



FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN, TURISMO Y PSICOLOGÍA  
ESCUELA PROFESIONAL DE PSICOLOGÍA

PROPUESTA TEÓRICA PARA EL ESTUDIO DE LOS EFECTOS  
PSICOSOCIALES DE LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2018-  
MPCH/A EN LOS MOTOTAXISTAS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO

PRESENTADA POR  
JUAN ANDRES RAVINES BARRAGAN

ASESORA  
MABEL GABRIELA SOLIS SERQUEN

TESIS  
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN  
PSICOLOGÍA

CHICLAYO – PERÚ

2020



**Reconocimiento - No comercial  
CC BY-NC**

El autor permite entremezclar, ajustar y construir a partir de esta obra con fines no comerciales, y aunque en las nuevas creaciones deban reconocerse la autoría y no puedan ser utilizadas de manera comercial, no tienen que estar bajo una licencia con los mismos términos.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



**FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN, TURISMO Y PSICOLOGÍA  
ESCUELA PROFESIONAL DE PSICOLOGÍA**

**PROPUESTA TEÓRICA PARA EL ESTUDIO DE LOS EFECTOS  
PSICOSOCIALES DE LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2018-  
MPCH/A EN LOS MOTOTAXISTAS EN LA CIUDAD DE CHICLAYO.**

**TESIS  
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN PSICOLOGIA**

**PRESENTADA POR  
JUAN ANDRES RAVINES BARRAGAN**

**ASESORA  
MAG. MABEL GABRIELA SOLIS SERQUEN**

**CHICLAYO, PERÚ  
2019**

A los mototaxistas de mi ciudad natal.

## INDICES DE CONTENIDOS

<b>RESUMEN</b> .....	8
<b>ABSTRACT</b> .....	9
<b>INTRODUCCION</b> .....	10
<b>CAPITULO 1: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b> .....	12
1.1 Descripción de la situación problemática. ....	12
1.2. Formulación del problema.....	18
1.2.1. Problema General .....	18
1.2.2. Problemas Específicos .....	18
1.3. Objetivos de la investigación .....	19
1.3.1. Objetivo General.....	19
1.3.2. Objetivos Específicos.....	19
1.4. Justificación de la investigación .....	20
1.4.1. Importancia de la investigación .....	20
1.4.2. Viabilidad de la Investigación .....	21
1.4.3. Limitaciones del Estudio.....	22
<b>CAPITULO II: MARCO TEORICO</b> .....	23
2.1 Antecedentes de la Investigación .....	23
2.1.1. Principales temáticas de investigación sobre los mototaxistas. ....	23
2.2. Bases Teóricas .....	31
2.2.1. Delimitación conceptual del Mototaxi.....	31
2.2.2. Lo psicosocial.....	32
<b>CAPÍTULO III METODOLOGÍA</b> .....	44
3.1. Enfoque Metodológico .....	44
3.2. Balance de la Ejecución. ....	46
<b>CAPITULO IV. ESTUDIO DE CASO: LOS MOTOTAXISTAS DE LA CIUDAD DE CHICLAYO FRENTE A LA ORDENANZA MUNICIPAL N°007-2018 MPCH/A</b> .....	51
4.11.- Introducción.....	51
4. 2.- Estructura del Fenómeno.....	54
4.2.1. Un panorama del Mototaxismo. ....	54

4.2.2. El mototaxismo y su relación con el Estado.....	55
4.2.3. Consideraciones sobre el Modus Operandi de los Mototaxistas.....	59
4.2.4. Una Propuesta tipológica para los mototaxistas .....	65
4.2.5. Las dimensiones del Mototaxismo.....	66
4.3. El Proceso del Fenómeno .....	92
4.3.1. Etapa Previa.....	93
4.3.2. El Conflicto. ....	98
4.4. Consecuencias: Los Efectos Psicosociales de la Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH/A. ....	119
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>133</b>
<b>Fuentes Bibliográficas.....</b>	<b>139</b>
<b>ANEXO 01. EL GRUPO FOCAL SOBRE LOS MOTOTAXISTAS.....</b>	<b>141</b>
<b>ANEXO 02. GUIA DE ENTREVISTA PARA DIRIGENTES DE MOTOTAXI.....</b>	<b>167</b>
<b>ANEXO 03. GUIA DE ENTREVISTA PARA FUNCIONARIOS Y AUTORIDADES .....</b>	<b>168</b>
<b>ANEXO 04. GUIA DE ENTREVISTA PARA MOTOTAXISTAS DE BASE.....</b>	<b>169</b>
<b>ANEXO 05. GUIA DE ENTREVISTA PARA MOTOTAXISTAS TRANSGRESORES. ....</b>	<b>171</b>
<b>ANEXO 06: FOTOGRAFIAS DE MOTOTAXISTAS EN ACTO TRANSGRESIVO.....</b>	<b>172</b>
<b>ANEXO 07. MODELO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO.....</b>	<b>174</b>

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Relación de Participantes del Grupo Focal .....	47
Tabla 2. Relación de Líderes entrevistados. ....	49
Tabla 3. Relación de Funcionarios y Autoridades Entrevistadas.....	50
Tabla 4. Relación de Mototaxistas de Base entrevistados .....	50
Tabla 5. Relación de Mototaxistas transgresores entrevistados .....	51
Tabla 6. Propuesta Tipológica de los mototaxistas. ....	65
Tabla 7. Factores de la Inserción al Trabajo de Mototaxista .....	70
Tabla 8. Propuesta Tipológica de los paradero de mototaxi. ....	84
Tabla 9. Contenido Estatuto de un paradero de mototaxistas.....	87
Tabla 10. Intervenciones realizadas a mototaxistas tras la ordenanza Nª 007-2018 .....	128

## INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Continuum psicosocial elaborado por Álvaro (2007) .....	36
Figura 2. Sistemas del Modelo Ecológico de Bronfenbrenner .....	38
Figura 3. Cronosistema de Bronfenbrenner .....	40
Figura 4. Procesos de Codificación de la Teoría Fundamentada .....	44
Figura 5. Esquema Teórico de la Estructura y el Proceso del Fenómeno.....	52
Figura 6. Relación Mototaxismo- Estado.....	56
Figura 7. Continuum de transgresión en la relación Mototaxismo frente al Estado. .....	58
Figura 8. La actitud y sus componentes.....	67
Figura 9. Desarrollo organizacional de los mototaxistas .....	82
Figura 10. Tipología de los Paraderos de Mototaxistas .....	86
Figura 11. Relación entre legitimidad de la norma y calidad de las relaciones entre los miembros de un paradero.....	88
Figura 12. Esquema de etapas del Conflicto entre Mototaxismo- Estado.....	99
Figura 13. Relación entre estabilidad económica y transgresión.....	123
Figura 14. Relación entre respeto a la autoridad y transgresión.....	125

## INDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Mototaxi.....	31
Imagen 2. Mototaxista con su herramienta de trabajo, personalizada. ....	77
Imagen 3. Donde se visualizan los 3 anillos viales que han existido en la ciudad.	94
Imagen 4. Asamblea de mototaxistas realizada en un parque de la Urb. La primavera .....	103
Imagen 5. Antesala a la Movilización del 18 de Mayo del 2018 .....	107
Imagen 6. Parte de notificación de rechazo de apelación contra la denuncia penal realizada por la municipalidad en contra de los dirigentes mototaxistas. ....	108
Imagen 7. Parte de notificación de rechazo de apelación contra la denuncia penal realizada por la municipalidad en contra de los dirigentes mototaxistas. ....	108
Imagen 8. Asamblea de Mototaxistas para la fundación de la Federación Provincial de Mototaxistas de Chiclayo.....	132
Imagen 9. Fotografía de la Junta Directiva de la Federación Provincial de Mototaxistas de Chiclayo.....	133

## RESUMEN

A partir del estudio del mototaxismo en la ciudad de Chiclayo y el proceso de enfrentamiento de los mototaxistas en contra de la Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH/A, se elaboró una propuesta teórica que permita explicar los efectos psicosociales acaecidos a partir de la aprobación y aplicación de la dicha ordenanza. Para ello, se utilizó la teoría fundamentada como metodología de investigación cualitativa, y después de una serie de entrevistas a profundidad aplicadas a dirigentes mototaxistas, mototaxistas de base, funcionarios, autoridades; y de una revisión de documentos oficiales y normatividad del sector transporte, se elaboró la teoría sustantiva, desde la cual damos cuenta de tres efectos psicosociales : La crisis económica del mototaxista y su familia, la transgresión permanente de la ordenanza y la desorganización y posterior reorganización de la dimensión organización del mototaxismo en Chiclayo.

Palabras clave: Mototaxismo, Ordenanza Municipal, Conflicto, Efectos Psicosociales.

## **ABSTRACT**

From the study of mototaxismo in the city of Chiclayo and the process of confrontation of the mototaxi drivers against the Municipal Ordinance N ° 007-2018 MPCH / A, a theoretical proposal was elaborated that allows to explain the psychosocial effects that occurred from the approval and application of the said ordinance. For this, the theory based on qualitative research methodology was used, and after a series of in-depth interviews applied to mototaxistas leaders, mototaxistas of base, officials, authorities; and a review of official documents and regulations of the transport sector, the substantive theory was elaborated, from which we account for three psychosocial effects: The economic crisis of the mototaxistas and his family, the permanent transgression of the ordinance and the disorganization and subsequent reorganization of the organization dimension of mototaxismo in Chiclayo.

Keywords: Mototaxismo, Municipal Ordinance, Conflict, Psychosocial Effects.

## INTRODUCCION

La aprobación y aplicación de la Ordenanza Municipal 007-2018 MPCH/A el 27 de abril y el 01 de junio del 2018, respectivamente, que amplió el anillo vial para la restricción de la circulación de los mototaxistas de la ciudad de Chiclayo, generó opiniones disimiles sin establecerse en ningún momento una explicación meticulosa sobre los efectos reales que la Ordenanza producía en la población afectada. Frente a este vacío se estableció el objetivo de construir una propuesta teórica que permita explicar los efectos psicosociales de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo. Para esto, se utilizó la metodología de la Teoría Fundamentada de Strauss y Corbin, cuya finalidad es elaborar teoría a partir del análisis sistemático de los datos. Los datos desde los cuales se inició la teorización se obtuvieron a partir de la aplicación de entrevistas a profundidad a una diversidad de actores: dirigentes mototaxistas, mototaxistas de base, funcionarios y autoridades de la municipalidad provincial de Chiclayo, y lo que hemos denominado, mototaxistas transgresores, al entrevistarlos en situación de transgresión. Adicionalmente se analizó fotografías, recortes periodísticos, videos sobre el conflicto de los mototaxistas en torno a la ordenanza que circulaban en redes sociales, documentos oficiales y la normatividad del sector transporte. Con todo el material recabado, se inició el proceso de codificación estipulado por la metodología de la Teoría fundamentada, y se obtuvo como resultado la propuesta teoría que en este estudio se presenta.

