que se establecen los grupos en los sitios estratégicos y de su funcionalidad. La pertenencia a un grupo o a otro está determinado por el tiempo que se lleve prestando el servicio. La articulación de los grupos de mototaxis en los lugares clave da cuenta de la relación que existe entre sus miembros, la interacción entre ellos denota cierta camaradería que hace posible que se construya un conjunto de prácticas, de códigos particulares como mover la cabeza para saber quién se “queda” con el pasajero, alzar la mano o silbar para pedir un favor, o, para decirlo de una forma más general, de un estilo de vida que todos interiorizan y que los nuevos miembros aprenden rápidamente.

Siguiendo la aproximación etnográfica que Aguilar (2000) realiza a los choferes del transporte público en Ciudad de México, pueden identificarse básicamente dos actividades que los mototaxistas realizan mientras esperan una “carrera”: La primera es el mantenimiento y la limpieza: incluye actividades de revisión mecánica de frenos, aceite, combustible, estado de las llantas o buscar algún tipo de fallas en la motocicleta, y básicamente limpieza de los rines o de los guardabarros. Estas actividades se llevan a cabo en el lugar del cual se han apropiado. La segunda es la interacción con los otros mototaxis, con sus compañeros o como algunos les denominan “panas”. Este cotorreo da lugar a bromas, chistes, diálogos, saludos. Todas estas actividades son realizadas grupalmente. Esta interacción se nutre de las actividades referidas al trabajo, a su experiencia en el último viaje, a los nuevos ajustes que le han realizado a su moto y a las personas, especialmente mujeres, que pasan por el sitio. A través de esta interacción

se ponen en primer plano todas las condiciones físicas del trabajo que los mototaxis comparten y también los códigos, símbolos y significaciones que los identifica y los diferencia tanto con los conductores del mismo sitio, como con los demás conductores y personas que circulan por las calles y andenes de la comuna.

Aguilar (2000) indica que el cotorreo como actividad propicia múltiples relaciones sociales, implica que muchos de los contactos establecidos entre los conductores sean enmarcados por ciertos códigos particulares, por ciertas formas de expresión que son ya tradicionales, aunque no exclusivas. La construcción y el uso de ese código, o jerga, está cargada de una connotación sexual que se integra al tipo de contactos fugaces y de competencia masculina que se establecen en esos sitios, los juegos de manos que hacen alusión a prácticas sexuales, las fotos de mujeres desnudas o con poca ropa mostradas a través de su celular a sus compañeros, o ligeros toques entre ellos, apoyan los códigos y las formas de expresión entre ellos y propicia un ambiente de competencia para demostrar o reafirmar su masculinidad. No obstante, la forma en la que trabajan es individual, cada uno tiene su clientela. No existe en el sector una asociación u organización que establezca reglas de juego ni la capacidad para establecer redes de comunicación autónoma como en el caso de los “piratas” en el Oriente de la ciudad de Cali (Valdés, 2014). Cada mototaxista ofrece su servicio esté o no en uno de los lugares estratégicos, ellos mismos son los pregoneros, los operadores y quienes prestan el servicio. El mototaxismo como trabajo es una forma individualizada y flexible de generar ingresos.

En suma, puede decirse que el servicio de mototaxi en la comuna 18 surge como una respuesta “desde abajo” a una crisis aguda en el ámbito del transporte urbano, a una necesidad de transporte insatisfecha. La prestación del servicio de mototaxi puede considerarse como una estrategia de supervivencia y de empleo en el sector informal. Diaz, et al (2011) mencionan que el sector del transporte es una fuente tradicional de empleo para la población masculina sin capacitación o experiencia particular. Por ello, aún más fácilmente que en los otros medios de transporte colectivo, los desempleados, más o menos jóvenes, se convierten en chóferes de mototaxi. Se identifican las

principales características de esta modalidad de transporte a partir de la observación y de las entrevistas realizadas tanto a usuarios como a los conductores. Estas características dan cuenta de la forma en que funciona esta modalidad en la comuna: rutas, horarios, las principales zonas de oferta, la manera en que lo ofrecen y se dan indicios de los motivos que tienen los habitantes de la comuna 18 para hacer uso de esta modalidad; y del porqué se le considera un servicio de transporte pirata.



Fotografía No. 5. Registro de trabajo de Campo. Carrera 94 con calle 5ta, al frente de la estación de Meléndez. Mototaxistas ofreciendo el servicio de transporte.

CAPÍTULO 3: USUARIOS DE MOTOTAXI

“Se cuenta lo que es utilizado, no las maneras de utilizarlo”.

Michel de Certeau

El objetivo principal de esta investigación es analizar la incidencia de la experiencia de los usuarios en la configuración y proliferación del mototaxismo como una forma de transporte alternativo e informal en la comuna 18 de la ciudad de Cali. Poner el foco de estudio en la experiencia de los usuarios en el estudio del transporte nos brinda una perspectiva de movilidad más amplia porque no solo se tienen en cuenta el viaje (origen-destino) como forma tradicional en el campo de la movilidad, sino también las razones subjetivas y estructurales por las cuales los individuos se mueven. La experiencia de los usuarios en una modalidad de transporte, en este caso informal, da cuenta de las principales características de la modalidad en particular, de sus dinámicas y prácticas multifuncionales. Esto teniendo en cuenta que dichos usuarios están dentro de un contexto estructural que posibilita y restringe su movilidad, haciendo referencia a los aspectos materiales de la accesibilidad y que se abordaron en el primer capítulo y los aspectos más individuales se analizarán a continuación.

La forma más eficaz que se encontró para capturar esta experiencia, para conocer las emociones y sensaciones de los usuarios al hacer uso de esta modalidad de transporte fue la entrevista. En total se realizaron 12 a hombres y mujeres usuarios de mototaxi residentes en la comuna 18, 8 de ellas fueron a mujeres y 4 a hombres. Las mujeres mostraron una mayor disposición para conversar, para relatar su experiencia, ellas entraron más en detalle, mientras que los hombres fueron más simples a la hora de contestar. Esta diferencia puede ser entendida desde la práctica misma, aspecto que en líneas posteriores describiré detalladamente.

Para seleccionar a los usuarios se tuvo en cuenta como primera medida que fuera residente de la comuna y, segundo, que hiciera uso de forma constante de mototaxi. Otro aspecto importante en la selección fue el grado de movilidad de estas personas, como se puede evidenciar en los relatos, estas personas tienen una movilidad activa (cotidiana)

y autónoma. Estos aspectos centrales de la movilidad de los usuarios se encuentran en personas entre los 18 y los 62 años de edad. En la tabla No. 1 se describen algunas de las características sociodemográficas de los usuarios de mototaxi entrevistados. La edad de estas personas da cuenta de un grupo completamente heterogéneo, siendo 21 años la edad mínima y 62 la edad máxima. Se describe también la ocupación y el barrio en donde residen estas personas.

Algunos de los acercamientos con los usuarios y con los conductores de mototaxi inicialmente se realizaron durante la observación. Otros usuarios son personas cercanas a mí, amigos y vecinos. Este aspecto facilitó en gran medida la recolección de datos puesto que la interacción estaba mediada por la confianza. La interacción constante con estas personas también hizo posible la recolección de datos a través de la estrategia de bola de nieve. Es por ello que en los relatos los usuarios se refieren a mí como “Alejita” o “Ale”.

Tabla No. 1: Usuarios entrevistados				
Usuarios	Sexo	Edad	Ocupación	Barrio
Andrea	Mujer	21	Estudiante de pregrado	Jordán
Andrés Felipe	Hombre	21	Estudiante de pregrado	Caldas
Morelia	Mujer	35	Auxiliar de proyectos	Jordán
Eva	Mujer	54	Contadora pública	Caldas
Maira Alejandra	Mujer	23	Mesera	Meléndez
Mauricio	Hombre	23	Chef	Los Chorros
Verónica	Mujer	32	Manicurista	Alto Nápoles
Nelson	Hombre	42	Comerciante propietario de un autoservicio	Alto Jordán
Diana	Mujer	31	Comerciante y auxiliar de ventas	Lourdes
Carlos	Hombre	57	Comerciante	Alto los Chorros
Mari	Mujer	62	Ama de casa	Cuarteles de Nápoles
Nubia	Mujer	38	Ama de casa	Altos de Santa Elena

Teniendo en cuenta las características de los usuarios entrevistados, a continuación, se identifican y se describen los usos del mototaxi, los motivos de estas personas para hacer uso de esta modalidad y las estrategias y tácticas de seguridad que han implementado para integrar al mototaxi como una forma de transporte en su movilidad cotidiana.

Usos del mototaxi

Este servicio de transporte se caracteriza principalmente por ser muy rápido, económico y de fácil acceso. Estos tres elementos son los que los usuarios entrevistados resaltan con mayor vehemencia. Son los usuarios quienes enfatizan que el mototaxi presta los servicios de transporte que no suministran los otros medios de transporte del sector. La mayoría de veces es utilizado para recorrer trayectos cortos, en trayectos iniciales o terminales, es decir, de la casa del usuario o de los lugares de mayor concentración hacia la estación del MIO, ya sea Caldas o Meléndez, y viceversa. También es utilizado para llegar a otros sectores de la ciudad. Estos dos factores hacen referencia al transporte de pasajeros siendo este el uso más habitual que se le da a esta modalidad de transporte.

Verónica, una mujer de 38 años de edad, que vive el barrio Alto Nápoles de estrato 2, es una usuaria frecuente de mototaxi; ella relata muy bien este uso:

“Yo utilizo el servicio de moto solamente para trasportarme, lo cojo siempre a fuera de mi casa, siempre pasan por aquí, otras veces voy hasta el hospital, ahí conozco a varios pelaos y me voy con ellos. Les digo que me lleven a la peluquería, a la casa de una clienta, a la quinta, donde mi mamá a donde sea que uno les diga ellos te llevan, eso sí, ellos se meten por donde haya menos tráfico y si hay guardas, pues buscan desvíos, cuando eso pasa, casi siempre te avisan. Otras veces cuando vengo del trabajo o de hacer alguna vuelta y ando en MIO y quiero llegar rápido a la casa, yo me salgo de la estación y ahí en la 70 cojo una moto, es que son más rápidas y el servicio no es tan caro, uno siempre arregla lo que le van a cobrar antes y listo, uste’ verá si le paga cuando se sube o cuando llega a su destino, uno les regatea, pero uno ya sabe, ese recorrido es corto y más de dos mil no vale”

Además de describir el para qué de la utilización del servicio, Verónica también menciona el aspecto referente al pago del servicio y a la forma en que los aborda. En su relato se puede apreciar otra de las características ya mencionadas del servicio, el destino es fijado por el usuario, mientras que la ruta no; ésta muchas veces depende del conocimiento que el conductor tenga de las vías y de algunos imprevistos. Morelia, otra usuaria de mototaxi, de 35 años que vive en el barrio Jordán de estrato dos, indica que: “yo cojo moto es para que me lleve casi siempre a la casa o la estación, solo para eso, que me lleve y me traiga, lo bueno es que ellos van a donde tu les digas”.

El servicio de mototaxi no solo es utilizado para el transporte de personas, sino también de objetos, para hacer mandados y/o encomiendas. Este aspecto no solo aumenta el campo de acción de esta modalidad de transporte, sino que puede considerarse como una ventaja sobre las otras modalidades existentes en el sector. Esta modalidad presta, de alguna manera, un servicio de mensajería eficaz, seguro y más económico que se basa en la confianza y seguridad que el usuario tenga con el conductor. Este aspecto es mencionado por Nelson y por Jorge, un usuario y conductor de mototaxi respectivamente. Nelson tiene 48 años de edad, vive en el barrio Alto Jordán, este es su relato:

Por mi trabajo, yo tengo que hacer muchos domicilios, acá en el autoservicio se vende mucho y a veces estoy solo, y no puedo hacer los domicilios yo mismo, el negocio no se puede quedar solo ni mucho menos puedo cerrar, por eso es que yo llamo al *Zarco*, el motoratón que le dije que era vecino, pa' que me colabore, él trabaja en eso, él hace mandados, transporta gente, se gana la vida de esa forma. Yo le digo que vaya a tal dirección, que lleve tal cosa, que me traiga eso, que lo otro, él me hace el favor y yo le pago. A veces los clientes tienen que pagarle la mercancía o lo que se le lleve pero no hay problema porque ya lo conocen, él es el que siempre me hace ese tipo de mandados, y yo también lo conozco, es vecino mío, sé dónde vive, yo conozco a su mujer, a sus hijos, ellos también me compran a mí, él es el que lleva a mi esposa cuando está de afán, así que no hay ningún problema.

Jorge tiene 56 de edad y vive en el barrio los Chorros y es mototaxista desde hace más de 5 años, este es su relato:

Como ya llevo más de 5 años trabajando en eso, la gente me conoce, ya tengo mi clientela, a veces me piden que les haga un mandado, me piden un favor, ¿si me entiende? Yo, además de transportarlas, les hago mandados, por ejemplo, Doña Miriam es una cliente mía, ella tiene un local para hacer y arreglar ropa, la otra vez me llamó y me dijo que le hiciera el favor de ir a comprarle una tela que le hacía falta, yo fui por la muestra al local y por la plata y salí derecho a comprarle la tela, tuve que ir al Centro, pero se la conseguí. Ella me pagó y de paso me dio almuerzo. Ella me manda a mi porque ya me conoce, yo siempre la llevo, la recojo y todo, es la cliente más fiel que tengo.

Dicho de otro modo, puede decirse que el servicio de mototaxi en la comuna 18 es utilizado principalmente como una forma de transporte, y en menor medida como un servicio de mensajería flexible. Este último uso está determinado por el tipo de relación que se establezca entre el usuario y el mototaxi; esta relación está mediada por el tiempo que lleva el conductor utilizando su moto para transportar personas, y por la frecuencia con que el usuario utilice mototaxi. Además de esto, podría decirse que también se debe al grado de confianza, seguridad y de familiaridad que el usuario tenga para con el conductor. Esta confianza depositada en el mototaxi se ve reflejada en el intercambio de números de teléfono, direcciones por parte de ambas partes y también en la recomendación del servicio por parte del usuario a familiares o vecinos residentes en la comuna como en el caso de Maira Alejandra, Eva, Mauricio, Andrea y mío, como parte de la observación participante. Este es uno de los aspectos que más se encuentra señalado en el diario de campo no solo desde mi observación, constantemente veía como los usuarios sacaban sus teléfonos celulares mientras el mototaxi dictaba su número de teléfono, o como relato de las personas con las que conversaba en la calle sobre el uso de transporte y desde mi propia experiencia usando este servicio, en la sección de estrategias y tácticas de seguridad haré mención sobre este punto. Por lo tanto, no solo abre el campo laboral, si así se le puede llamar, al mototaxista, sino que se le da un valor simbólico al servicio como tal, se incrementa la favorabilidad del servicio y, por ende, su demanda. Más adelante señalaremos los motivos que tienen los habitantes de la comuna para hacer uso de este servicio, de las ventajas que tiene sobre los otros medios y de las estrategias de seguridad que los usuarios han implementado para movilizarse en el sector.

Motivaciones que tienen los usuarios para hacer uso de mototaxi

Como se mencionó anteriormente, los principales usos de mototaxi son el transporte de personas y un tipo de mensajería flexible. En este apartado se describen las razones que se tienen para hacer uso de esta modalidad, estas razones dan cuenta de las principales características de la modalidad de transporte y de los motivos por las cuales se ha hecho tan habitual en la comuna 18. Estas características ontológicas del servicio hacen que prevalezca sobre las otras modalidades de transporte existentes en el sector y además de las otras modalidades de transporte informal tales como los bicitaxis, carros piratas, taxis colectivos y las gualas. Estos motivos son reconocidos por los usuarios y por los mismos mototaxistas, ambos actores le dan legitimidad a través de su discurso a las prácticas relacionadas con el transporte informal, en este caso, el mototaxi. Esta legitimidad y reconocimiento está evidenciada en el uso constante de esta modalidad que es utilizada no solo para el transporte de personas sino también de bienes, así como en el crecimiento exponencial que este ha tenido en los últimos cinco años.

Para los usuarios entrevistados y también para los mototaxistas, las principales razones por las que se utiliza la moto como una forma de transporte en la comuna 18 en su respectivo orden son: rapidez, agilidad, facilidad para movilizarse, asequibilidad y flexibilidad del costo del pasaje. Los usuarios argumentan que las ventajas que tiene una moto para movilizarse en el sector son más que las que tiene un vehículo o hasta el mismo sistema MIO de ahí que puede explicarse su preferencia. Además, algunos de estos motivos dan cuenta de la preferencia que tienen los habitantes de este sector por este medio de transporte, ello podría estar evidenciado en las cifras presentadas en la Encuesta de Movilidad 2015 mencionadas anteriormente.

La rapidez es el aspecto más mencionado por los usuarios entrevistados argumentando que en una moto el tiempo de traslado de un lugar a otro es menor que en otros medios de transporte, tales como el automóvil, el MIO, entre otros. La comparación con otras modalidades de transporte se da a partir del tiempo de viaje independientemente del recorrido o de las rutas que se utilicen para llegar al mismo destino; sin embargo, el reconocimiento de las rutas más efectivas en cuanto a tráfico, tiempo de recorrido y

estado de la vía es un valor agregado que le da mayor reconocimiento al mototaxista, siendo este un elemento constitutivo de la accesibilidad en términos de la apropiación del territorio. Este motivo contrasta con el de la economía, puesto que la mayoría de veces los usuarios deben pagar tarifas altas por el servicio. No obstante, se observa que la disposición a pagar de quienes lo usan es mayor si se tiene la certeza que el tiempo de viaje es menor comparado con los otros medios de transporte disponibles. En este sentido, puede decirse que la experiencia del tiempo es fundamental en los usuarios de mototaxi.

Antolín Iria (1999) señala que el tiempo no es algo únicamente cronométrico, sino que también es construido socialmente, que está íntimamente ligado a la dimensión espacial en la medida en que esté vinculado a conceptos como distancia, movilidad, dirección, zonas, medios de transporte, entre otros. De igual forma, estos conceptos están contruidos por los actores sociales según sus necesidades. Por esta razón, el autor identifica al tiempo como cuantitativo, como el que puede ser medido a través de cronómetros o relojes, este tiempo permite introducir unidades de tiempo convencionales y con ello se pueden comparar recorridos, velocidad entre el origen-destino. El tiempo social es la experiencia que un determinado colectivo o actor social tiene del tiempo. Este tiempo está íntimamente relacionado con las estructuras sociales y tiene una doble dimensión. Por un lado, forma parte de la experiencia colectiva, y, de otro, es un tiempo que se percibe subjetivamente y no es cuantificable, pero forma parte de la experiencia de un grupo. Puede decirse entonces que cada colectivo genera una demanda y una percepción del tiempo diferente, por eso, para Antolín, lo importante es como se construye el tiempo social a partir de sus necesidades de movilidad. (págs. 63-65).

La rapidez, en este caso, es la experiencia del tiempo construida de forma subjetiva. Los usuarios utilizan el servicio de mototaxi porque no disponen de un medio de transporte propio y, por ende, están sujetos a las normas que impone el sistema de transporte público, lo que les exige destinar más tiempo para movilizarse y así llegar puntual a sus destinos. Eva es una usuaria frecuente de mototaxi, ella vive en el barrio Caldas de

estrato 3; tiene 54 años de edad y es contadora pública. Utiliza este servicio de transporte principalmente para ir de la casa al trabajo y de la estación Caldas a su casa. Cuando va desde su casa al trabajo, se dirige al Supermercado La Gran Colombia para abordar un mototaxi, le habla a un conocido, regatea el pasaje y se ponen en marcha ya que deben ir hasta el barrio Salomia. Su relato es el siguiente:

Yo utilizo la moto cuando tengo premura y el servicio de la Alameda o el alimentador del MIO se demoran, entonces voy al supermercado la Gran Colombia que queda a dos cuadras de la casa, ahí se mantienen, y, la mona, la señora que cuida los carros que se parquean ahí los conoce, entonces le pido a ella que me recomiende uno y ella me dice cual coger, o me contacta con el de la moto. Les digo que me lleven a tal lado, y me dicen el precio, yo siempre les pido rebaja porque a veces se pasan de careros y no, eso no vale. En MIO me demoro casi hora y media y en el Alameda casi una hora. Entonces ve, ida y regreso son casi 3 horas y no, eso es mucho, mientras que en moto eso es media hora, es rápido, la moto se mete por cualquier parte, hace zigzag, y ya, yo tengo cosas que hacer: del trabajo, de la casa, están mis hijos. Eso sí, pago más, a veces tres o cuatro veces más, pero lo vale, llego rápido, me ahorro mucho tiempo, y no tengo que andar pendiente de la ruta, de la parada, de nada.

En este relato se pueden encontrar las otras razones por las cuales se hace uso de mototaxi; se puede apreciar que tanto la agilidad y la facilidad para movilizarse están estrechamente relacionadas con la disminución en tiempo de movilidad (la rapidez) que tiene este vehículo en particular. Puede decirse que la eficacia del servicio radica en el aspecto físico de las motocicletas, en sus características intrínsecas y no en la forma en la que está constituido el servicio como tal.

Carlos tiene 53 años de edad, es comerciante y vive en el barrio Alto los Chorros, ubicado en la parte alta de la comuna, en su narración describe dos características importantes del servicio de mototaxi: la agilidad y la facilidad para movilizarse:

Como yo vivo en la parte alta del barrio, casi donde se acaba la comuna, uste' ha visto como es para llegar acá, hay muchos callejones, y gradas, y las vías son muy estrechas, a duras penas y caben dos carros en ambos carriles, entonces pues en

moto es más fácil, eso hacen zigzag, se meten por cualquier lado, cogen atajos y lo llevan a uno rápido a la estación.

Este aspecto también se ve evidenciado en las observaciones que realicé en los lugares de mayor concentración de mototaxistas en la comuna, uno de estos lugares es al frente de la estación del MIO Meléndez, entre la calle 5 y la carrera 94. El fragmento del diario de campo que presento a continuación se realizó el día 2 de marzo de 2018 de 6:30 de la mañana hasta las 9 de la mañana, considerando la hora pico como alta demanda del servicio:

Me encuentro en la esquina de la bomba de gasolina Terpel, entre la calle 5ta y la carrera 94 al frente de la estación del MIO Meléndez, son las 6:54 de la mañana y se observa como una gran cantidad de personas se dirigen hacia la estación también hay muchas motos y carros esperando a que el semáforo cambie de color para poder salir de la comuna. Al otro lado de la calle, las motos se hacen en fila ofreciendo el servicio, ¿moto, moto? ¿servicio de moto? Preguntan constantemente. Otros prefieren no esperar a que llegue un cliente y se devuelven a la parte alta de la comuna en busca de más pasajeros. Hubo uno en particular que me llamó la atención por la cantidad de veces que lo vi bajar y subir con personas diferentes, hombres y mujeres todos se bajaban en el espacio que queda en el semáforo y la cebra para cruzar la calle y dirigirse a la estación. En una hora lo vi llegar 17 veces. Siempre llegaba, esperaba a que su cliente se bajara de la moto, le pagaba, y él se devolvía rápidamente. Las personas esperaban pacientes el cambio de color del semáforo o la señal de los guardas que regulan el tránsito, mirando el reloj o el celular, y mirando si su ruta de MIO se aproximaba. Y así sucesivamente. (Diario de campo, 2 de marzo de 2018).