El trabajo se ha dividido en 4 capítulos; en el primero se elabora el planteamiento del problema; en el segundo, el marco conceptual, los antecedentes de la investigación, las principales temáticas de investigación sobre los mototaxistas y las bases teóricas del estudio, realizando una breve delimitación conceptual sobre lo que entendemos en la investigación por mototaxi, y una aproximación al estudio de lo psicosocial. En el tercer capítulo, se expone el enfoque metodológico y el balance de la ejecución. Por último, en el capítulo cuarto, se presenta el estudio de caso propiamente dicho: Los mototaxistas de Chiclayo en contra de la ordenanza municipal 007-2018 MPCH/A; en donde diferenciamos por un lado la explicación estructural del fenómeno y la explicación procesual. Finalmente presentamos las conclusiones.

## CAPITULO 1: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

“El que hace ciencia sin conciencia de su situacionalidad y de su situación compromete su ciencia in-conscientemente a la precariedad de la situacionalidad y a los intereses de la situación”.

Ignacio Martin Baró

### 1.1 Descripción de la situación problemática.

Entender la realidad nacional actual, requiere una rápida observación por nuestro pasado, y las bases de la que surgió la República del Perú. En la época colonial, el encuentro violento de “dos civilizaciones”, una española y europea, y otra indígena y andina, devino en la constitución de la sociedad jerarquizada, en donde una minoría blanca sometía a una dominación económica, política y cultural, a una mayoría cobriza (Matos, 1986). La caída del Virreinato del Perú bajo el liderazgo de ejércitos extranjeros, y el proyecto de construcción de una República Independiente, no significó la desaparición de la *herencia colonial*, que reproducía patrones de dominación virreinales y dificultaba la construcción de una identidad nacional (Cotler, 2014; Contreras & Cueto, 2004; Contreras, 2013).

En los primeros años de la República, el Perú era un país eminentemente rural- andino (concentraba más del 50% de la población), y eran pocas las ciudades importantes (casi todas creadas en tiempos virreinales). La gran mayoría de la población era andina- quechua hablante, pero sus gobiernos eran urbanos- criollos, culturalmente distintos. Si bien el patrón de dominación urbano-criollo-blanco se mantuvo, la distribución geográfica de la población empezó a cambiar a inicios de

la década de los 20, cuando se inició un incipiente proceso de migración del campo a la ciudad, que terminaría de cambiar la fisonomía de las ciudades en las décadas posteriores. (Contreras & Cueto, 2004)

Una suma de factores tales como el mencionado movimiento migratorio interno, el crecimiento de las ciudades y el desarrollo de una industrialización dependiente del capitalismo norteamericano, trajo consigo cambios estructurales (Adams & Valdivia, 1994) que evidenciaron la incapacidad del Estado republicano (de herencia colonial) para atender las demandas a una población creciente. La población rural- andina, migrante, encontró al llegar a las ciudades, un estado limitado, hostil, discriminatorio, que no estaba dispuesto a admitir a los recién llegados, y que por lo tanto, para poder “supervivir” necesitaba colocarse al margen de la ley que ese Estado imponía, pues para su desarrollo y prosperidad contaban únicamente consigo mismos (De Soto, 2009). A este fenómeno el antropólogo peruano Matos Mar le llama “desborde popular, que para él es:

La movilización espontánea de los sectores populares que, cuestionando la autoridad del Estado y recurriendo a múltiples estrategias y mecanismos paralelos, están alterando las reglas de juego establecidas y cambiando el rostro del Perú. (Matos, 1986, p. 11)

Sin embargo, del inicio del denominado “desborde popular” a nuestros días, ha pasado largo trecho por lo que nuevos factores han ido sumándose en la configuración del estado actual de nuestra realidad nacional. Es cierto que el

desborde popular trajo consigo el auge de la informalidad, pues, la población imposibilitada de encontrar sustento en el sector formal, busca otras alternativas crecientes ante la debilidad del Estado (Durand, 2006) Empero, es la instauración del modelo neoliberal por el gobierno de Alberto Fujimori en los 90, lo que representa el súmmum de los factores críticos que explican el Perú actual.

El ascenso al poder de Alberto Fujimori no solo tuvo consecuencias económicas, sino también políticas, sociales y culturales. Así, estudiosos de las ciencias sociales, han llegado afirmar que la victoria de Fujimori contuvo un valor simbólico de protesta en contra de los representantes del poder hegemónico- blanco, criollo y tradicional- y significó además, una reafirmación identitaria de los nuevos grupos sociales- populares, nacidos de los procesos migratorios. Esto a su vez significó la impugnación de una legalidad carente de legitimidad desde la ilegalidad del trabajador informal perteneciente a la masa ubicada socio-cultural y jurídicamente fuera de lo reconocido (Aliaga, 2012).

Por otra parte, y esto es lo que más se resalta en los estudios sociales, el gobierno de Fujimori significó un cambio de modelo económico, pues con él se inició la denominada reforma neoliberal. Esta reforma apuntó a una estrategia de crecimiento primario- exportador (Dancourt, 1999) que acompañó una serie de cambios estructurales promovidos desde el ejecutivo, como la disminución de la protección arancelaria para la producción nacional, la eliminación de subsidios para las exportaciones, la privatización de más de 170 empresas públicas, la eliminación de los bancos de fomento y el despido masivo de empleados públicos (Béjar, 1993).

En pocas palabras, con la reforma neoliberal se instaló la fórmula de: menos estado y más mercado. (Durand, 2006)

Naturalmente esto tuvo consecuencias funestas para la economía, entre las que sobresalen: el reducido efecto en la creación y mejoramiento de la calidad de los empleos, que unido con el ya producido y continuado “desborde popular”, no hizo sino aumentar los índices de desempleo, subempleo y con ello, el trabajo informal. (Jiménez, 1999).

El amplio sector informal en franco crecimiento abarcó diversos sectores de la sociedad y el mercado insuficientemente satisfechos por el Estado, tales como la vivienda, el comercio, la industria y el transporte (De Soto, 2009). Nosotros nos centraremos en este último.

El crecimiento demográfico y la aceleración de la expansión urbana, trajo consigo el incremento de la necesidad de desplazamiento, es decir, el aumento de la demanda de movilidad que la oferta del transporte público existente en la década del 90 no podía satisfacer. La investigadora del IEP Claudia Bielich, señala que en el contexto de la reforma neoliberal:

“El 24 de julio de 1991 el Estado promulgo el DL 651. En esta norma se establecía la libre competencia de tarifas en el servicio público de transportes, el libre acceso a las rutas (eliminando las restricciones legales), la posibilidad de que cualquier persona natural o jurídica prestase servicio de transporte público, y el permiso para que cualquier vehículo (exceptuando camiones y

vehículos de dos ruedas) pudiese brindar el servicio de transporte público. Días después se promulgo el decreto supremo (DS) 080-91-EF que eliminaba las restricciones a las importaciones y exportaciones, lo que permitió la importación de vehículos usados.” (p.29)

Como era de esperarse, tales medidas no representaron la solución para la crisis en la que se encontraba el sector transporte, sino, tan solo modificaron su esencia, es decir, se pasó de tener una crisis de déficit de oferta a una de sobre-oferta de transporte público. Es en este contexto, en donde hacen su aparición los vehículos que llaman nuestra atención en el presente estudio: los moto-taxis.

El uso de la moto-taxi en el país data desde la década de los 90. Al principio denominado taxi- cholo, en referencia al origen social de sus conductores, la denominación racista y discriminatoria entre en desuso a medida que el uso del vehículo fue popularizándose, pasando de ser un transporte de bajo costo para viajes cortos dentro de una determinada zona, a una nueva forma de transporte público en abierta competencia con colectivos y combis. En el contexto de la reforma neoliberal, el moto-taxi represento además una alternativa para salir del desempleo predominante. Con el tiempo, muchos moto-taxistas entraron en un proceso de organización, conformaron asociaciones y se formalizaron, pero al mismo tiempo, un número importante de informales siguieron circulando por las calles y avenidas de las ciudades del país. (Lagos, 2016) En la actualidad, son más los moto-taxistas informales que los formales, y solo en Lima superarían las 600 mil unidades (La Republica, 2017).

Por otra parte, en Lambayeque el número de mototaxis asciende a más de 80 mil, de los cuales el mayor porcentaje trabaja al margen de la ley, es decir, brinda el servicio de transporte desde la informalidad.(Andina.pe)

En este contexto, la Municipalidad Provincial de Chiclayo aprobó el 01 de Junio del presente la Ordenanza Municipal N° 007- 2018/ MPCH/A, que ampliaba el cuadrante de restricción de circulación de los moto-taxis. De esta manera se buscaba ordenar la ciudad, retirando del casco urbano de Chiclayo a más de 20 mil moto-taxistas (El Correo, 2018).

Dada la medida, los moto- taxistas organizados mostraron su disconformidad; el secretario general del Sindicato Único Regional de Moto-taxistas de Lambayeque (SURMOLAM), Segundo Valdez aseguró en declaraciones a la prensa local, que la medida era de carácter autoritario y perjudicial las miles de familias de los moto taxistas. (El Comercio, 2018).

Sin embargo, no todas las opiniones han sido desfavorables. Por ejemplo, el periodista Alberto Ochoa, llegó a saludar la medida de la MPCH afirmando que la moto- taxi es:

“Es el medio de transporten público más inseguro (prohibido en todo el mundo civilizado), muchos de sus conductores son menores de edad sin brevete, no respetan la prohibición de circular por avenidas y autopistas; y son el vehículo favorito de los asaltantes” (La Republica, 2018)

La presente investigación se propone indagar sobre los efectos psicosociales que ha tenido la Ordenanza Municipal 007-2018 /MPCH/A en los moto-taxistas de la Ciudad Metropolitana de Chiclayo ( Chiclayo, La Victoria y José Leonardo Ortiz), captando sus consecuencias a distinto nivel, considerando la temporalidad y la espacialidad de sus repercusiones. Se plantea un abordaje complejo, que considere los factores económicos, políticos, sociales y psicológicos, desde los que se pueden captar los efectos psicosociales de dicha ordenanza.