Otra de las razones que los entrevistados tienen para hacer uso de mototaxi es el factor económico. Como se pudo ver en el capítulo anterior, la tarifa de este servicio puede más costosa que el servicio de transporte público, ésta es establecida por el conductor de acuerdo al trayecto y a hora en que es abordado, siendo esta una similitud con los otros medios de transporte público, pirata e ilegal tales como taxis, carros piratas y UBER respectivamente, puesto que se cuenta con una tarifa dinámica, con recargo nocturno y depende de la distancia y del tiempo del recorrido. Para el caso de los taxis la tarifa es determinada por un dispositivo de medición (taxímetro), en UBER se cobra un precio

base y el valor aumenta de acuerdo a las estimaciones de tiempo y distancia de la ruta y la demanda actual de viajes en la zona desde donde se solita el viaje. Dado que cuenta con características similares a las de un taxi, el precio de reserva, tasas, peajes y otros cargos aplicables también se calculan e incluyen en valor final de la tarifa.²⁴

Si bien la tarifa del servicio de mototaxi es establecida por el conductor sin ningún tipo de instrumento ni calculo, resulta más asequible que las otras modalidades anteriormente mencionadas, y más si el trayecto es una distancia corta. La gran mayoría de los usuarios hacen una comparación con el taxi y su tarifa mínima, *coger un taxi y pagar una tarifa mínima para ir ahí no mas no aguanta, eso en moto vale 2500* (Mujer de aproximadamente 40 años, hablando con un taxista, se dirigía al hospital Mario Correa Rengifo). La referencia a trayectos cortos está determinada por la distancia que hay entre la estación del MIO (Caldas o Meléndez) y el destino final, que en gran medida es la casa del usuario o un punto de referencia cercano, aquí la tarifa a pagar es la mínima. Maira Alejandra, una joven de 24 años de edad que vive en barrio Meléndez indica que:

Lo utilizo porque es servicio es rápido y es barato y lo cojo a penas salgo de la casa, ahí en la puerta. Yo no vivo tan lejos, pero con la moto ahorro mucho tiempo, porque caminando yo me demoro casi 40 o 50 minutos caminando, soy muy lenta, mientras que en moto me demoro 15 minutos máximo.

Diana tiene 31 años de edad, vive en el barrio Lourdes, trabaja en el centro de la ciudad como comerciante y vendedora, sobre este aspecto ella menciona que:

Las motos son muy útiles por acá, lo sacan a uno de apuros. Yo utilizo el MIO, el Alameda que pasa por aquí o las motos, siempre que lo necesito urgente, que necesito llegar rápido cojo la moto, voy hasta el romboy o hasta la Gran Colombia y agarro uno. Ya los conozco. Varios de ellos son mis vecinos. Le digo que me lleve a tal parte, negoceo el pasaje, eso sí, depende de la hora y del sitio al que vaya. Prefiero pagarle a un motoratón que a un taxista, porque en la moto es más rápido, es más económico y es casi igual, viajo cómoda, no tanto como en un taxi, pero unas por otras.

²⁴Información suministrada por la página oficial de UBER para Colombia: <https://www.uber.com/es-CO/>

No obstante, este no es el único medio de transporte que los usuarios de mototaxi utilizan, en muchas ocasiones este servicio es complementario a los otros servicios de transporte existentes en la comuna, principalmente, al sistema masivo MIO debido a las esperas prolongadas y a la aglomeración de pasajeros en los buses alimentadores del sistema de transporte público. Esta intermodalidad de transporte supone para los usuarios un pago doble en los servicios de transporte. Maira Alejandra menciona que:

Cuando voy a ir a otros lugares de la ciudad lo que hago es coger una moto que me lleve hasta la calle 5, a la estación de Meléndez y de ahí utilizo el MIO, es muy demorado, pero me sirve. Lo malo es que tengo que pagar doble pasaje: los dos mil de la moto y los dos mil del MIO. Otras veces me bajo del MIO y cojo motorraton para llegar a la casa, en ese caso, lo cojo en la bomba, ahí en la quinta, creo que a ese sitio le dicen la curva.

Otro de los motivos por los cuales se utiliza este servicio de transporte es por el servicio deficiente de transporte que presta el Masivo integrado de Occidente MIO. Los usuarios argumentan que este servicio es muy demorado, haciendo referencia tanto a la espera como al trayecto; de acuerdo a lo expresado en el capítulo 1, respecto a la accesibilidad, la cobertura que tenía el MIO para el año 2014 en el sector es de apenas el 61%²⁵; en la actualidad siguen operando las mismas rutas en el sector, con frecuencia diferenciada de acuerdo a la hora. Las largas esperas, la falta de rutas y el amontonamiento de pasajeros en horas pico son algunos de los factores que los usuarios mencionan en contra del servicio y que posibilitan el uso de modalidades informales como el mototaxi. Morelia menciona al respecto que:

Por ejemplo, para ir a la universidad, que es a donde más voy, tendría que caminar como dos cuadras para abordar el alimentador del MIO que me traería hasta la 5ta eso se demora una eternidad, póngale entre 15 y 20 min y de ahí esperar en la estación a que pase una ruta que me lleve a la estación de Univalle eso es más o menos otros 15 minutos, de ahí, bajarme y caminar otra cuadra y

²⁵ Recuperado de: Metrocali, Comunicado de prensa No. 33 “EL MIO TIENE UNA COBERTURA ESPACIAL URBANA DEL 91%” [Consultado el 8 de mayo de 2018].
<http://www.metrocali.gov.co/cms/el-mio-tiene-una-cobertura-espacial-urbana-del-9/>

media, entonces el tiempo no da. Si ve, si estoy de buenas eso es media hora, mientras que en moto son solo 10 minutos máximo, no tengo que hacer trasbordo, ni esperar, el MIO es más económico, pero me demoro mucho más, es más dispendioso.

Mauricio, un joven chef de 23 años de edad que vive en el barrio Los Chorros, ubicado en la parte alta de la comuna, sobre los medios de transporte que utiliza diariamente para movilizarse menciona que:

Por acá pasan dos o tres rutas del MIO que vienen y van hasta Unidad Deportiva, y la ruta del Alameda, pero estos se demoran mucho en pasar, por eso es que cojo una moto que me lleve hasta la estación Caldas, y de ahí si cojo MIO, de una vez me subo en los articulados, y de regreso a la casa hago lo mismo: de Estadio cojo la E21 hasta Caldas, salgo de la estación y cojo una moto que me lleve a la casa.

Estrategias y tácticas de seguridad

La estrategia de acuerdo con De Certeau (1996) es

“El cálculo (o la manipulación) de las relaciones de fuerzas que se hace posible desde que un sujeto de voluntad y poder (una empresa, un ejército, una ciudad, una institución científica) resulta aislable. La estrategia postula *un lugar* susceptible de ser circunscrito como *algo propio* y de ser la base donde administrar las relaciones con *una exterioridad* de metas o amenazas. [...] Toda racionalización “estratégica” se ocupa primero de distinguir en un “medio ambiente” lo que es “propio”, es decir, el lugar del poder y de la voluntad propios. (p. 42)

Este mismo autor entiende por táctica a “la acción calculada que determina la ausencia de un lugar propio [...] La táctica no tiene más que el lugar del otro. Además, debe actuar con el terreno que le impone y le organiza la ley de una fuerza extraña” (De Certeau 1996, p. 43). De esta manera, la táctica se dedica a aprovechar ocasiones y depender de ellas por ello son reconocidas como un “arte débil”. Mientras que las estrategias están organizadas por un principio de poder, las tácticas están determinadas por la ausencia de este.

Las tácticas son procedimientos que valen por la pertinencia que dan al tiempo: en las circunstancias que el instante preciso de una intervención transforma en situación favorable, en la rapidez de movimientos que cambian la organización del espacio, en las relaciones entre momentos sucesivos de una “jugarreta”, en los cruzamientos posibles de duraciones y de ritmos heterogéneos, etcétera. [...] Las tácticas ponen sus esperanzas en una hábil utilización del tiempo, en las ocasiones que presenta y también en las sacudidas que introduce en los cimientos de un poder (De Certeau 1996: 45)

De acuerdo con Bielich (2009) la interacción social está basada en reglas y normas compartidas que son respetadas por todos siendo el Estado el mayor ente regulador, en este sentido, las interacciones estarán plagadas de estrategias. Mientras que en un ambiente de carencia de normas en donde la presencia estatal es deficiente, los individuos se verán forzados a construir tácticas a lo largo de su acción. (p. 14). En el campo de la movilidad, indica esta autora, no hay normas fijas que regulen la manera en que deban darse las acciones, no obstante, las que existen se interpretan y se ponen en práctica creativamente de acuerdo al momento, el lugar y la situación. En este sentido, la acción que pone en práctica una norma en un determinado contexto es una táctica. Al no existir reglas de juego o normas claras, en la movilidad imperan las tácticas y no las estrategias, ello no quiere decir que no se desarrollen. (Bielich, 2009, p. 15). En el campo del transporte, según Bielich los actores que en él interactúan van construyendo tácticas o estrategias que les permitirán vivir en la ciudad y moverse. Su acción estará basada en un intento de racionalizar, controlar y organizar el tiempo.

De acuerdo con lo anterior, en este apartado se describen las acciones de los usuarios frecuentes de mototaxi para moverse dentro y fuera de la comuna 18 de la ciudad de Cali. Aquí se ponen de manifiesto las tácticas adquiridas a partir de su experiencia para que su movilidad cotidiana sea más segura, más eficaz. Estas estrategias están asociadas a los usos y a los motivos que tienen los habitantes del sector para utilizar este medio como una forma de transporte. Su construcción no solo se basa en su propia experiencia, sino que también se tienen en cuenta la experiencia de personas cercanas

como familiares, vecinos y amigos. Referente a este asunto se crea una especie de red de confianza entre usuarios y mototaxistas que impulsa el uso de esta modalidad.

Estas estrategias dan cuenta de un proceso de fidelización del cliente hacia el mototaxi. De lo que se trata es de establecer una relación estable y duradera entre ambas partes. Esta relación está determinada por la calidad del servicio del transporte: que sea cómodo, rápido, que no represente un riesgo para su integridad física a través de la prudencia, responsabilidad de quien conduce la motocicleta y de la tarifa. En este caso, la fidelización del servicio va de la mano con la satisfacción. El resultado de esta acción racional incrementa el uso del servicio y además generan nuevas características, en ese caso, se podría hablar de un servicio de transporte privado que ofrece un servicio a particulares

Esta fidelización se crea a través del intercambio de números de teléfono y direcciones, además de la recomendación del servicio por parte de un cliente a otro, este puede convertirse en una especie de “evangelista” del servicio, recomendándolo cada vez que tiene la oportunidad de hacerlo con sus amigos, vecinos y/o conocidos. A pesar de que el usuario deba utilizar otras formas de transporte, la complementariedad que le ofrece el mototaxismo satisface sus necesidades de movilidad inmediatas. Para que esto se lleve a cabo, el mototaxi debe cumplir con los requerimientos del usuario tales como la edad y el sexo del conductor, el tipo de moto, los elementos de seguridad establecidos legalmente como el casco y el chaleco. Estos aspectos son recogidos en la experiencia de Nubia, una usuaria de mototaxi de 45 años de edad, vive Altos de Santa Elena:

Yo vivo por acá hace como 6 años, desde entonces ya existían los motoratones, entonces pues yo me iba caminando hasta la estación y cogía MIO y de regreso también me venía caminando, yo veía que a una vecina la recogía una moto, la llevaba y la traía y ella le pagaba. Una vez le pregunté y ella me comentó del servicio, y me recomendó a un señor, Luis, se llama, él era conocido suyo. Desde entonces él me llevaba hasta la estación, y a veces me traía, ya le tenía tanta confianza que una vez lo mandé a hacer un mandado al centro, y así es siempre, yo lo mando a tal lugar, le digo que me lleve, que me recoja a cualquier hora, eso sí, tengo que avisarle con tiempo. Yo lo llamo, y le digo y él viene. No me cobra

muy caro, sé que tiene los papeles al día por si alguna cosa, el señor es responsable pa' que. Ya se lo recomendé a unas amigas y vecinas. Yo sé que el también necesita trabajar y en eso se gana la vida.