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1. Problema General**

¿Qué propuesta teórica nos permitirá explicar los efectos psicosociales de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo?

### **1.2.2. Problemas Específicos**

¿Qué propuesta teórica nos permitirá explicar los efectos psicosociales- tomando en cuenta la estructura del fenómeno- de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo?

¿Qué propuesta teórica nos permitirá explicar los efectos psicosociales- tomando en cuenta las dimensiones del mototaxismo- de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo?

¿Qué propuesta teórica nos permitirá explicar los efectos psicosociales- tomando en cuenta las relaciones entre el Mototaxismo y el Estado - de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo?

¿Qué propuesta teórica nos permitirá explicar los efectos psicosociales- tomando en cuenta las etapas del proceso del fenómeno - de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo?

¿Qué propuesta teórica nos permitirá explicar los efectos psicosociales- tomando en cuenta las sub- etapas del conflicto - de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo?

### **1.3. Objetivos de la investigación**

#### **1.3.1. Objetivo General**

Construir una propuesta teórica que permita explicar los efectos psicosociales de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo

#### **1.3.2. Objetivos Específicos**

Construir una propuesta teórica que permita explicar los efectos psicosociales- tomando en cuenta la estructura del fenómeno- de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo

Construir una propuesta teórica que permita explicar los efectos psicosociales-- tomando en cuenta las dimensiones del mototaxismo - de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo

Construir una propuesta teórica que permita explicar los efectos psicosociales- tomando en cuenta las relaciones entre el Mototaxismo y el Estado- de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo

Construir una propuesta teórica que permita explicar los efectos psicosociales – tomando en cuenta las etapas del proceso del fenómeno - de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo

Construir una propuesta teórica que permita explicar los efectos psicosociales- - tomando en cuenta las sub- etapas del conflicto -de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo

#### **1.4. Justificación de la investigación**

##### **1.4.1. Importancia de la investigación**

La presente investigación tiene como objetivo construir un modelo teórico que permita dar cuenta de los efectos psicosociales de la Ordenanza Municipal 007-2018 MPCH/A en la población de los moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo (Teoría

Sustantiva según la propuesta metodológica de La Teoría Fundamentada de Strauss y Corbin). Conocer el mototaxismo es relevante para la comprensión de la realidad social, máxime, cuando no existen estudios académicos significativos sobre el tema; por tal motivo, la construcción de un modelo teórico que permita dar luces sobre este sector social, es trascendente.

El modelo teórico resultante de la investigación, proporcionará herramientas teóricas para profundizar en el conocimiento de la realidad social urbana, nacional y local. Además, tratar los efectos de una Ordenanza Municipal, permitirá observar los aciertos y desaciertos de la política pública vigente para el sector en mención, y en la medida de su pertinencia, la necesidad de cambios y/o elaboración de propuestas de políticas públicas alternativas.

Por último, la investigación se propone un abordaje complejo que considere aspectos económicos, políticos, sociales y psicológicos- todos ellos ligados con los efectos psicosociales. En esa línea se inscribe en el ámbito de las investigaciones interdisciplinarias, que enriqueciendo la investigación que desde la ciencia psicológica se realizan.

#### **1.4.2. Viabilidad de la Investigación**

La investigación ha sido posible con el apoyo de los distintos actores involucrados con las causas y consecuencias de la Ordenanza Municipal 007-2018/MPCH/A: Autoridades y funcionarios municipales, dirigentes de los gremios de moto-taxistas, presidentes de asociaciones de moto-taxi, y moto-taxistas independientes; todos ellos de la ciudad Metropolitana de Chiclayo - José Leonardo

Ortiz, La Victoria y Chiclayo. Se optó por visitar a los actores, adecuándose el investigador a los tiempos del entrevistado y no viceversa.

### **1.4.3. Limitaciones del Estudio**

Entre las limitaciones que puedo presentar el estudio estuvieron: la renuencia de algunas autoridades a ser entrevistadas o la indisponibilidad de los mototaxistas de participar en Grupos focales o entrevistas, además la dificultad para aplicar encuestas a un número importante de mototaxistas.

## **CAPITULO II: MARCO TEORICO**

### **2.1 Antecedentes de la Investigación**

#### **2.1.1. Principales temáticas de investigación sobre los mototaxistas.**

Después de una revisión sistemática de trabajos de investigación sobre los mototaxistas, en cuatro buscadores académicos (Scielo, Dialnet, Redalyc y Google Académico) hemos podido identificar 4 temáticas de investigación, en las que podemos agrupar los trabajos encontrados

##### **2.1.1.1. Estudios realizados desde un enfoque médico – sanitario.**

Aquí podemos agrupar a los trabajos de investigación relacionados con la salud de los conductores de mototaxi, la prevalencia de enfermedades, caracterización clínica de la población de mototaxistas y conocimientos médicos básicos. Entre las investigaciones que ubicamos dentro de este eje temático podemos señalar:

El trabajo de Leyva (2017) titulado Condiciones laborales y calidad de vida de los mototaxistas de un distrito de Lima- Perú, cuyo objetivo fue determinar las condiciones laborales y calidad de vida de los mototaxistas agremiados en un distrito del norte de Lima. Para eso, tomo una muestra de 50 personas dedicadas al mototaxi, a las que aplicó una encuesta, un cuestionario de condiciones laborales y el cuestionario SF 36 de calidad de vida. Concluyó que los mototaxistas realizan su jornada laboral sometidos a jornadas de trabajo prolongadas, expuestos a riesgos

ocupacionales, físicos, químicos y psicológicos, contra los cuales no tienen protección, por lo que la calidad de vida percibida por los mototaxistas es baja.

El trabajo de Robles (2016) de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, en su investigación titulado “Características de los accidentes de tránsito con mototaxi atendidos en el Hospital San Juan de Lurigancho, Lima – Perú, durante el año 2015” se planteó como objetivo principal “describir las características circunscritas a los accidentes de tránsito con mototaxi atendidos en el Hospital San Juan de Lurigancho de enero a diciembre del 2015, con la finalidad de aportar una fuente informativa básica ya que la bibliografía actual no es prolija en este rubro, además de servir como base para estudios más complejos tipo asociativos o de impacto.” Para tal propósito analizo todos los accidentes de tránsito con mototaxi que hayan sido atendidos y registrados en las historias clínicas del Hospital San Juan de Lurigancho durante el período comprendido entre enero y diciembre del año 2015. Planteo la necesidad imperante de implementar medios más eficaces para corregir los factores de riesgo asociados a accidentes de tránsito con mototaxi.

El trabajo conjunto de Castillo, Galarza y Palomino (2013) en cuya investigación titulada: Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas de Cartagena, se plantearon como objetivo determinar las condiciones de trabajo y salud de los mototaxistas de la ciudad de Cartagena. Para tal propósito, se aplicó una encuesta socio- demográfica a una muestra de 423 mototaxistas. Se concluyó que el mototaxismo es el tipo de trabajo informal más común en la ciudad de Cartagena, además que, los trabajadores dedicados a este oficio no cuentan con la afiliación al

sistema generar de seguridad social, y trabajan en condiciones que ponen en alto riesgo su salud.

La investigación de Ramírez, Timaná y Vera (2017) titulada Nivel de conocimiento de reanimación cardiopulmonar básica, control de hemorragia externa e inmovilización de fracturas en conductores de mototaxis formales de San Martín de Porres en el Año 2014, se planteó como objetivo describir el nivel de conocimiento sobre primeros auxilios y acciones a realizar por parte de los conductores de mototaxis formales del distrito de San Martín de Porres en situaciones de emergencia. Para eso se aplicó una encuesta con la cual se evaluó el grado de conocimiento de resucitación cardiopulmonar básica (RCP), inmovilización de fracturas y control de hemorragia externa. Al final concluyeron que los conductores no tenían el conocimiento para atender a los heridos fruto de accidentes y no se encontraban preparados para asistir a las víctimas de accidentes.

#### ***2.1.1.2. Estudios con un enfoque sociológico- cultural.-***

En este eje se agruparon a los trabajos de corte más sociológico, antropológico y cultural, cuya orientación esta inclinada a averiguar las características sociales de los mototaxistas, los efectos del servicio a nivel social y urbano, sus prácticas culturales y las racionalidades subyacentes a las mismas. Entre los trabajos que hemos ubicado en este eje podemos mencionar:

La investigación de Medina y Dávila (2016) titulada ¿Hacia dónde se dirige señora? Vs ¿pa' donde te llevo mami bella? Caracterización socio pragmática de los tratamientos nominales empleados por los mototaxistas para dirigirse a sus

clientas en la ciudad de Mérida- Venezuela, en donde se plantearon como objetivo analizar socio- pragmáticamente las formas de tratamiento nominales empleadas por los mototaxistas para dirigirse a sus clientas emeritenses, cuando estas les son desconocidas. Para tal propósito se aplicó un cuestionario mixto a 18 clientas y se efectuó una entrevista antropológica a 6 mototaxistas. Al final los datos obtenidos fueron sistematizados cualitativamente.

El trabajo de Burgos (2015) titulado El mototaxismo: un medio de transporte urbano como alternativa económica en San Juan de Pasto, se plantea como objetivo realizar una aproximación sociológica sobre el impacto socioeconómico que generan los mototaxistas que pertenecen al Sindicato Único de Mototrabajadores de Colombia, a través de un acercamiento etnográfico que permita comprender a estos protagonistas. Se concluye que el mototaxismo ha hecho un gran impacto en San Juan de Pasto, por lo que debe proyectarse un estudio multidisciplinar y pluridimensional para buscar la constitución de una mejor ciudad.

El trabajo de Cogollo y Palomo (2015) titulado “Efectos del mototaxismo en el transporte público colectivo y la movilidad urbana en las rutas 2, 3A, 4, 6, 7, 31, 35, Bayunca; de la ciudad de Cartagena” se planteó como objetivo principal: Determinar los efectos del mototaxismo sobre el sistema de transporte colectivo (Buses y Busetas) por medio de estudios de tránsito y transporte, para así obtener un diagnóstico de la situación actual del transporte en la ciudad y plantear posibles recomendaciones para mejorarlo. El tipo de estudio manejado en el proyecto fue de carácter Mixto (Descriptivo y Cuantitativo), para lo cual se realizó un análisis de todos los datos necesarios en campo mediante estudios que se llevaron a cabo en

diferentes rutas de transporte público, previamente asignadas. Concluyeron que el fenómeno del mototaxismo, si tienen consecuencias en lo que concierne a la cantidad de pasajeros que maneja el transporte público colectivo tipo buses y busetas, pero estas no fueron las esperadas.

El trabajo de Gaviria (2016) titulado “Análisis del servicio de los mototaxistas a los turistas en el aeropuerto internacional Coronel Fap. Francisco Secada Vignetta” se planteó como objetivo principal Determinar las características percibidas por los turistas, del servicio que brindan los mototaxistas en el Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta, periodo 2016. Para tal propósito tomo una muestra de 40 turistas a los que encuestó a través de un cuestionario estructurado. Los principales resultados arrojaron que el 57.5% de los turistas considera que los mototaxistas brindan un mal servicio. El 70% del total de los encuestados afirmaron que el servicio que brindan actualmente los mototaxistas carece de calidad. Y en otro ámbito el 92.5% de los encuestados hace referencia en que sí volvería a usar el servicio de mototaxistas, ya que es el vehículo con más demanda en la ciudad y es casi inevitable no usarlo para el traslado dentro de la ciudad.

La investigación de Amor (2017) titulada La historia triple del Mototaxismo ¿plaga, contrapoder o negocio? , resulta muy interesante y única en su tipo según lo encontrado. La autora se planteó dos objetivos concatenados: por un lado describir el fenómeno del mototaxismo y por otro comprenderlo bajo tres alusiones cartageneras, como señala la autora, para referirse al fenómeno: plaga,

contrapoder y negocio. Así, cada alusión expresa una racionalidad: “la de occidente”, la de las “periferias” y la del “mercado”. Se concluye que una misma realidad toma formas distintas según las distintas racionalidades y lógicas culturales desde donde se produce el sentido. Teóricamente la autora parte de la idea de que existen “modos de desarrollo” alternativos a los impuestos por la ciudad letrada y moderna; por eso, al final, se analiza si es posible pensar en ese “otro desarrollo” o si, más bien, ese “otro desarrollo” es una manera de asumir la incapacidad de las políticas públicas para responder a las lógicas culturales de las ciudades y crear soluciones inclusivas y ciudadanas.

#### **2.1.1.3. Estudios con un enfoque socio- económico.**

Aquí ubicamos los estudios que se centran en analizar variables de carácter económico relacionadas con la actividad del mototaxismo, características socio-económicas de los trabajadores del mototaxi y los efectos económicos de esta actividad en el sector transporte. Entre los trabajos de investigación que hemos ubicado en esta temática podemos señalar:

En la investigación de Caro y Cotinchara (2018) titulada Caracterización del Perfil Socioeconómico del Gremio de los Mototaxistas del Municipio de San Martín de los Llanos, se planteó como objetivo caracterizar el perfil socioeconómico del gremio de los mototaxistas del Municipio mencionado. Para tal propósito se aplicaron encuestas presenciales realizadas en dos sitios estratégicos del Municipio, a un total de 50 mototaxistas. Se concluyó que a nivel económico la actividad del mototaxismo afecta las finanzas donde se presta el servicio, dado que

los ingresos que se adquieren no son recaudados indirectamente en la contabilidad del municipio, pues no contribuyen con el pago de impuestos. , sin embargo, los transportistas si hacen uso de recursos públicos al usar la malla vial.

El trabajo de Osorio y Vargas (2018) titulado Situación Socioeconómica de los Mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL. Cajamarca Año 2017, se planteó como objetivo identificar la situación económica y social del sector local de mototaxistas. Para ello se aplicó una encuesta a los mototaxistas de la Empresa de Transportes Plus SRL y al gerente de la empresa y el coordinador del gremio de los mototaxistas. Se concluyó que los mototaxistas de la empresa se ubican en un nivel socioeconómico medio.

El trabajo conjunto de Fernando, Trochez y Tequin (2017) titulado Impacto económico, Social y Financiero que tiene el mototaxismo en la ciudad de Florencia, Caquetá, se planteó como objetivo conocer los aspectos económicos, sociales y financiero que repercuten en los mototaxistas. Para tal propósito se realizó una encuesta a 333 personas, en su mayoría hombres, y entre los resultados se supo que el 91% tiene bajo nivel de estudio, sin embargo, los ingresos generados por la actividad son buenos.

#### **2.1.1.4. Estudios con un enfoque legal.**

En este eje temático encontramos los trabajos referidos a la legislación que regula el mototaxismo, las prácticas de infracción y transgresión de los conductores de mototaxi, y la informalidad caracterizada como lo que escapa a la norma, a la ley. Entre los trabajos ubicados en este eje tenemos:

La investigación de Yañez y Quevedo (2013) titulada Determinantes de la Decisión de los Mototaxistas en Cartagena (Colombia) de infringir la medida de Pico y Placa, se planteó como objetivo explicar la alta tasa de infracción de la medida de pico y placa, que trata de controlar el transporte público informal del mototaxismo. Se estimaron modelos de elección binario utilizados por los mototaxistas que muestran los determinantes más robustos que hacen que un mototaxistas sea más propenso a infringir la norma. Los determinantes más robustos fueron el número de motocicletas para trabajar y la ganancia esperada.

Por su parte, el trabajo de Montoya, Delgado y Fuertes (s.f.) titulado El mototaxismo en Palmira ¿Solución de transporte y de desempleo o problemática social? Se planteó como objetivo estudiar la dinámica del mototaxismo en la ciudad de Palmira, para resolver la disyuntiva si esta práctica es tan solo una modalidad alternativa de transporte o por el contrario, representa un problema social de connotaciones ilegales.

## 2.2. Bases Teóricas

### 2.2.1. Delimitación conceptual del Mototaxi.

El término moto-taxi es una palabra compuesta de dos términos: moto, abreviación de motocicleta, vehículo de dos ruedas; y taxi, automóvil de alquiler, con conductor. Según el diccionario de la RAE (2017) la palabra moto-taxi, es un peruanismo, que designa a una: Motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos.



Imagen 1. Mototaxi

En la presente investigación solo consideraremos a la Mototaxi como el vehículo de tres ruedas, popular en el país. Consideramos que es pertinente este deslinde conceptual, pues, en investigaciones de otros países, como Colombia, mototaxi se usa indistintamente para referirse a las motos lineales como a las tri-motos.

Son varias las investigaciones (Burgos, 2015; Castillo, 2010; Padilla, 2015; Restrepo & López, 2014) que utilizan el termino mototaxismo para hacer referencia al “mundo de los mototaxis”, y todo lo relacionado con ese fenómeno social. En el

desarrollo de la investigación el término mototaxismo aparecerá en función al análisis estructural del fenómeno.

## **2.2.2. Lo psicosocial**

### **2.2.2.1. El individuo y su relación con la sociedad.**

Pensar en la relación del hombre con la sociedad, es asumir de forma implícita o explícitamente un punto de vista ontológico sobre la naturaleza del ser humano. Son diversos los planteamientos sobre la naturaleza humana (Stevenson, 1995), pero parece existir un acuerdo tácito en aceptar que los seres humanos son seres de relaciones en un mundo de relaciones (Freire, 1988; citado por Montero, 2004).

El antropólogo Lluís Duch muestra la importancia ontológica de la relación para la constitución del ser, cuando explica que:

En el momento de nacer el hombre es un ser completamente desvalido y desorientado; le faltan puntos de referencia fiables y, sobre todo, lenguajes adecuados para poder instalarse en el mundo, es decir, para humanizarse en el mismo acto de humanizar su entorno. Resulta harto evidente que se encuentra lanzado en un mundo que no ha escogido ni previsto, en cuyo interior deberá emprender la arriesgada tarea, jamás concluida definitivamente, de “pasar del caos al cosmos”, de dejar de ser progresivamente un in-fans (alguien que aún no habla, que es incapaz de

expresarse, que se halla totalmente descolocado) para convertirse, poco a poco, en un empalabrador eficiente de él mismo y de la realidad. Para llevar a cabo esa tarea con ciertas garantías de éxito necesitará de un conjunto de transmisiones, que le faciliten la inserción en el trayecto vital que le corresponde, en cuyo recorrido, deberá ser acogido en el seno de una comunidad y reconocido por ella. (Duch, 2002, p.11)

El ser humano nace desvalido, pero al ser acogido y reconocido por una comunidad humana, puede pertrecharse de las herramientas para vivir. Podemos decir, que el ser humano no solo *está* en relación, sino que *es* en relación, pues no podría vivir prescindiendo de su prójimo, no puede existir sin su inscripción en determinadas relaciones sociales (Montero, 2004; Buelba, Musitu y Jiménez, 2009).

Si el ser humano es un ser indesligablemente unido a sus relaciones, nada en él se constituye fuera de lo social, en otras palabras, nada aparece apriorísticamente a su encuentro con la sociedad. (Alvaro, 2007). La condición del sujeto individual solo es definible dentro del tejido social donde la persona se inscribe, y en donde los procesos de la *subjetividad individual*, son solo un momento de la *subjetividad social*. Tanto la subjetividad individual como la social, se construyen de forma recíproca. (Gonzales, 2011).

Es importante recalcar que las relaciones que la persona establece con sus pares, no son relaciones sociales desarrolladas en un vacío, sino que a su vez estas

están inscritas en condiciones socio- históricas específicas, determinadas por el desarrollo de las fuerzas productivas y las relaciones de producción. Tal y como señala Carlos Marx:

En la producción social de su vida, los hombres contraen determinadas relaciones necesarias e independientes de su voluntad, relaciones de producción, que corresponden a una determinada fase de desarrollo de sus fuerzas productivas materiales. El conjunto de estas relaciones de producción forma la estructura económica de la sociedad, la base real sobre la que se levanta la superestructura jurídica y política y a la que corresponden determinadas formas de conciencia social. El modo de producción de la vida material condiciona el proceso de la vida social, política y espiritual en general. No es la conciencia del hombre la que determina su ser, sino, por el contrario, el ser social es lo que determina su conciencia. (Marx, Obras Escogidas, p. 182).

En la misma línea, Kurt Lewin planteó que la conducta acontece en función del intercambio de la persona con el ambiente, y lo expreso utilizando la siguiente formula:

$$C = F (PA)$$

Dónde:

C= Conducta

P= Persona

F= Función

A= Ambiente

### **2.2.2.2. Aproximación a una definición de psicosocial.**

El término psicosocial surgió bajo la influencia de tres circunstancias claramente identificadas (Bueno, 2005; citado por Rizzo, 2009) que podemos mencionar:

1. El inicio de los estudios de los cambios sociales que influyen en las interacciones producidas entre el sujeto y su medio social concreto.
2. La insuficiencia de los análisis disciplinares psicológicos y/o sociológicos para captar los fenómenos sociales que desbordaban tales enfoques.
3. La necesidad de elaborar proyectos de intervención con la participación de profesionales de distintas disciplinas de las ciencias sociales.