Y también por María Alejandra:

Yo en lo primero que me fijo es que la moto no sea muy alta para poderme montar, por lo de mi problema, en el casco, que no sea ese típico casco negro básico que ellos utilizan como de adorno, sino que sea un casco bueno, que se pueda apretar y que, de cierta protección a mi cabeza, físicamente que el conductor no sea demasiado viejo o muy joven, más o menos que tenga entre 30 y 45 años. Joven no porque la mayoría de motoratones que son jóvenes huelen siempre a marihuana, a vicio y cuando te hablan es como mami, te llevo gratis, cosa rica y uno es como ese tipo que se cree, huelen a perico, a drogas, a alcohol, entonces no. Usted se imagina montarse con un man así que acabó de meter hierba o que anda enguayabado, no, eso es un peligro, no va a tener sus cinco sentidos para reaccionar ante cualquier situación. Entonces me fijo en personas así de una edad media. También me fijo en los espejos, que tengan los dos espejos y la forma en que ésta vestido, siempre miro la ropa, que no esté sucia ni rota, que se vea al menos presentable, porque es que hay unos que de verdad se pasan, que van a prestar el servicio en unas fachas, es desagradable.

Este intercambio de números de teléfono y de direcciones también se evidencia en la entrega de tarjetas por parte de los mototaxistas a sus clientes. En la fotografía 6 y 7 que se encuentran a continuación se puede evidenciar este aspecto. Además, se describen las principales características del servicio



Fotografía No. 6. Registro de Trabajo de Campo



Fotografía No. 7. Registro de Trabajo de Campo

Mari tiene 59 años de edad, es ama de casa y vive en el barrio Cuarteles de Nápoles ubicado en la parte alta de la comuna cerca al batallón militar. Ella es Usuaría de mototaxi esporádicamente, sin embargo, en su relato se encuentran varias tácticas de seguridad y de movilidad que también son descritas por Nubia y Maira Alejandra. A continuación, su relato:

Yo utilizo las motos de vez en cuando para ir de un lado a otro, cuando voy al Inter a merchar me llamo a Jaime, el motoratón que siempre me transporta, él me espera y ya cuando salgo me trae a la casa con las cosas, o cuando voy a ir a una cita médica. Lo llamo, cuadramos la carrera y ya. Yo lo conozco desde hace como 10 años, era vecino mío. A veces le digo que me traiga tal cosa del Inter o de la droguería y acá le pago. Sé cómo es, es responsable, cuidadoso al manejar, ¿Cómo se dice? eso, ya me acordé, es prudente, tiene la moto y los cascos limpios, es un buen trabajador. Como yo lo utilizo también lo recomiendo con mis vecinas, si ve, se lo recomendé a usted y le ha ido bien.

Mari es mi vecina, como lo menciona en su relato, ella me recomendó a Jaime para que me transportara cuando necesitara medio de transporte rápido y también para realizar el trabajo de campo para esta investigación. Jaime es un mototaxista de 40 años y

trabaja en ello desde hace casi 6. Se ubica en la esquina de la panadería MetrosPan, allí espera por sus clientes. Gracias a él logré establecer comunicación con otros conductores y con ello identificar las dinámicas del servicio en este lugar clave. El intercambio de números de teléfono fue inmediato para facilitar la comunicación. Utilicé el servicio en repetidas ocasiones, la mayoría de ellas para dirigirme hacia la Universidad en aras de hacer observación participante. La utilización de elementos de protección tales como casco y chaleco fueron indispensables. La recomendación de mi vecina me transmitió una sensación de seguridad y de confianza. En ocasiones en las que Jaime no me transportaba, acudía a las recomendaciones hechas por Nelson o a los conductores a los que ya conocía y con los que había mantenido alguna conversación sobre el servicio de transporte.

En suma, puede decirse que las necesidades de movilidad de los habitantes de la comuna 18 es cubierta por el servicio de mototaxi. Este servicio no solo es utilizado para el transporte de pasajeros que se perfila como un servicio privado derivado de las estrategias de seguridad implementadas por los usuarios y que se materializan en el uso de este, sino que también es un servicio flexible de mensajería. Estos usos, como se dijo anteriormente abren el campo de acción del servicio aumentando la oferta de servicios y por ende la rentabilidad a quien lo presta. Puede decirse que la existencia de esta modalidad de transporte en este sector específico de la ciudad es el resultado de un servicio de transporte público ineficiente. Esto da respuesta a uno de los objetivos de la investigación, que era conocer los motivos por los cuales se hace uso de este servicio y también se conocen las prácticas multifuncionales del servicio a través de los usos que los usuarios le conceden al servicio.

CAPÍTULO 4: MOTILIDAD Y TRANSPORTE INFORMAL EN LA COMUNA

18

Motilidad en las Ciencias Sociales

El concepto de motilidad ha sido ampliamente utilizado en la biología y hace referencia a la habilidad que tienen los seres vivos para moverse espontánea e independientemente. En la psicología se le asocia con la motricidad y hace referencia a la capacidad para realizar movimientos complejos y coordinados. En el artículo sobre motilidad, la antropóloga social Hege Høyer Leivestad (2016) menciona que este término ha sido esporádicamente utilizado en la literatura filosófica y sociológica, en esta última la referencia más famosa dentro de la academia es la hecha por Bauman en *Modernidad líquida* (2000). Leivestad menciona que la motilidad, en el sentido de Bauman, se utiliza para describir potenciales movimientos no solo de los seres humanos, sino también de las cosas, las ideas, el capital, etc. y el peligro que este potencial tiene en términos de debilitar la estabilidad social. En este sentido, la motilidad, a través de su noción de potencial incierta e impredecible, es un factor de peligro y riesgo en la presencia fluida y nómada de la “modernidad líquida” (pp. 135).

Otra de las líneas de estudio de la motilidad desde las ciencias sociales es la planteada por Kauffman et al (2004). Para estos autores la motilidad puede definirse como la capacidad de las entidades (por ejemplo, bienes, información o personas) de ser móviles en el espacio social y geográfico, o como la forma en que las entidades acceden y se apropian de la capacidad de movilidad socio-espacial según sus circunstancias; o para decirlo de otra forma, es la movilidad real y potencial de los individuos, grupos u otros agentes y cómo ésta es transformada o cristalizada o no en desplazamientos a través de su apropiación. De acuerdo con estos autores, la motilidad incorpora las dimensiones estructurales y culturales del movimiento y la acción en el sentido de que la capacidad real o potencial de movilidad espacio-social puede realizarse de manera diferente o tener consecuencias diferentes en diferentes contextos socioculturales.

Esta categoría abarca elementos interdependientes relacionados con el acceso a diferentes formas y grados de movilidad, las competencias físicas, cognitivas y sociales

para reconocer y hacer uso del acceso y la apropiación de una opción particular, incluyendo la opción de no acción. En esta investigación solo tomaremos dos de los elementos que los autores mencionan, estos son el acceso o accesibilidad y la apropiación. Con respecto al acceso o accesibilidad, en el capítulo 1 de esta investigación se realizó una explicación del término con base al planteamiento de varios autores y se hizo una descripción y análisis la dimensión material de este en la comuna 18. En este capítulo, se analizará la dimensión no tangible de la accesibilidad, tomando como referencia el planteamiento hecho por Kauffman y los demás autores.

Por su parte, la apropiación hace referencia a la forma en que los agentes (individuos, grupos redes o instituciones) interpretan y actúan sobre el acceso real o percibido. Esta apropiación está determinada por las necesidades, planes, aspiraciones y entendimientos de los actores y se relaciona con las estrategias, motivos, representaciones, valores y hábitos. De acuerdo con Kauffman (2004) la apropiación describe la forma en que los agentes consideran apropiada o no una forma de movilidad seleccionando opciones específicas. (pág. 750). En este sentido, la apropiación es la capacidad que tienen los individuos de interpretar su grado de movilidad a partir del acceso o accesibilidad y de sus competencias. Si bien la motilidad se define individualmente, no se forma de esta manera; es un concepto altamente social que esta constituido por el conjunto de capitales (en términos de Bourdieu) que el individuo posea. Estos capitales definen el rango de posibles opciones en términos de oportunidades y proyectos. En este sentido, la motilidad al igual que la accesibilidad se distribuye de manera desigual.

Hege Høyer Leivestad (2016) menciona, en su artículo sobre Motilidad, que este concepto hace parte del "nuevo paradigma de movilidades" considerado por Sheller y Urry (2006), siendo un término clave en los estudios interdisciplinarios sobre movilidad. Sin embargo, han surgido varias críticas a este concepto respecto al paradigma de investigación de las "nuevas movilidades". La primera crítica que menciona la autora es la de Kellerman (2012) que cuestiona el uso de términos biológicos para explicar los fenómenos sociales puesto que implica una confusión en la distinción entre locomoción

y motilidad, y una similitud entre las movilidades naturales como caminar y correr y las realizadas a través de las tecnologías creadas por el hombre.

Otra de las críticas que menciona la autora sobre la concepción de motilidad de Kauffman es que, aunque se señala que el término se constituye socialmente, su modelo se basa en una expresión visualizada del agente individual autónomo. Leivestan indica que Kauffman considera que la movilidad espacial se interpreta constantemente a través de nociones de poder y de restricciones y argumenta que no considera a las personas como "libre a priori" (Kauffman 2002, 43) sino como actores en una situación determinada. Para la autora esta es una afirmación altamente cuestionable ya que implica una visión general de la movilidad que da primicia a las opciones del actor e ignora la influencia de las estructuras sociales en dicha movilidad (pp. 139).

No obstante, a pesar de las críticas y debilidades aparentes de la categoría, la autora menciona que uno de los fuertes de la motilidad en el sentido que Kauffman le imprime es la noción de apropiación. La apropiación, como la explica Kauffman está determinada por las aspiraciones y los planes, además está intrínsecamente vinculada a la interiorización individual de los valores, las percepciones y los hábitos. Estas aspiraciones no son construidas individualmente ni aisladas de varios procesos sociales y culturales, puesto que están vinculadas a los deseos, preferencias elecciones y cálculos que se forman a partir de la interacción y en el eje de la vida social. Las aspiraciones, según Hege Leivestan, pueden proporcionar un vínculo entre las esperanzas, los planes y los deseos íntimos de un individuo en relación con la movilidad y las practicas, procesos y transformaciones políticas, religiosas y económicas de una sociedad, ya que están "vinculadas con las normas, presunciones y axiomas mas generales sobre la buena vida y, en general, sobre la vida" (Appadurai 2013, 188. Citado en Høyer Leivestad, 2016, pp. 141)

La motilidad nos permite abordar las temporalidades de las movilidades de una manera particular, ya que dirige nuestra atención hacia los procesos donde la movilidad aún no ha tenido lugar, no se ha completado, o aquellos en los que en realidad nunca se va a realizar. El estudio de las movilidades a partir de la categoría de motilidad permite en una exploración atenta de cómo las personas visualizan la movilidad potencial, pero

también cuestionan en qué circunstancias y condiciones se promulga esta movilidad potencial y cuándo se niega o restringe, una exploración sociocultural de cómo se construyen, experimentan e imaginan las movilidades. Su potencial analítico sirve para revelar las expresiones materiales de las intersecciones movilidad-inmovilidad. Esto se puede lograr mediante el examen de formas de cultura material e infraestructura que permitan, negocien o dificulten la movilidad, y de cómo dichas materialidades incorporan diferentes formas de imaginarios de movilidad (Høyer Leivestad 2016, pp.145-146)

Acceso y apropiación

En el capítulo 1 se hace una contextualización histórica del transporte en la ciudad de Cali, también se describe la situación actual de este en la ciudad teniendo en cuenta el impacto que ha generado el sistema masivo de transporte en la movilidad de los caleños y, por último, se describe la comuna 18 como espacio geográfico de observación y se analiza la accesibilidad en términos materiales. Este acceso o accesibilidad al que se hace referencia tiene condiciones materiales e inmateriales, en este espacio se hará referencia a la segunda condición.

Además de los usos y estrategias/tácticas de movilidad que tienen los usuarios de mototaxi en la comuna 18, se indagó por los motivos que ellos tienen para hacer uso del servicio y además, se tiene en cuenta la caracterización sociodemográfica de este grupo de personas. En resumen, estos motivos están relacionados con un factor económico, con la rapidez, la agilidad, la flexibilidad del costo del pasaje y la disponibilidad, este último está íntimamente relacionado con el acceso y la movilidad en la comuna teniendo como factor clave la reducción del tiempo de desplazamiento.

Como se dijo anteriormente, este servicio no solo es localizado en los principales lugares de la comuna, sino que también se encuentra en menor medida en las calles secundarias. Esto hace que los usuarios no tengan que dirigirse necesariamente a cualquier punto clave para acceder al servicio. Otra opción es contactar telefónicamente o por redes

sociales al conductor para que les preste el servicio, esto como parte de las tácticas y estrategias de seguridad que tienen los usuarios. Algunos de estos aspectos se pudieron identificar en el trabajo de observación que se realizó en algunos lugares centrales de la comuna. A continuación un fragmento del diario de campo:

De camino a la estación de Mélenz, por la calle 92A, que limita con el Batallón, identifiqué a varios mototaxistas que ofrecían el servicio de transporte. Son las 7 de la mañana, el tráfico de peatones por el sector es denso, transitan personas afanadas que llevan a los menores al colegio, o van a hacer alguna diligencia. Es frecuente ver como las motos pasan y pitan ofreciendo el servicio y también como el conductor levanta la mano con el dedo índice arriba, la persona que requiere del servicio también alza la mano, haciéndole señas, la moto para y si es el caso da la vuelta, la mayoría de las veces se dirigen a la estación del MIO que queda a unas cuadras del lugar. (Diario de campo, 10 de abril de 2018)

Andrea, una de las usuarias entrevistadas, también vive en el sector donde se realizó la observación del fragmento anterior, ella relata una experiencia similar, pero haciendo uso del servicio:

A veces voy de afán a la universidad, o simplemente no quiero caminar. Entonces pues, me voy por la calle del batallón, yo sé que por ahí también pasan mototaxis a cada rato y más si es en hora pico, ellos pitan y alzan la mano ofreciendo el servicio, entonces uno ya sabe, yo también le alzo la mano y ellos paran, eso sí, miro bien la moto, que se vea en buen estado y que el conductor tenga un buen casco, le digo que me lleve a la Universidad, negoceo el pasaje ya, casi siempre es \$ 2500 o \$3000 pesos. Caminando es media hora, y en moto son 5 o 10 min, ¿si ve la diferencia? Ellos le facilitan a uno la vida

... Yo creo que usted misma lo ha vivido, por acá el MIO se demora mucho en pasar y salir de la comuna por la 94 en plena hora pico es tremendo, por eso que una prefiere coger una moto. A veces me da miedo, porque una no sabe con quién se esta montando, una no conoce al mototaxista, pero le toca confiar porque hay que cumplir con las responsabilidades, hay que llegar a tiempo y no tengo para estar pagando taxi a cada rato o para pedir un UBER. Al MIO casi siempre lo descarto, su servicio es pésimo y mucho menos para comprar mi propio medio de transporte. En cambio, con las motos es diferente, el servicio es rápido y no es tan caro, te llevan a donde usted quiera. Eso es lo más importante, además de que siempre esta disponibles porque una encuentra el servicio todos los días a toda hora, no ponen problema por el sitio a donde vas, solamente les pagas y ya.

Diana vive en el barrio Lourdes, ella es comerciante y vendedora, trabaja en el centro de la ciudad, al respecto comenta lo siguiente:

Trabajo lejos de la casa, me movilizo todos los días, cojo la ruta del Alameda, utilizo el MIO y también las motos que trabajan por aquí en el barrio. En MIO me demoro hora y media u hora y 40 en llegar, la ruta del Alameda me deja lejos y tengo que caminar mucho. En cambio, con la moto es más fácil, conozco a varios vecinos que me llevan al trabajo o hasta Caldas, (haciendo referencia a la estación) o a veces salgo, veo que la moto se vea en buen estado y que tenga buen casco y le digo que me lleve a la estación o al trabajo, le pago y listo. Es muy rápido y económico y, además, ellos siempre están disponibles. Eso le facilita a uno el moverse de un lado al otro y le ahorra mucho tiempo.

En ambos relatos se destaca la disponibilidad de los mototaxis para prestar el servicio, ello facilita, como lo dice Diana, el traslado de un lado de la ciudad a otro, de un lugar de la comuna a las estaciones, o de las estaciones del MIO a al lugar de residencia de la usuaria o del usuario. Otro aspecto importante que los usuarios resaltan del servicio es el valor del servicio con relación a la rapidez del mismo. La mayoría de las veces estas personas utilizan dos medios de transporte para llegar a sus destinos: las motos y el MIO. Razón por la cual se incrementa el costo del viaje, siendo este valor final la disposición real a pagar de los usuarios entrevistados para tener a una movilidad rápida y eficiente. En el fragmento de la entrevista realizada a Andrea, se encuentra explícito las restricciones económicas de las personas que no poseen un medio de transporte privado como es el caso de todos los usuarios entrevistados. Las posibilidades disminuyen puesto que su nivel de ingresos no les permite ampliar las opciones para su traslado y, por lo tanto, su movilidad se ve reducida a lo estrictamente necesario. En este sentido, se evidencia que dimensión inmaterial del acceso determinada por las condiciones económicas, sociales y culturales de los usuarios entrevistados.

Mari es ama de casa, vive en el barrio Cuarteles de Nápoles y tiene 62 años. Por su edad, ella dice que procura no moverse sola, y cuando lo hace utiliza los mototaxis para ir a sus destinos.

Alejita, vea usted sabe que uno a esta edad ya no puede andar en la calle como loca, una ya tiene que tener más cuidado con eso, por eso es que cuando mi hijo

o mi esposo no pueden llevarme a las citas médicas o a hacer cualquier otra vuelta, yo cojo una moto, llamo al vecino, o a un amigo de mi hijo que me lleve o voy a la panadería, allá a Metros Pan. Antes de salir de la casa, yo ya sé en que es que me voy a ir, como voy a hacer y todo.

En la operacionalización del concepto de motilidad (2006) Kauffman menciona que el acto de viajar implica una actividad cognitiva y psicomotriz bastante compleja. No sólo una persona tiene que dominar los procesos elementales de movimiento como caminar, pedalear, dirigir, acelerar, frenar, etc., sino también identificar obstáculos, anticipar los movimientos de otras personas o vehículos, juzgar su posición en el espacio, respetar un cierto número de normas (código de carretera, normas socialmente aceptadas de «buena conducta», compra de billetes, etc.), garantizar la puntualidad con respecto a un calendario, etc. Todas estas tareas requieren aptitudes que sean más o menos específicas para cada medio de desplazamiento o para cada servicio de transporte, estas diferencias radican en los modos de funcionamiento, como entre el servicio regular y el servicio bajo petición, en las tarifas de transporte público, etc. (pp. 175)

Con respecto al individuo, este debe poseer habilidades en el tiempo de su viaje, como la capacidad de estimar correctamente el tiempo de viaje o planificar un horario adecuado para un horario que comprende actividades y viajes. El prever con realismo el resultado del viaje implica tener un conocimiento práctico en las redes de transporte, y para ello se requiere de experiencia. Este autor también menciona que otra serie de habilidades prácticas individuales es tener en cuenta la oferta en cuanto a redes y medios de transporte, conociendo la forma más fácil y rápida de llegar al destino, considerando las opciones más baratas en términos económicos, traen muchos beneficios para los usuarios y generan una experiencia de movilidad más agradable. También indica que estas aptitudes son necesarias para utilizar fácilmente los medios de transporte y muestra que aprender a dominar un modo de transporte es ante todo una cuestión de acumulación de experiencia, lo que requiere un proceso de aprendizaje de medio a largo plazo. (pp. 176).

Los usuarios de mototaxi, como se ha evidenciado en los fragmentos de las entrevistas citados en el tercer capítulo, han evaluado los diferentes medios de transporte

disponibles en la comuna, y acorde a su experiencia han considerado al servicio de mototaxi el más pertinente para desarrollar sus actividades diarias que conllevan movilidad. Al respecto, Kauffman (2006) menciona que los individuos forman sobre todo representaciones de diferentes medios de transporte, evaluando su utilidad para el desarrollo de su vida cotidiana. Al hacerlo, cada individuo define más o menos conscientemente los tipos de situaciones en las cuales él o ella probablemente usarían un medio de transporte determinado. (pp. 177).

La evaluación de estos medios de transporte se ven reflejados en los motivos que estas personas tienen para hacer uso de este servicio de transporte y en las estrategias y tácticas de seguridad que los usuarios han establecido, en la relación que tienen con el conductor y en la forma en que se refieren del servicio de transporte a sus vecinos, amigos y familiares. La aceptación en la comuna de esta modalidad de transporte se debe entre otras cosas a la eficacia del servicio, a la capacidad de cumplir el papel primordial de un medio de transporte y que se ve reflejada en las buenas experiencias de los usuarios. Estas características son la rapidez, la agilidad o la facilidad con la que se transita en moto.

Al respecto Morelia indica que:

Siempre que tengo que ir a algún lado pienso en cómo voy a llegar, cuáles son las rutas que más me sirven, por las que más rápido llego, entonces pues las dos opciones principales son las motos y el MIO, pero siempre las motos, aunque sea para ir a la estación de Meléndez, yo sé que en ese lugar están siempre, llueva, truene o relampaguee están siempre. Voy al lugar de siempre, le digo a fulano que me lleve, y listo. Lo bueno es que yo los conozco, como te digo, siempre están disponibles, entonces pues por ese lado me siento tranquila.

La disponibilidad de la que habla Morelia está presente en todas las experiencias de los usuarios de mototaxi entrevistados, aseguran que el hecho de que puedan contar con ellos para cualquier ocasión amplia la gama de actividades a realizar antes de movilizarse, los usuarios pueden dedicar principalmente más tiempo a otras actividades y no a movilizarse. Cabe recordar que esta es una de las principales quejas que los usuarios hacen del sistema de transporte. Esta sensación de tranquilidad y despreocupación se puede detallar en el relato de Verónica:

Yo ya sé que las motos están ahí, en la panadería de la esquina de mi casa, también sé que por aquí pasan a cada rato, entonces me relajo, me siento tranquila porque cuando es un trayecto corto, como cuando voy al salón de belleza donde trabajo no me demoro mucho, eso es 5 minutos y ya. Entonces sé que puedo dejar listas otras cosas de la casa, o sencillamente puedo dormir un rato más. Lo bueno es que me cobran 2500 no más. En cambio, en el MIO me demoro entre media hora o 40 min porque debo coger dos rutas ¿Si ve la diferencia?