Una miríada de trabajos de investigación, de las más diversas disciplinas, hace uso de la categoría psicosocial. Así podemos encontrar el término asociado a temas como: trabajos de intervención comunitaria, estudios de fenómenos sociales y trabajos en el ámbito educativo (Grego & Alcover, 2005; Gallardo, 2011; Eiroa-Orosa, 2013; Vélez & Figueredo, 2013). Sin embargo, son escasos los trabajos donde se define con exactitud la categoría psicosocial.

Podemos mencionar en un inicio que lo psicosocial hace alusión a lo colectivo y a lo individual al mismo tiempo (Medina et al, 2007), es decir, se entiende como

un término que trata de abarcar de una sola vez lo psicológico y lo social, facilitando de esa manera una comprensión holística del mundo y de las relaciones humanas.

En esa línea de razonamiento podemos decir que, el carácter psicosocial de cualquier experiencia humana esta signado por dos dimensiones: una intersubjetiva y otra intrasubjetiva, el fuero interno y las determinaciones sociales del individuo (Martin Baró 1990; citado por Medina et al, 2007), en otras palabras, la relación del individuo consigo mismo y, al mismo tiempo, la relación con su entorno.

Por otro lado, lo psicosocial también abarca la comprensión de las características cognoscitivas, emocionales y motivacionales que tienen las relaciones sociales, y como estas tienen consecuencias conductuales específicas. (Montero, 2004). De otra forma no podría entenderse la complejidad que trata de captar el término.

Así mismo, lo psicosocial puede ser comprendido como una categoría que entraña un continuum de la dimensión micro- macro. De esta forma, en el extremo inferior del continuum, encontramos a los individuos, mientras que el extremo superior encontramos a los fenómenos sociales de gran escala (Álvaro, 2007). Graficando el continuum, tenemos lo siguiente:

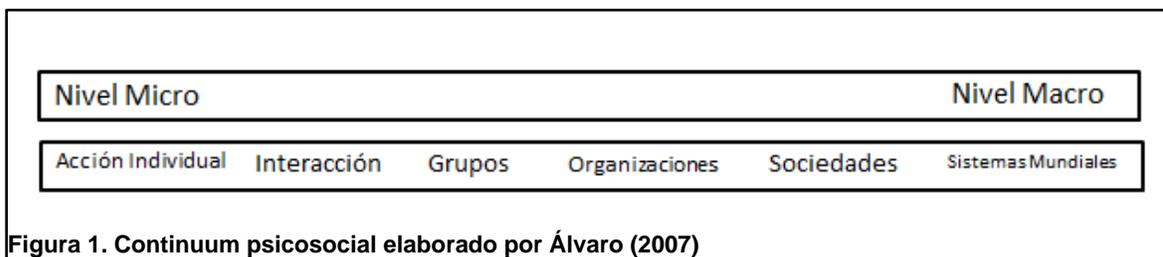


Figura 1. Continuum psicosocial elaborado por Álvaro (2007)

Como observamos en el gráfico, cada uno de los niveles del continuum aparece como resultado de la suma de los elementos del nivel anterior. Así, podemos afirmar que la acción individual da paso a la interacción, que es la base de los grupos. Estos últimos, se encuentran necesariamente integrados en organizaciones, que son la base de las estructuras sociales más complejas: las sociedades y estas en sistemas mundiales. Aquí, se puede observar la complejidad de lo psicosocial, donde cada uno de los niveles no es la simple suma de los elementos del nivel precedente, sino que cada nivel emergente posee propiedades nuevas que los vuelven cualitativamente distintos.

### **2.2.2.3. Modelos explicativos de lo Psicosocial.**

Son varios los modelos que desde sus propuestas teóricas han abordado lo psicosocial, siguiendo implícita o explícitamente, lo mencionado en el apartado anterior. Hemos considerado pertinente mencionar los siguientes:

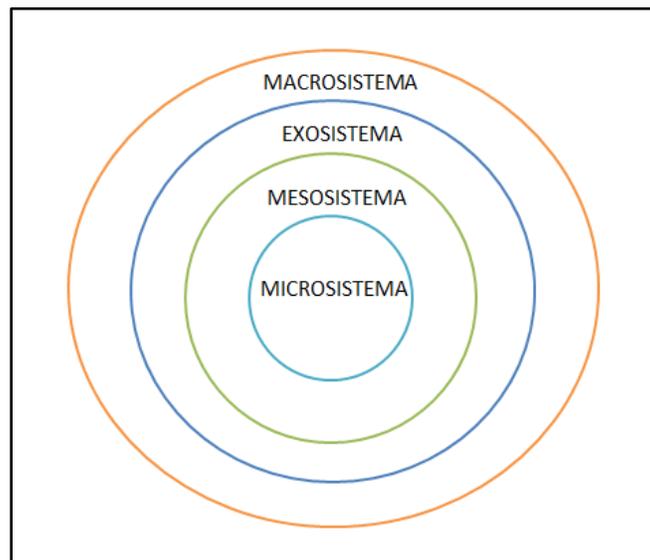
#### **2.2.2.3.1. El Modelo Ecológico de Bronfenbrenner**

El modelo ecológico desarrollado por Urie Bronfenbrenner, considera el desarrollo humano como una continua relación entre el ser humano y su entorno en permanente cambio. (Torrice et al, 2002; Buelba, Musitu y Jiménez, 2009; Estevez, Jiménez y Musitu, 2011)

Desde la perspectiva de este modelo, entre el individuo y el ambiente se establece una relación constante, un proceso de permanente ajuste, de adaptación

mutua y de acomodación; en donde cobra primacía lo fenomenológico sobre el ambiente real en la orientación de la conducta del individuo, es decir, el significado que la persona le otorgue al ambiente va ser decisivo para su conducta consecuente (Buelba, Musitu y Jiménez ,2009).

Bronfenbrenner ilustra su modelo a través de un gráfico de estructuras concéntricas o anidadas que representan los diferentes entornos inter-relacionados, espacios en donde acontece el desarrollo del individuo.



**Figura 2. Sistemas del Modelo Ecológico de Bronfenbrenner**

El modelo ecológico plantea los siguientes entornos- sistemas concéntricos, que dan cuenta de las múltiples influencias que recibe el individuo durante su desarrollo personal:

**MICROSISTEMA:** es el entorno más inmediato al individuo, como puede ser la familia, el grupo de amigos, etc. Dentro del microsistema encontramos un patrón

de actividades, roles y relaciones interpersonales que el individuo en su desarrollo experimenta, de forma particular (Buelba, Musitu y Jiménez, 2009)

**MESOSISTEMA:** Es el espacio de encuentro, de dos o más entornos en donde el individuo participa activamente (aquí encontramos las relaciones que se establecen entre la familia y el grupo de amigos, la familia y el trabajo, el trabajo y los vecinos, etc.). Podría considerarse como un sistema de micro-sistemas, por lo que se puede ampliar, cuando la persona empieza a formar parte de un nuevo entorno (forma un nuevo grupo de amigos por ejemplo). (Bronfenbrenner, 1979; citado por Torrico et al, 2002).

**EXOSISTEMA:** Se refiere a los entornos en lo que no interviene directamente el individuo, pero en los cuales se producen hechos que afectan lo que ocurre en el entorno inmediato del individuo (tenemos el caso del lugar de trabajo de la pareja, el grupo de amigos de la pareja, los amigos de los amigos, etc.) (Bronfenbrenner, 1979; citado por Torrico et al, 2002).

**MACROSISTEMA:** Es la estructura mayor del modelo. El macro-sistema configura las reglas, las formas de los demás sistemas (micro, meso y exo), pues, viene a ser la base cultural de la sociedad. Por tal motivo, en una sociedad determinada, la estructura y la sustancia de los sistemas (micro, meso y exo) tienden a ser similares, semejantes, como si estuvieran constituidos a partir de un mismo modelo, lo que los hace funcionar de manera similar. Ese modelo lo otorga el macro-sistema. (Bronfenbrenner, 1979; citado por Torrico et al, 2002).

Por último, podemos agregar que en 1989 Bronfenbrenner adiciona un sistema más a su propuesta teórica: el crono-sistema. Este nuevo sistema comprende el tiempo, factor insoslayable en la comprensión del desarrollo humano. (Estévez, Jiménez y Musitu, 2011). Agregando este nuevo sistema, el grafico también cambia.

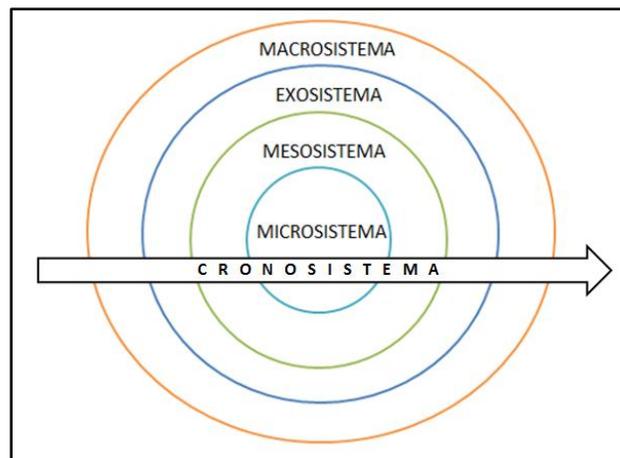


Figura 3. Cronosistema de Bronfenbrenner

#### 2.2.2.3.2. La teoría de los sistemas de Bertalanffy

Bertalanffy señala que la comprensión de los acontecimientos y procesos personales mediante la razón de causa-efecto es insuficiente para explicar una gran cantidad de fenómenos, tanto sociales como naturales; no se llega a captar la complejidad de la realidad. El planteamiento teórico de la teoría general de los sistemas pretende cerrar esa laguna, indicando que, todos los seres vivos, incluso una organización social (grupo, institución, comunidad, etc.) deben ser considerados como sistemas abiertos, con un orden dinámico de elementos y procesos entre los que se ejercen influencias recíprocas. (Bertalanffy, 1981; citado

por Buelba, Musitu y Jiménez, 2009). Dichos sistemas, señala el autor de la teoría, poseen tres propiedades fundamentales:

1. Totalidad: El todo no es igual a la suma de las partes, todo lo contrario, es cualitativamente diferente. Los componentes y propiedades de un sistema determinado solo pueden comprenderse como funciones de un sistema total, de una totalidad superior. Es por ello que, todo cambio acontecido en una de las partes del todo, termina por afectar a las demás.
2. Auto-organización: Cualquier sistema tiene la capacidad de cambiar, transformar, sus estructuras internas cuando aparecen cambios en el exterior, en su entorno inmediato; esto, como una forma dinámica de adaptación. De esta forma los sistemas van alcanzando con el tiempo niveles más altos de complejidad y densidad.
3. Equifinalidad: Los cambios que aparecen dentro de un determinado sistema con el transcurso del tiempo, son totalmente independientes de las condiciones que los originaron. Estos cambios no se deben tanto a condiciones externas, sino más bien, a procesos internos del sistema. Cuando se estudia un sistema, sería un error, hacer una inferencia sobre su pasado o su futuro a partir de la mera observación de su estado actual, pues las mismas condiciones iniciales no producen necesariamente los mismos resultados.

### **2.2.2.3.3. Propuesta teórica de Ignacio Martín Baró**

Martín Baró define al carácter como un conjunto de inclinaciones, disposiciones que se mantienen en el tiempo, y que rigen el comportamiento de cada individuo, en todas las relaciones que establece, tanto con el mundo exterior como consigo mismo, dándole así un estilo particular de reacción. El carácter de esta manera se constituye como el distintivo del individuo (Martín Baró, 1998). A partir de esta definición, el psicólogo salvadoreño analiza los siguientes puntos:

1. El carácter es una estructura de significados.
2. La estructura caracterial es una estructura de disposiciones. Una disposición no es solo una posición, sino una postura asumida frente a algo y tendencialmente dispuesta a manifestarse.
3. El carácter es una estructura disposicional permanente. La constancia caracterológica es la constancia de una estructura que se expresa en y por la diversidad de conductas, es la constancia de un sentido unitario (se manifiesta en las conductas más trascendentales como en las más anodinas)
4. La estructura disposicional permanente que es el carácter constituye una realidad propia de cada individuo, de su singularidad. Con ello se alude no solo a la ineludible subjetividad de todo proceso psicológico, sino también a la peculiaridad del carácter humano, propio de un sujeto que vive su mundo. En la medida en que existe un sujeto, se da una subjetividad, es decir, la vivencia concreta de una significación. Si el carácter es una estructura de

disposiciones, en cuanto significatividad postural, esta estructura no lo es en abstracto, sino que es la estructura del sujeto. Toda significación es significación para alguien, es decir, no hay significación objetivo, existen significaciones compartidas, significaciones intercambiadas pero no existen significaciones sin un sujeto.

5. El carácter rige las relaciones del individuo con el mundo externo y consigo mismo. El hombre es un ser histórico, necesariamente situado y fechado: su naturaleza es, precisamente, ser historia y, por tanto, referencia dialéctica a una circunstancia y a un medio. La estructura socio-histórica no solo posibilita el carácter, sino que lo determina concretamente. Es la estructura socio-histórica la que configura el carácter, es decir, cada individuo tiene el carácter que tiene porque así se lo ha asignado la estructura socio histórica. En este sentido, Martin Baró agrega la frase de Wilhelm Reich “la estructura del carácter es la cristalización del proceso sociológico de una determinada época” (Reich, 1980) Por eso Martin Baró afirma que “ningún régimen político puede subsistir a la larga si no logra transformar caracterialmente a los individuos que constituyen la sociedad en la que se encarna” (Martin Baró, 1998)

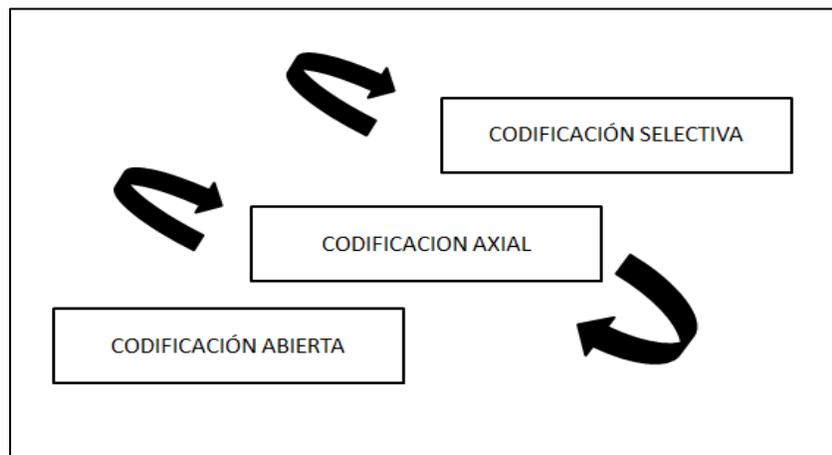
A partir de estas reflexiones sobre el carácter, Martin Baro llega a la conclusión que “entre carácter y régimen político ha de existir una estrecha conexión y, en cierto modo, cada régimen, por necesidad intrínseca de su estructura, va configurando el carácter de los individuos.” (Martin Baro, 1998).

## CAPÍTULO III METODOLOGÍA

### 3.1. Enfoque Metodológico

La presente investigación ha optado por el método cualitativo de la teoría fundamentada (o grounded Theory), desarrollada originalmente por Glaser y Strauss en 1967, cuya finalidad es desarrollar teoría a partir de los datos que son previamente, sistematizados y analizados.

Según las directrices metodológicas de la Grounded Theory, la investigación parte fundamentalmente de la recolección de datos y no de supuestos previos o de marcos teóricos pre-concebidos.



**Figura 4. Procesos de Codificación de la Teoría Fundamentada**

De esta manera, la construcción teórica que se busca, forma parte de un proceso investigativo a través de la relación constante de la recolección de los datos, su análisis y comparación. Desde las primeras fases de la recopilación de

datos, se procede a la codificación, entendida como el proceso analítico a través del cual se identifican conceptos y se descubren sus propiedades y dimensiones. La codificación es un proceso continuo en la investigación, y presenta tres fases dialécticamente relacionadas:

1. Codificación Abierta: Es la fase inicial de la codificación, y se produce desde que se empieza a recoger datos del fenómeno a estudiar. En esta primera fase, se van identificando conceptos (nombrar fenómenos), y se van agrupando en categorías. Dentro de cada categoría se identifican propiedades y dimensiones dentro de cada categoría. Una categoría también puede tener sub-categorías.
2. Codificación Axial: Es la siguiente fase de la codificación, e implica una dosis mayor de complejidad. Es el proceso de relacionar las categorías con sus sub-categorías. En esta fase el desarrollo de la codificación ocurre alrededor del eje de una categoría (categoría central). Para identificar la categoría central, la metodología de la teoría fundamentada sugiere usar lo que denomina el “paradigma”, que es un esquema organizativo de categorías con tres componentes básicos: Condiciones del fenómeno, acciones/interacciones durante el fenómeno y consecuencias del fenómeno. La categoría central es aquella que permite organizar estos componentes en rededor suyo.
3. Codificación Selectiva: Es el último proceso, y busca integrar y refinar la teoría. La teoría fundamentada sugiere el uso de memorandos, diagramas e

historias descriptivas como técnicas que ayudan a la integración de la teoría. Al final, las categorías identificadas son enlaces y sus relaciones son expuestas narrativamente. (Strauss & Corbin, 1994).

Según esta metodología el muestreo no puede predeterminarse, sino que surge a medida que la investigación avanza. Solo cuando se obtienen algunos conceptos teóricos rudimentarios a partir del análisis de los datos, puede decidirse donde obtener datos adicionales para el enriquecimiento de la teoría emergente. Este tipo de muestreo se denomina muestreo teórico.

En el muestreo teórico el número de los “casos” estudiados carece relativamente de importancia, pues lo realmente importante es el potencial de cada “caso” para aportar en el desarrollo de la teoría que permita comprender el fenómeno estudiado. El criterio para detener el muestreo es el de “saturación teórica”, entendida como el punto de la investigación en donde ya no emergen propiedades, dimensiones o relaciones nuevas entre las categorías. (Strauss & Corbin, 1994).

### **3.2. Balance de la Ejecución.**

Las primeras acciones que se llevaron a cabo fueron dos:

- 1.- Realización de Entrevistas preliminares a mototaxistas del centro de la ciudad (Banco de la Nación), con la intención de recopilar la primera información sobre la vida de los mototaxistas y su opinión sobre que pensaban y como pensaban

que les había afectado en ese entonces novísima ordenanza municipal 007-2018 MPCH/A. Estas entrevistas se realizaron días después de aplicada la ordenanza

2.- A partir de la información recogida en las entrevistas preliminares, se elaboró una guía de entrevista (Anexo 1) para la realización de un grupo focal (Anexo 01). Con el grupo focal se buscó recabar información sobre cuatro aspectos:

1. Datos demográficos de los mototaxistas
2. Información sobre el trabajo del mototaxista
3. Información sobre la organización de los mototaxistas
4. Información sobre la ordenanza municipal N° 007-2018 MPCH/A.

Una vez realizado el grupo focal, pudimos rastrear las potenciales fuentes de información para enriquecer nuestra fuente de datos, y tener un mayor sustrato desde el que desarrollar la codificación. Así elegidas, utilizamos las siguientes fuentes de información:

-La prensa local: principalmente a través de videos seleccionados de las redes sociales (Facebook, YouTube, Whatsapp)

Tabla 1. Relación de Participantes del Grupo Focal

-Fotografías: que sirven de soporte para los códigos que se desprenden de las demás fuentes de información. ( Anexo Fotografías)

-Documentos oficiales: En este caso, utilizamos el acta de sesión de concejo

Nombres	Edad	Nivel Educativo	Procedencia	Paradero
Gonzalo	32 años	Superior incompleto	La Victoria, Chiclayo	Sin paradero
Julio	27 años	Superior técnico completo	La Victoria, Chiclayo	Sin paradero
Alexander	24 años	Secundaria completa	Cajamarca	SODIMAC
Cristofer	29 años	Superior universitario completo	Patapo, Lambayeque	Sin paradero

de la Municipalidad Provincial de Chiclayo fechada el 27 de Abril del 2018.

-Asamblea de Mototaxistas: Se participó como observador de una Asamblea de Mototaxistas organizada el 16 de Octubre del 2018.

-Entrevistas: Se realizaron 25 entrevistas, con diferentes guías de entrevista en función a los objetivos del muestreo y la población entrevistada.