Estas sensaciones positivas que son producidas por la disponibilidad del servicio de mototaxi se ven contrastadas emociones y sensaciones negativas que produce el servicio deficiente que presta el sistema de transporte masivo de la ciudad. Estas quejas se ven continuamente en redes sociales, un ejemplo de ello es la tendencia que tuvo el hashtag **#ELMIONoSirve** acompañado de frases como “las rutas no pasan a tiempo y el usuario termina usando otros medios de transporte”. No obstante, el servicio de transporte que brindan los mototaxis también es responsable de sensaciones y experiencias negativas en sus usuarios. Estas sensaciones negativas son más frecuentes, según los usuarios entrevistados cuando es la primera vez que viajas con el conductor y no conoces la forma en que maneja. Estas sensaciones son miedo a un accidente, a un robo, y en el caso de las mujeres, a acoso o abuso sexual.

En el relato de Nubia se logra apreciar este aspecto

El problema es que la mayoría son hombres, no hay mujeres que oferten el servicio. La mayoría de veces quieren intimar, conocer el nombre de uno, colocar tema de conversación, quieren saber cosas de uno. Esto creo que se da por una razón cultural, la mayoría son conductores de arriba de la invasión y ellos, pienso yo, no sé, siempre quieren conocer gente, tener novia, salir, están como en la búsqueda de eso, y es incómodo. Los que quieren servicios de transporte futuros siempre le dan a uno una tarjeta, o le dan el número a uno sin ningún tipo de coquetería, en cambio los otros son preguntando ¿y qué estudias, tienes novio, hijos? O sea, esas preguntas muy íntimas y eso siempre da desconfianza, siempre trato de frenarlo. Lo otro es que cuando me voy con alguien que apenas conozco me da miedo que nos accidentemos, siempre voy muy angustiada porque no sé cómo maneja.

Y en el de Andrea:

Siempre que me voy con un señor que no conozco me da un poquito de miedo, miedo que nos accidentemos o que me vaya a robar o a hacer algo. Yo no sé como maneja, si es prudente, si respeta los semáforos, si le gusta acelerar e irse a toda o si hace zigzags peligrosos que pongan en riesgo mi vida. Lo otro es que hay gente muy morbosa, se queda mirándolo a uno con cara de bobo, me dicen piropos y eso es desagradable, creo que estos espacios ese tipo de cosas se ven mas seguido, pero pues uno se aguanta.

Calos también hace referencia a las emociones y sensaciones negativas que este servicio le ha producido:

A mi a veces si me da como miedo, es que hay gente muy loca para manejar, no es prudente, andan a toda, y eso puede terminar en un accidente, eso es lo que más miedo me da. Claro que eso me pasa cuando me voy con alguien que no conozco, cuando lo cojo en la calle mientras camino. Uno no sabe si esas motos tienen papeles, imagínese en un caso de esos, en un accidente, a uno quien le responde.

En la experiencia de Mauricio también se evidencian emociones y sensaciones negativas en cuanto al uso de mototaxi como una forma de transporte, éstas están asociadas a la primera vez que se utiliza a un conductor nuevo no recomendado por alguna persona cercana:

La última vez que cogí un motorratón nuevo me dio algo de miedo y desconfianza, era un muchacho que yo nunca había visto. Lo cogí porque iba de afán al trabajo, me acuerdo que ese día me cogió la tarde, entonces pues uno sabe que las motos siempre lo sacan de apuros, son más rápidos que los taxis y los Uber, ademas ellos te llevan a cualquier sitio, ese día le dije que me llevara, por Siloé a mi trabajo, yo sé que por allá no hay guardas así que no hay problema, yo estaba trabajando en un restaurante por ahí cerca y el muchacho me dijo que me cobraba tanto y pues listo, saqué la billetera y le pagué, noté que él se fijó en mi billetera, me puse nervioso pero pues no lo demostré, yo si había escuchado de personas a las que las habían robado los motorratones pero pues como a uno esas cosas no le pasan no les hice caso. Luego, se fue manejando muy muy rápido y tuve que decirle que le bajara a la velocidad. Si, me dio miedo, pero pues tenía que llegar a tiempo. Cuando uno no tiene un medio de transporte propio se enfrenta a ese tipo de cosas, pero bueno, después ya lo volví a ver trabajando.

En la experiencia de Eva se evidencian las emociones y sensaciones negativas y positivas que le generó y le genera el uso de esta modalidad de transporte.

Una vez me pasó que cogí una moto ahí en el supermercado y yo iba por la calle quinta por San Fernando y el señor se desvió por una calle que no era la que le había indicado. Yo le pregunté que para dónde iba y el señor me dijo que había un retén del tránsito y no tenía todos los papeles al día, algo le faltaba a la moto. Cuando llegué, de regreso al supermercado, le dije a la mona que la moto en la que me había mandado no tenía los papeles al día y me puso a voltear. Ese día me dio mucho temor y desconfianza, primero porque se desvió y segundo porque no tenía los papeles al día, yo pensé que me iba a robar o hacer algo malo, pero afortunadamente no me paso nada. Otras veces cuando voy caminando y los que andan ofreciendo el servicio se quedan mirando con morbo, no me gusta, me hace sentir incomoda, entonces ya sé que nunca los voy a utilizar.

Pero mire que a pesar de todo negativo, la desconfianza, el miedo, el pánico y a veces angustia, una también se siente aliviada y tranquila cuando el conductor es de confianza, cuando ya lo conoces y cuando otras personas te dan buenas referencias de él, por eso es que yo busco a la mona, ella los conoce a todos los que se hacen por ahí, cuando Luis el motorraton que siempre me lleva no puede o algo, pues ella me recomienda otro. Lo bueno es que siempre hay y uno ya los reconoce, yo ya sé con quién me voy a ir en caso que Luis no pueda, siempre pienso antes de salir de la casa cómo voy a hacer o si me tocó utilizar MIO o si cojo mejor la ruta del Alameda, ya sé que si Luis no, entonces está fulano o si no está mengano, si ve, eso de poder contar con ellos es muy provechoso. A veces le llamo y le digo que me recoja en tal lado y que me lleve a otro, eso es agradable, le facilitan a uno la vida.

En los relatos anteriores se puede evidenciar que para evitar estas emociones y sensaciones negativas se han configurado las tácticas y las estrategias de seguridad descritas en el capítulo 3. Estas tácticas buscan generar confianza y seguridad con el objetivo de proteger la integridad física de los usuarios. Sin embargo, por ser un servicio de transporte ilegal e informal las condiciones de seguridad para el traslado de personas como el SOAT, la licencia y demás documentación no es garantizado, por lo tanto, los accidentes y demás percances que se presenten haciendo uso del servicio corren por cuenta del usuario.

En los relatos se puede evidenciar las decisiones racionales que hacen los usuarios para que su movilidad sea satisfactoria. Estas determinaciones son consideradas a partir de su experiencia en movilidad, se contemplan los medios de transporte disponibles, las rutas, el tiempo de desplazamiento y los recursos económicos que se van a emplear para llegar al lugar de destino. Estas apreciaciones están condicionadas no solo por los aspectos económicos sino, también, por las condiciones físicas, puesto que el estar catalogado en alguna condición de discapacidad restringe en muchos aspectos la movilidad, por la edad y por el género. También se tiene en cuenta las experiencias de movilidad de personas cercanas a su entorno familiar y barrial. Las sensaciones y emociones que se hayan producido durante el desplazamiento condicionan, de cierta manera, las decisiones de las otras personas. Aquí es donde cobra importancia la socialización voz a voz de la forma en que opera el mototaxismo en la comuna.

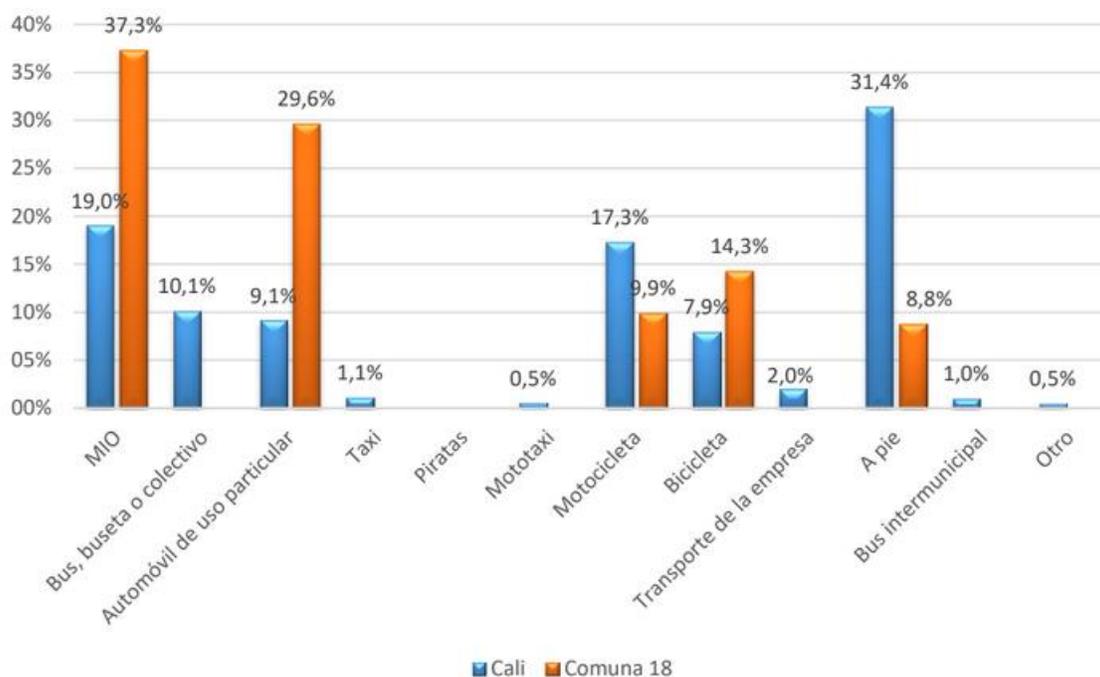
Este aspecto se puede encontrar en la experiencia de Andrés Felipe, un joven usuario de mototaxi que vive en el barrio Caldas:

Yo tengo varias compañeras de la carrera que viven en Meléndez, sobre todo en la parte alta, ellas muchas veces utilizan a los motorratones o mototaxis para llegar a la Universidad, algunas veces las he escuchado decir que han tenido experiencias traumáticas con algún conductor, una vez una de ellas llegó algo asustada porque el señor con el que se había ido a la U, había tenido excesos de velocidad, se había subido a los andenes, hacía zigzags peligrosos y que casi se estrella con otro carro. Ese día ella se había ido con un muchacho diferente al que siempre la lleva porque no estaba trabajando en ese momento. A mí también me hubiese dado mucho miedo andar con un tipo así, es que esos son los riesgos que uno corre, y eso pues que yo solo los utilizo cuando voy de la estación del MIO a mi casa porque me da pereza caminar, pero pues con esas referencias, a uno le da miedo a que lo roben o a un accidente. Por eso es que uno coge un conductor de confianza o le pregunta a alguien que los conozca para evitarse ese tipo de situaciones.