Entrevistas a Líderes de los Mototaxistas: Fueron 9 los líderes de los mototaxistas entrevistados, siguiendo una guía de entrevista específica (Anexo 2). El contacto de algunos de los líderes se facilitó a partir de la realización del focus group, y los demás llegaron a través del mecanismo de “bola de nieve” que se

realizó a partir de los primeros líderes entrevistados. Se solicitó previamente el consentimiento para grabar en audio la entrevista.

**Tabla 2. Relación de Líderes entrevistados.**

Nombre	Organización	Cargo
Erick	Sindicato Independiente	Presidente
Febre	Paradero Balta-Leguía	Ex Presidente
Carlos	FREDIMOL	Presidente
Segundo	SURMOLAM	Presidente
Chucas	Paradero Hospital Regional	Ex Presidente
Armando	Central de Mototaxistas de JLO	Presidente
Juan Julca	Paradero Chinchaysuyo	Presidente
Guerrero	Sindicato Chiclayo	Ex Presidente
Cristopher	Paradero de la Victoria	Asesor Legal

Entrevistas a funcionarios y autoridades públicas.- Fueron 5 las entrevistas realizadas siguiendo la guía de entrevista correspondiente (ver Anexo 3). Se procedió a contactar a los funcionarios y/o autoridades, explicándoles el carácter de la investigación y la necesidad de la entrevistas, para finalmente concertar una fecha para su realización. Se solicitó previamente el consentimiento para grabar en audio la entrevista.

**Tabla 3. Relación de Funcionarios y Autoridades Entrevistadas**

Nombre	Cargo	Distrito
Hernandez	Regidora	Chiclayo
Guillermo Segura	Regidor	Chiclayo
Jhon Vega	Sub gerente	Chiclayo
Funcionario 1.	Sub gerente	La Victoria
Funcionario 2	Sub gerente	JLO

Entrevistas a mototaxistas de base- Se realizaron 8 entrevistas a mototaxistas siguiendo la respectiva guía de entrevista (Ver anexo 4). El procedimiento para realizarla consistió en: contactar al mototaxista durante su jornada laboral, explicarle el motivo de la investigación y el deseo de entrevistarlo, y previo consentimiento para ser grabado en audio, proceder con la entrevista.

**Tabla 4. Relación de Mototaxistas de Base entrevistados**

Nombre	Edad	Procedencia	Educación	Ubicación de Paradero
Antonio	50 años	Chiclayo	Secundaria Completa	Av. Grau- Av. Vicente la Vega.
Alberto	54 años	Chiclayo	Secundaria Completa	Av. Leoncio Prado y Quiñones
Aldo	40 años	Jaén-Cajamarca	Secundaria Incompleta	Banco de la Nación
Cristian	25 años	Chiclayo	Superior Incompleto	Sin paradero
Pedro	28 años	JLO-Chiclayo	Secundaria Incompleta	Av. Balta y Av. Leguia
Manuel	50 años	Santa Cruz-Cajamarca	Secundaria completa	Sin paradero
Charly	27 años	La Victoria-Chiclayo	Superior Incompleta	Sin paradero
Miguel	20 años	JLO-Chiclayo	Superior Completa	Sin paradero

Entrevistas a mototaxistas “transgresores”.- Se realizaron 3 entrevistas a mototaxistas ubicados en zonas restringidas por la ordenanza, con el objetivo de obtener mayor data acerca de “la transgresión”. El procedimiento fue el mismo realizado para las entrevistas a los mototaxistas, pero con la variación correspondiente en función a la guía de entrevista (Ver anexo 5).

**Tabla 5. Relación de Mototaxistas transgresores entrevistados**

Nombre	Punto de Encuentro
Alexis	Av. Pardo y Luis Gonzales
Adriano	Exteriores del Mercado Modelo
María	Exteriores del Mercado Modelo

A partir de todas estas fuentes de datos, se procedió a la codificación- en todas sus etapas- y se logró elaborar una teoría sustantiva sobre los mototaxistas en Chiclayo y su respuesta frente a la Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH/A.

## **CAPITULO IV. ESTUDIO DE CASO: LOS MOTOTAXISTAS DE LA CIUDAD DE CHICLAYO FRENTE A LA ORDENANZA MUNICIPAL N°007-2018 MPCH/A**

### **4.11.- Introducción**

Siendo el objetivo principal de la investigación construir un modelo teórico que permita explicar los efectos psicosociales de la Ordenanza Municipal N° 007-2018-MPCH/A en los Moto-taxistas de la ciudad de Chiclayo; se ha partido del análisis sistemático de los datos brutos recabados, y siguiendo las directrices

metodológicas de la Teoría Fundamentada, se ha elaborado una propuesta teórica sustantiva, específica para la realidad Chiclayana.

A través de la Figura 5 damos cuenta de la teoría desarrollada. En él podemos distinguir el proceso (en el desarrollo temporal de las etapas: Etapa previa- Conflicto- Consecuencias) y la estructura (en el Estado y el mototaxismo con sus componentes) del fenómeno; y como las relaciones entre Mototaxismo- Estado cambian en el tiempo (de Resistencia- Imposición a Transgresión / Fiscalización Sanción)

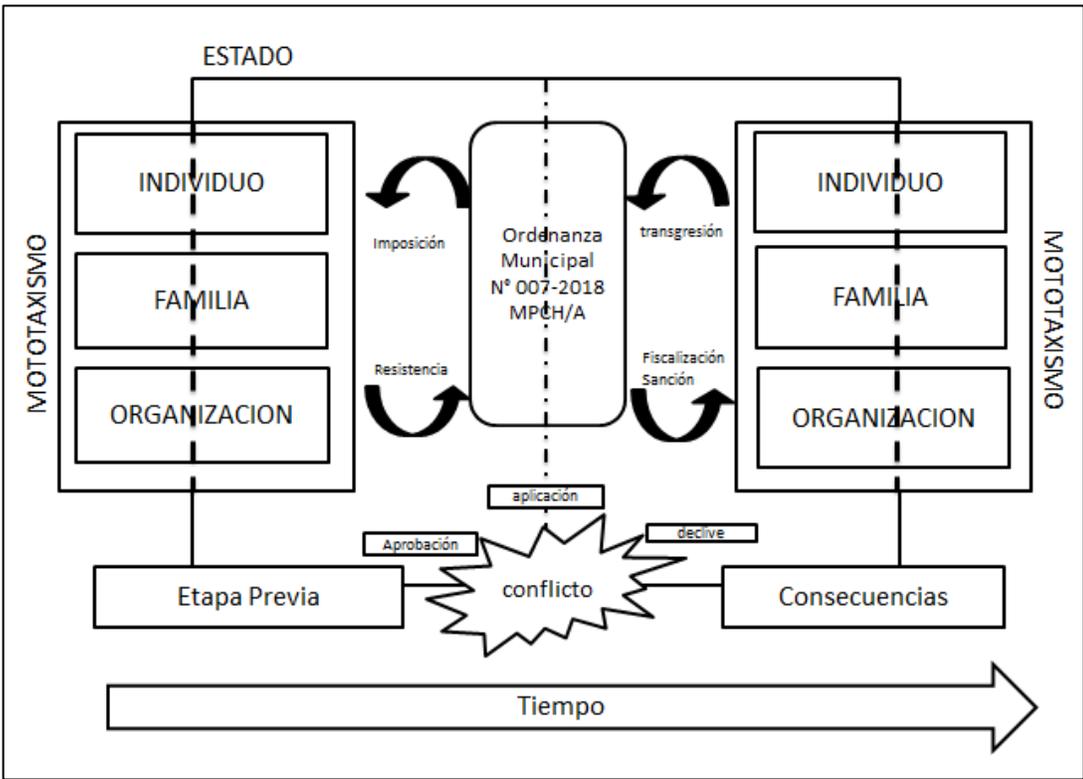


Figura 5. Esquema Teórico de la Estructura y el Proceso del Fenómeno

Sobre la Estructura: Hacemos notar que el fenómeno acontece en relación a dos elementos: El estado y el Mototaxismo. Graficamos el Estado como la estructura mayor, dentro de la cual se encuentra el Mototaxismo, pero cuyas dimensiones no se limitan a él, de ahí las líneas punteadas que parten al Mototaxismo en dos, para graficar lo que va más allá del estado, lo informal que se desarrolla fuera de las instituciones estatales.

Sobre el Proceso: Pasamos a describir de forma sucinta las etapas propuestas.

1.- La Etapa Previa: Es la etapa anterior a la aprobación de la ordenanza municipal el día 27 de Abril del 2017 según acta de sesión de concejo de la MPCH. El estudio de esta etapa nos ha permitido dilucidar generalidades de lo que hemos creído a bien llamar “mototaxismo”, sus componentes y las relaciones que establece con el Estado (Mototaxismo – Estado / Estado- Mototaxismo). Del estudio de esta primera etapa extraemos las bases conceptuales para la comprensión de la posterior movilización de los mototaxistas.

2.- El Conflicto: Del conflicto distinguimos dos sub-etapas interconectadas, pero en las que se observan diferentes tipos de relación entre el Mototaxismo y el Estado. La primera transcurre desde la aprobación de la ordenanza hasta su aplicación el día 01 de Junio del 2017. La segunda, desde la aplicación hasta el declive de la movilización de los mototaxistas el 13 de Junio del mismo año. Observamos que la aplicación de la ordenanza actual como punto de inflexión (por

lo cual hemos colocado una línea punteada en medio del gráfico para resaltar su importancia)

Con el estudio del Conflicto como Etapa del proceso del fenómeno, observamos la transmutación del conflicto abierto en conflicto latente, después del despliegue, por parte de los mototaxistas, de un repertorio de confrontación diversificado en contra de la Ordenanza.

3.- Consecuencias: Es la etapa que abarca desde el declive del conflicto abierto, específicamente el 13 de Junio, y su posterior transformación en conflicto latente, hasta nuestros días (en los que todavía podemos afirmar la persistencia de un conflicto latente). Es en esta etapa donde damos cuenta de los Efectos Psicosociales de la Ordenanza Municipal N° 007-2008 MPCH/A, dado que sin este recorrido teórico no hubiésemos podido plantear una explicación sobre estos.

Ordenaremos nuestra exposición partiendo de la base de las etapas propuestas, de tal forma que en el desarrollo teórico se puedan combinar la estructura y el proceso que hemos querido plasmar en el gráfico precedente.