Durante el trabajo de observación, descubrí que son muy pocas las personas mayores de edad que utilizan el servicio de mototaxi como un medio de transporte constante, y las personas que lo hacen, como es el caso de Mari (mi vecina) es por asuntos de fuerza mayor y, además, procuran hacerlo para desplazamientos dentro de la comuna. Esta

tendencia se acentúa en mujeres, es decir, que son pocas las mujeres mayores de edad que hacen uso de mototaxi en la comuna 18. De acuerdo con los resultados de la encuesta piloto sobre las barreras a la accesibilidad universal de la población en situación de discapacidad en la comuna 18 realizado por el Centro de Investigaciones y Documentación Socioeconómica CIDSE bajo dirección del profesor de Departamento de Economía Harvy Vivas en el año 2016, se puede observar que la población con discapacidad que se encuentra en la comuna 18 se moviliza principalmente en MIO, automóvil de uso particular y bicicleta con porcentajes de 37,3, 29,6 y 14,3% respectivamente, mientras que el uso de mototaxis es del 0,5%.

Gráfico 26. Modos de transporte de la población ocupada con discapacidad, ECVE 2012-2013



Fuente: Encuesta de Calidad de vida y empleo Cali, 2012-2013. Elaboración CIDSE

Los resultados de la encuesta piloto sobre movilidad y accesibilidad aplicada en la comuna 18 muestra que el uso del servicio de mototaxi no es habitual, esto puede

explicarse por la escasa capacidad física, motora que se necesita para hacer uso de esta modalidad de transporte, además, no cuentan con la experiencia para prever situaciones que impliquen una mayor racionalidad que les permitan crear tácticas de movilidad.

Una evidencia etnográfica de la afirmación anterior es hecha por Mari en una conversación con su vecina de aproximadamente 68 años de edad. A continuación, un registro del diario de campo:

Mari y Blanca estaban hablando afuera de la casa, ambas estaban sentadas en las gradas. Su tema de conversación era la ida a la cita médica de Blanca en horas de la mañana. Blanca debe caminar con bastón porque hace un par de años atrás sufrió una caída y tiene dificultad para ver, le estaba contando a Mari la dificultad que había tenido para movilizarse puesto que su hijo no había podido llevarla a la EPS. Le decía que tenía que ir al día siguiente a recoger los exámenes que le habían realizado y a pasar con el especialista pero que su hijo tampoco podía llevarla porque no le habían dado permiso en el trabajo. Se le notaba preocupada. Mari mencionó ella y yo conocíamos a un mototaxista de confianza que podía llevarla y traerla de vuelta, le dijo que a ella la llevaba a cualquier lugar que era muy prudente al manejar, que era de confianza y se ofreció a llamarlo para planear el viaje del día siguiente. Blanca no lo pensó dos veces para decir que ella no podía subirse a la moto, que le dolía la pierna y que ya estaba muy vieja para andar en moto, que se le dificultaba mucho y que no era bueno para su columna vertebral. (Diario de campo, 7 de agosto de 2018).

La importancia del contexto espacial en el que tiene lugar la movilidad diaria de un individuo es evidente en varias de los relatos de los usuarios entrevistados. De acuerdo con Flamm y Kauffman (2006) el ámbito geográfico del espacio de actividad personal y el «grado de vinculación» de este espacio con respecto a las diferentes redes de transporte determinan en conjunto la gama de recursos posibles para el comportamiento diario de los viajes. De hecho, son en gran parte responsables de determinar qué medios de transporte las personas consideran concebibles o indeseables. Por otra parte, las habilidades adquiridas mediante un modo de transporte tienen sin duda un componente territorial, que también puede influir en la movilidad diaria de una persona (por ejemplo, cuando se prefiere comercios ubicados en lugares relativamente conocidos, aunque esto signifique viajar más lejos). (pp. 183).

La experiencia de movilidad y las representaciones que los usuarios de mototaxi entrevistados hacen manifiestos en sus relatos dan cuenta de las principales características del concepto de motilidad del que se ha hecho referencia en páginas anteriores, siendo el acceso y la apropiación las principales variables de análisis. De esta manera pueden identificarse las múltiples dimensiones del concepto de motilidad. Estas dimensiones abarcan el suministro de transporte y el entorno construido. El suministro de transporte abarca el acceso, las aptitudes personales y la apropiación de la oferta de transporte, como resultado se tienen las prácticas del medio de transporte que se refleja en la experiencia de los usuarios. El entorno construido se visualiza desde una perspectiva más estructural a partir del sistema de oportunidades y accesibilidad que a su vez está determinado por la estrategia de localización del hogar.

Estos aspectos son recogidos en la tabla No. 2 realizada por Flamm y Kauffman (2006):

Tabla 2: Múltiples dimensiones del concepto de motilidad

Esferas de posibilidad	Potencial latente (Capital individual)	Prácticas reveladas
Suministro de transporte	Motilidad diaria: derechos de acceso, aptitudes personales, apropiación cognitiva de la oferta de transporte	prácticas de medio de transporte
Entorno construido	Sistema de oportunidades y accesibilidades determinado por la estrategia de localización del hogar	Espacio de actividad (red de lugares habituales)
Suministro de TIC	Motilidad "virtual", capacidad de ubicuidad	Uso de las TIC
Mundo		Viaje de vacaciones
Mundo		Sedentarismo/Migraciones

Fuente: Flamm y Kauffman (2006) pp. 182

Capital de motilidad

Kauffman et al (2004) proponen considerar la motilidad como capital dado que forma vínculos teóricos y empíricos con otros tipos de capital (social, cultural y económico) y, además, puede ser intercambiado por ellos. Menciona que la principal virtud de un enfoque sistémico de la movilidad es el reconocimiento de que el movimiento puede adoptar muchas formas, que las diferentes formas de movimiento pueden ser intercambiables y que la potencialidad del movimiento puede expresarse como una forma de capital de movimiento. Al respecto García (2016) indica que el capital de motilidad se circunscribe directamente a la posibilidad real o potencial de movilizarse espacialmente y su desigual distribución delimita la existencia de un espacio de luchas enmarcadas dentro del campo de la movilidad (pp.24). También menciona que:

“En él se pondría en juego la posibilidad real o potencial de desplazarse y lo que ello implica. Ciertamente es que el juego y las posiciones de los agentes en ese campo estarían condicionados entre otros capitales por el social. Es por ello que la configuración de redes sociales de vínculos sostenidos, densos, confiables e intensos puede revelar un aspecto central de este campo, aunque en ningún caso estas redes deberían ser interpretadas como determinantes en la adquisición de dicho capital”. (García, 2016. Pp. 24)

De acuerdo a los argumentos anteriormente expuestos puede decirse que el capital de motilidad puede ser entendido a partir del acceso (tal y como se ha descrito anteriormente), y a la forma que tienen los sujetos de apropiarse de este acceso, de cómo y por qué se considera apropiado y a partir de ello seleccionan opciones específicas. García menciona que “este capital ha de ser entendido como tal por cuanto su acceso y su modo de interiorizar no solo son diferentes en función de la posición en el propio campo sino también desigual originando luchas por su control”. (pp 25). Para Kaufmann, Bergman y Joye (2004) entenderlo de este modo significa “que el movimiento puede adoptar muchas formas, que las diferentes formas de movimiento pueden ser intercambiables, y que la potencialidad del movimiento puede ser expresada en forma de ‘capital de movimiento’” (2004, 752). De acuerdo con estos autores, este capital está

definido por el grado de acceso, la apropiación, aspectos que fueron analizados anteriormente, y las competencias.

Teniendo en cuenta los planteamientos realizados por Kaufmann, Bergman y Joye (2004), Flamm y Kauffman (2006) y por García (2016) y las experiencias de los usuarios de mototaxi entrevistados puede decirse que esta forma de transporte contribuye a la circulación del capital de motilidad entre los habitantes de la comuna 18. La adquisición y circulación de este capital depende, entre otras, cosas del grado de apropiación que tengas los usuarios sobre el acceso percibido, es decir, de la infraestructura de transporte, de las condiciones físicas y motrices de estos, siendo la edad un factor clave para su comprensión, y de la puesta en marcha de los otros capitales, tales como el social, el económico y el simbólico.

La disponibilidad del servicio de mototaxi facilita la movilidad de los habitantes de la comuna, ello incrementa el acceso percibido que los habitantes tienen en cuanto a la oferta en medios de transporte. Este acceso no es directamente proporcional a la existencia de la infraestructura vial diversa de la comuna puesto que las motos fácilmente pueden movilizarse por callejones, calles estrechas, entre otros. Además, este incremento del acceso se debe a la rapidez, a la asequibilidad, y a los demás motivos que tienen los usuarios entrevistados para hacer uso de este medio de transporte.

La apropiación de esta forma de transporte se ve evidenciada en el uso constante que las personas hacen de esta modalidad y de la forma en que planean sus desplazamientos. La forma en que estos planes se desarrollan genera en los usuarios un alto grado de satisfacción y con ello son más las experiencias positivas que giran en torno a su uso. Estos planes se conectan con las aspiraciones de movilidad que los usuarios relacionadas con la disminución del tiempo de desplazamiento, rutas que eviten embotellamientos, valor económico del desplazamiento y la disponibilidad de capital económico que se posea y las condiciones físicas tales como la edad y el estar en alguna situación de discapacidad.

En este sentido, el servicio de mototaxi y los otros medios de transporte presentes en la comuna posibilitan la obtención de una movilidad eficaz, puesto que los usuarios ponen a consideración todos las posibles opciones en cuanto a medios de transporte y escogen la más adecuada de acuerdo a sus requerimientos. Dadas las características del servicio de mototaxi en la comuna, este se pone como primera opción a la hora de realizar trayectos cortos o medianos o si se requiere un servicio de transporte privado de dos ruedas. Las estrategias y tácticas que los usuarios implementan para movilizarse dan cuenta de la interacción que el capital de motilidad tiene con el capital social. Como se observó en el tercer capítulo, las redes sociales facilitan y despliegan todo un campo de interacciones derivadas de la experiencia y que construyen y posibilitan la movilidad de los habitantes de la comuna 18. Otro de los capitales que circulan junto con el de motilidad es el capital económico puesto que a la posibilidad adquisitiva de los usuarios se posibilita o se reduce con el grado de movilidad que las personas posean; es decir, que existe una relación entrelazada entre la movilidad espacial y la movilidad social.

CONCLUSIONES

Finalizando este trabajo investigativo puede decirse que existe una relación transversal entre el proceso de urbanización, expansión y modernización de las urbes, su desarrollo económico, político, social y cultural y el desarrollo en materia de transporte como lo es la infraestructura vial, la diversidad de medios de transporte, entre otros. En palabras puede decirse que existe una estrecha relación entre procesos de expansión urbana y la organización en el transporte y viceversa. En este sentido, en palabras de Gutiérrez (2000) puede entenderse al transporte como una infraestructura de vinculación necesaria para la concentración y expansión económica y territorial que apareja el proceso de mundialización. Sin embargo, la falta de planeación por parte de la administración municipal ha creado sistemas de transporte ineficientes que contribuyen a robustecer los patrones de segregación social y de desigualdad que tiene la ciudad. Estos aspectos se ven reflejados en la reducción de la accesibilidad de muchos sectores de la ciudad tales como la comuna 18 y en la consolidación de otras modalidades de transporte que suplan las necesidades de movilidad insatisfechas por el sistema masivo de transporte de la ciudad. Una de estas modalidades es el mototaxismo que se acentúa, principalmente, en la zona de ladera de la ciudad.

En el capítulo dos de este documento se pueden apreciar a profundidad las principales características de este servicio de transporte en la comuna 18 de la ciudad de Cali y en el capítulo tres se ponen de manifiesto los usos, los motivos y las estrategias y tácticas que los usuarios han creado para integrar esta modalidad de transporte a su movilidad cotidiana. Son precisamente esas características las que han hecho que esta modalidad tenga mayor acogida en el sector incidiendo en su proliferación. Otro de las razones que se consideran fundamentales en esta proliferación es su disponibilidad puesto que, a diferencia de los otros medios de transporte presentes en la comuna como el Sistema de transporte Masivo MIO, las gualas y las rutas de buses colectivos, el mototaxi no representa largos tiempos de espera, es asequible económicamente e incrementa el acceso de los habitantes de la comuna.

Como resultado de las entrevistas y del trabajo de campo se pueden destacar dos aspectos principales de la constitución de esta modalidad y son la disponibilidad, aspecto mencionado anteriormente y la disminución de tiempo de desplazamiento. La combinación de estas dos singularidades incrementa la motilidad de los habitantes de la comuna.

Por su parte, la disminución en el tiempo de desplazamiento es una respuesta a la necesidad de la vida moderna de hacer más cosas en menos tiempo derivado de la aceleración producida por la modernidad. Los usuarios de mototaxi entrevistados consideran que esta modalidad de transporte les permite dedicar más tiempo a otras actividades de ocio, por ejemplo, y no al mismo desplazamiento. Los medios de transporte piratas e informales responden a la necesidad de inmediatez, esta a su vez relacionada con la disponibilidad. “Esta concepción del tiempo da la impresión que se concibe el tiempo como una materia prima que se consume como el petróleo y que, por tanto, se vuelve cada vez escasa y de mayor precio” (Rosa, 2016). Esta perspectiva se deriva de la aceleración del ritmo de vida que trajo consigo la modernidad y que ha sido postulada ampliamente por Simmel, Wallerstein, entre otros. De acuerdo con Rosa (2016) se puede definir a la sociedad moderna como una “sociedad de aceleración” en el sentido que se caracteriza por un aumento en el ritmo de vida (o escasez del tiempo) a pesar de la aceleración tecnológica gigante que acompaña a estos procesos. (pp. 39). Esta aceleración se puede identificar en la forma en que se desarrollan las actividades cotidianas tales como trabajar e ir a estudiar, estas actividades restringen el tiempo con las horas de inicio y horas de finalización que deben ser cumplidas porque de lo contrario habría sanciones.

Es en este contexto en el que se inscriben los sistemas de transporte puesto que posibilitan el cumplimiento de estos tiempos sociales. Al existir un sistema deficiente de transporte se incrementan los tiempos de desplazamiento y ello restringe el campo de acción del individuo. De esta manera se posibilita un nicho para la existencia de un transporte informal, que satisfaga las necesidades de movilidad de la población, siendo modalidades altamente eficientes. En este sentido, podría decirse que el tiempo formal es propiciado en gran medida por el transporte informal, al menos en ciudades como Cali.

Con respecto a la categoría de motilidad, puede ser analizada a partir de dos dimensiones, la primera es el entorno construido y la segunda, es el suministro de transporte disponible en la comuna 18. Por un lado, encontramos que a partir de la configuración social del espacio se crea un potencial latente de movilidad que es determinado por un sistema de oportunidades y de accesibilidades de acuerdo a la localización del hogar. Un ejemplo pragmático de ello es la cercanía de las viviendas a las vías principales, en este caso a la calle 5ta y dentro de la comuna a las carreras 94 y 70. Esta cercanía posibilita de manera exponencial el acceso a otros medios y sistemas de transporte disminuyendo también los tiempos de desplazamiento, mientras que a las viviendas ubicadas en la parte alta de la comuna reduce exponencialmente las posibles opciones en cuanto a medios de transporte, es decir, que el acceso de estos habitantes se ve más limitado que el de los habitantes que viven en cercanías a las vías principales.

Por otro lado, el suministro de transporte o las modalidades de transporte disponibles en el sector da cuenta del acceso, las aptitudes personales y la apropiación de la oferta de transporte. El acceso es materializado en las opciones y condiciones de desplazamiento con relación a la capacidad de intercambio de recursos tales como el tiempo, dinero, estado, educación, información, entre otros, que los individuos posean. De esta manera se puede influenciar la manera en que estas capacidades, opciones y habilidades influyen directa e indirectamente en la movilidad física.

Considerando a Kaufmann, Bergman, Joye (2004), Flamm y Kauffman (2006) y a García (2016) puede decirse que el suministro de transporte y el entorno construido facilitan la movilidad y confirman la posición social y el potencial de movilidad basado en reglas y normas negociadas y socialmente. El concepto de motilidad puede revelar aspectos importantes relacionados con la calidad de vida en que se adaptaría a estudiar secuencias de actividad a través del espacio y relacionadas con la estabilidad y cambios en la posición social. Además, permite dar cuenta de las estrategias y limitaciones en la negociación del espacio social y geográfico en relación con territorios y redes.

En resumen, el concepto de motilidad tiene tres importantes ventajas en relación con la investigación empírica de los vínculos entre la estratificación y el espacio. La motilidad va más allá de una separación simplista entre la movilidad social y el espacio geográfico

integrándolos en el nivel de los actores, la cultura, las redes, las instituciones y la sociedad, así como permite nuevas formas de investigación relacionadas con los vínculos entre redes de comunicación y territorios en un contexto de una multitud de sistemas de comunicación existentes y emergentes. Por último, su conceptualización como forma de capital que puede movilizarse y transformarse en otros tipos de capital; es decir, el capital económico, humano y social permite a la motilidad hacer contribuciones originales en el área de investigación relacionadas con la desigualdad social y el cambio social.

BIBLIOGRAFÍA

1. Aguilar Nery, J. (2000). Las culturas del volante en la ciudad de México aproximación etnográfica a los choferes del transporte público. Estudios sobre las Culturas Contemporáneas [en línea]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31601204> ISSN 1405-2210
2. Alemán Vargas, L. Empresarios al volante. La producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz - Bolivia, el caso del grupo “hito 45” del Sindicato Mixto de Transportes “Litoral”. *Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires, 2009.* ISSN: 1852-7175. pp. 144-170.
3. Antolín Iria, J.E. (1999). El transporte como un problema sociológico. Inguruak: Zoziologia eta zientzia politikoaren euskal aldizkaria = Revista vasca de sociología y ciencia política. ISSN 0214-1912, N° 23. Recuperado desde <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=127643>
4. Bielich Salazar, C. (2009). La guerra del centavo: Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana.
5. Castells, M. (1979). *La cuestión urbana* (No. 711: 316). Siglo Veintiuno de España.
6. Castro, M. y Buchely, L. (2016). Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. *Estudios Socio-Jurídicos*, 18(2), 229-254. Doi: [dx.doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08](https://doi.org/10.12804/esj18.02.2016.08)
7. Cárdenas, C. W. G. (2011). Políticas de transporte urbano: El caso del sistema masivo de transporte en el área metropolitana de Cali. *Revista de Economía & Administración*, 8(1).
8. Cárdenas, C. W. (2013). «Policy transfer» en los sistemas de transporte urbano: el proceso de adaptación del masivo integrado de occidente (MIO). *Ciencia Política; núm. 15*.
9. Cervero et al. (2007). “Informal Transport: A Global Perspective”. *Transport Policy*, V.14, Issue 6, p. 445-457

10. Centro de Investigaciones y Documentación Socioeconomica CIDSE. (2016). Movilidad y barreras a la accesibilidad universal de la población en condiciones de discapacidad: encuesta piloto en la Comuna 18. Recuperado de: <https://drive.google.com/file/d/0B3qvoF5cGd68cVM4Y05PNGVNUVE/view>
11. De Certeau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano*. V. I Artes de hacer. Universidad Iberoamericana.
12. De Soto, H. (1987). *El otro sendero, la revolución informal*. Colección Económica. Editorial Oveja Negra. Bogotá, Colombia. Pp. 103
13. Erazo, V. E., & Erazo Ruiz, A. L. (2013). *Análisis de la política pública de movilidad del sistema integrado de transporte masivo Sitm-Mio en Santiago de Cali* [recurso electrónico]
14. Favela Gavia, D. (2002). La estructura de oportunidades políticas de los movimientos sociales en sistemas políticos cerrados: examen del caso mexicano. *Estudios Sociológicos*, XX(1), 91-121.
15. Flamm, M., & Kaufmann, V. (2006). Operationalising the concept of motility: a qualitative study. *Mobilities*, 1(2), 167-189.
16. Franco C, A. (2012). Diagnóstico y Lineamientos para el Mejoramiento Integral de la Comuna 18. Lincoln Institute of Land Policy.
17. Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. *EURE* (Santiago) [online]. vol.31, n.94
18. García Jerez, Francisco Adolfo. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y Economía*, (31), 15-32.
19. Gutiérrez, A. (2000). La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires: Cambios recientes y tendencias futuras. *EURE*, XXVI(77), 0.
20. Gutiérrez, A. (2012) ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*.

21. Høyer Leivestad, H. (2016). Motility. En: Salazar, N. B., & Jayaram, K. (Eds.). (2016). *Keywords of mobility: Critical engagements* (Vol. 1). Berghahn Books.
22. Kaufmann, V. Bergman, Manfred. Joye, Dominique. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 24.
23. Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maidadi Sahabana. Un transporte urbano no convencional en Africa Subsahariana: el mototaxi. *Revista VIAL*, 2011, pp.52-54.
24. McAdam, D., McCarthy, J., & Zald, M. (1999). *Movimientos sociales*. Madrid: Istmo.
25. Mejía, C. Tecnologías modernas del transporte en el proceso de configuración de Cali como centro de la región vallecaucana. En: LOAIZA, Gilberto. *Historia de Cali siglo XX, Tomo I: Espacio urbano*, Cali: Facultad de Humanidades/ Universidad del Valle, 2012.
26. Miralles-Guasch, C., & i Frontera, À. C. (2003). *Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad*. Madrid: Fundación Alternativas.
27. Moreno, A. L. G., Mollinedo, C. L., & Molina, C. Jaramillo. (2012) Renovación urbana y sistemas integrados de transporte masivo en Latinoamérica: el caso de Santiago de Cali (Colombia). Congreso Español de Ingeniería del Transporte CIT. Granada, España
28. Mosquera, G. (1984). Morfología, desarrollo y autoconstrucción en Cali: Algunos apartes de la investigación, Cali: Universidad del Valle-Facultad de Arquitectura.
29. Orrego, R., & Nhoris, E. (2010). Valle del Cauca: aspectos de su proceso de configuración regional en el contexto republicano (Tesis de Maestría).
30. Pardo, C. F. (2009). Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina.
31. Rosa, H. (2016). Alienación y aceleración. Hacia una teoría crítica de la temporalidad en la modernidad tardía. Buenos Aires. Katz.

32. Salazar, N. B., & Jayaram, K. (Eds.). (2016). *Keywords of mobility: Critical engagements* (Vol. 1). Berghahn Books.
33. Santana, F. (2015). *Desplazamiento y Capital social en la conformación de tres asentamientos de la comuna 18 de Cali, entre los años 2000 y 2010*. Tesis de Maestría. Universidad del Valle.
34. Sánchez J, A. (2011). *La economía del mototaxismo: El caso de Sincelejo*. Documentos de trabajo sobre economía regional. Banco de la Republica. Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER). Cartagena. ISSN 1692-3715. Núm. 140.
35. Scott, J. W. (1999). *La experiencia como prueba*. N. Carbonell y M. Torras (Comp.), *Feminismos Literarios*, 77-112.
36. Vinasco, D. Y. (2016). *Transporte público, expansión urbana y planeación: Cali 1910-1993*. Cali: Universidad del Valle
37. Vásquez, É. (1995). *Retrospectiva urbana y servicios públicos en Cali: 1900-1993*. Cali: CIDSE/Universidad del Valle.
38. Vinasco-Martínez, D. (2017). *Transporte público en Cali: aspectos generales de su configuración en el siglo XX*. CS, (21), 41-67. <https://dx.doi.org/10.18046/recs.i21.2295>
39. Valdés, D. (2014). *Piratas de asfalto: una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectivas en el oriente de Cali*. Universidad del Valle, Cali, Colombia. Trabajo de grado.