## **4. 2.- Estructura del Fenómeno**

### **4.2.1. Un panorama del Mototaxismo.**

Los moto- taxis, como lo hemos señalado más arriba, aparecen como medio de transporte en Tailandia, en la década de los 50, pero no hacen su aparición en nuestro país sino hasta la década de los 80 (Lagos, 2006), emergiendo como una

alternativa frente a la ausencia y/ o deficiencia del servicio de transporte ofrecido por el Estado, tal y como emergieron también las combis y los colectivos (De Soto, 2009). Por tanto, los mototaxistas nacen fuera del estado, desde el sector informal, haciendo parte del denominado desborde popular que describe Matos Mar.

Utilizamos la categoría “Mototaxismo” para dar cuenta de ese grupo social emergente que encontró en la mototaxi un medio para ganarse la vida, ofreciendo un servicio especial de transporte, y que en el transcurso de los años fue desarrollando sus propias formas organizativas, con distintas jerarquías y liderazgos, con normas para regular el comportamiento de sus miembros, además de símbolos propios, sentidos de pertenencia e identidad, lazos de cooperación, etc. Por lo tanto, el mototaxismo va más allá de los mototaxistas aislados u organizados, y representa lo que podríamos llamar “el mundo de los mototaxistas. Podemos decir, en otros términos, que el mototaxismo es un sub- sector del sector transporte.

#### **4.2.2. El mototaxismo y su relación con el Estado.**

Podemos considerar al Estado como una condensación material de relaciones de fuerzas entre clases y fracciones de clase (García Linera, 2015), que regula y orienta a la sociedad en su conjunto. Es así que el Estado mantiene relaciones con distintos sectores sociales, por lo que no resulta contradictorio que a pesar de que el mototaxismo haya surgido afuera del Estado, luego este haya buscado regularlo, formalizarlo.

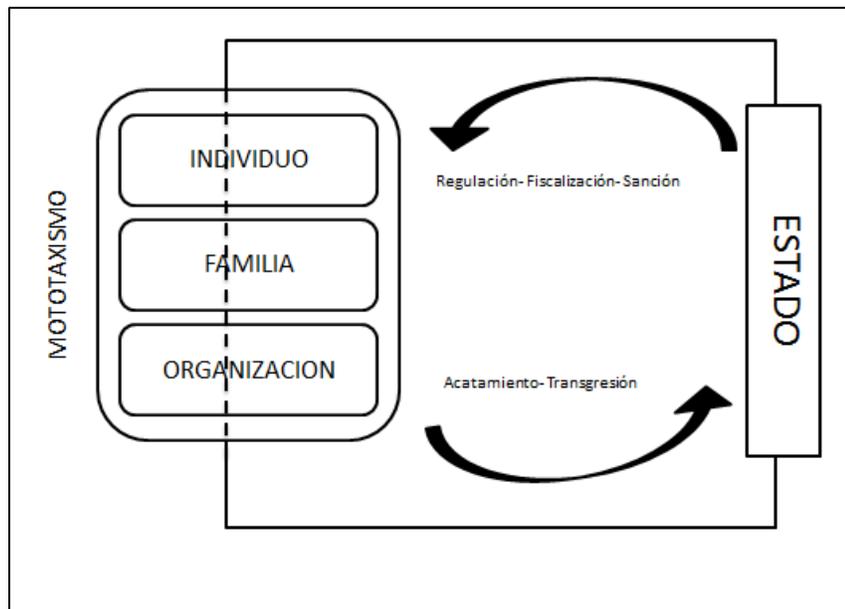


Figura 6. Relación Mototaxismo- Estado

Del grafico podemos distinguir una primera relación Mototaxismo- Estado signada por la dimensión acatamiento- transgresión. Por otro lado, distinguimos la relación Estado- Mototaxismo, regida por la triada Regulación- Fiscalización- Sanción. Empezaremos describiendo este segundo tipo de relación.

**El Estado Frente al Mototaxismo.-** El Estado es el ente rector de la sociedad, poseedor del monopolio de la violencia y la coacción y de la legitimidad para darle uso. Esto le da la potestad para plantear leyes, normas, en pos del beneficio común.

Tal y como observamos en el gráfico, la relación Estado- Mototaxismo esta signada por la triada Regulación- Fiscalización- Sanción, elementos interdependientes. La regulación está dada en el marco normativo que el Estado

establece para el Mototaxismo, y que a continuación mencionamos sin ahondar en el tema, dada la naturaleza de la investigación:

1. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
2. Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.
3. Decreto Supremo N° 055-2010-MTC- Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados.
4. Ordenanzas Municipales

Los tres primeros corresponden a un marco normativo de carácter nacional, y el cuarto corresponde a uno de nivel municipal. En cuanto a la fiscalización, se objetiviza en el ejercicio de la policía nacional y el ministerio público, y a un nivel municipal con la acción del personal de fiscalización y los serenazgos. Lo mismo sucede con la potestad de sanción del Estado.

Para cumplir con propósito Regulador- Fiscalizador- Sancionador, el Estado puede adoptar básicamente dos estrategias: la imposición vertical de su autoridad, o el establecimiento de alianzas con la ciudadanía y los diferentes sectores sociales, para ganar legitimidad. El primer tipo de estrategia la veremos plasmada, en su desarrollo, en el conflicto ocasionado por la Ordenanza Municipal. La segunda estrategia en parte la vemos ejemplificada en las llamadas red de cooperantes de

la policía nacional, cuyo propósito es optimizar la lucha contra la delincuencia teniendo como aliados a los mototaxistas. .

**El Mototaxismo Frente al Estado.-** La relación del Mototaxismo frente al Estado esta signada en función a la dicotomía acatamiento- transgresión, es decir, los mototaxistas o bien acatan las disposiciones del Estado, o bien las trasgreden. Sin embargo, no estamos frente a una dicotomía absoluta, antagónica, sino más bien ante un continuum.

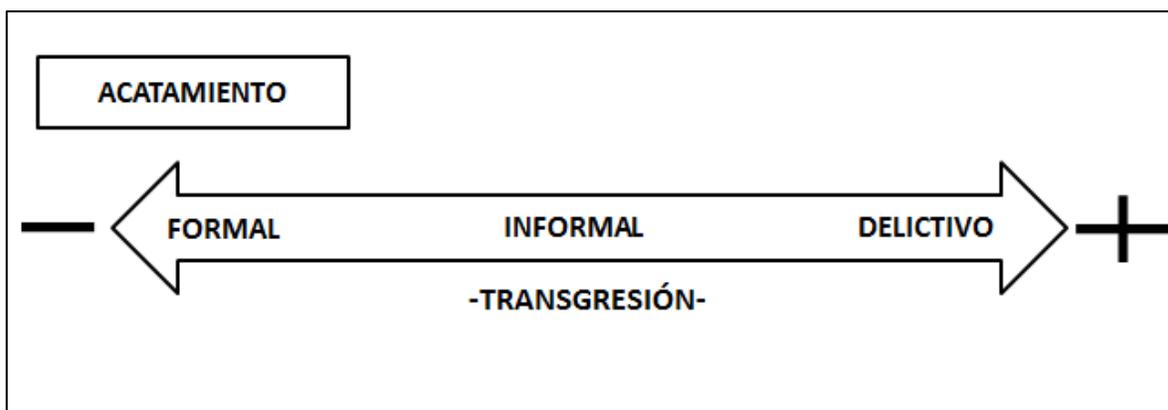


Figura 7. Continuum de transgresión en la relación Mototaxismo frente al Estado.

En el grafico podemos observar como el continuum de la relación Mototaxismo- Estado está en función al grado de transgresión. Se distinguen tres niveles de transgresión:

Formal: Es el nivel cero de transgresión; corresponde al acatamiento de la norma. Se establece una relación de obediencia- cumplimiento de los mototaxistas frente a las disposiciones Estatales.

Informal: Según Durand (2007) “la economía informal está constituida por empresas y trabajadores que operan en una zona institucional claro-oscura. No es que sean ilegales sino que muchas de sus operaciones no son legales. Su nivel de transgresión es limitado”. (p 79.) De igual manera, en este nivel la relación Mototaxismo- Estado adopta una forma ambigua, de transgresión limitada, pues no se llega a cometer claramente un delito contra la comunidad, la propiedad y la persona.

Lo informal, por otra parte, representa lo que rebalsa el estado, la praxis creadora del pueblo que lucha por la vida. Tal como mencionamos más arriba, el mototaxismo nunca fue promovido por el Estado, sino que fue emergiendo frente al Estado como alternativa de transporte.

Delictivo: Es el nivel máximo de transgresión. La relación Mototaxismo- Estado llega a su más alto grado de violencia. Se cometen delitos que atentan contra el Estado y la comunidad.

#### **4.2.3. Consideraciones sobre el Modus Operandi de los Mototaxistas**

*Nosotros tenemos una gran responsabilidad dentro de nuestras unidades móviles de trasladar y llevar con seguridad a cada uno de nuestros pasajeros.*

*De nosotros depende llevarlos con bien a sus hogares y es un trabajo que nació a raíz de tanto desempleo a raíz de la falta de trabajo laboral es que*

*nosotros los chiclayanos creamos una fuente de trabajo que se llamó Moto-taxi. Erick.*

Con el término *Modus Operandi* queremos referirnos al modo de operar, la forma particular de conducción de una determinada persona, en este caso el mototaxista. Siendo el principal propósito del Mototaxista el transporte de pasajeros, las consideraciones sobre el modus operandi de los mototaxistas girarán en torno a este aspecto.

**El servicio ofrecido: “hacer carrera”.** Dentro del amplio mundo del sector transporte, no solo del mototaxi, “hacer una carrera” significa brindar el servicio de transporte a un determinado usuario. “La carrera” por sí sola, se refiere a la distancia que demanda el viaje solicitado por el usuario.

En el Perú no existen taxímetros, ni mucho menos moto taxímetros, por lo que el cálculo del costo de la carrera, si bien parte de la subjetividad, se realiza en función a criterios compartidos por el sector social de los mototaxistas:

- La distancia: a mayor distancia mayor precio.
- El peso de la carga: a mayor peso mayor precio.
- La competencia: a mayor competencia menor precio.
- La hora: el precio varía en función al horario. Por ejemplo en la madrugada el precio es mayor que en la mañana.

A partir de estos criterios, se produce lo que denominamos proceso de evaluación del precio de carrera.

*Hay gente que te habla bonito de 3.00 te piden que le bajes a 2.50, hay otros que vienen y dicen yo pagó tanto, entonces que vaya a otra moto. Como nos hablan tratamos. **Alberto***

*Si a villa hermosa antes costaba 3 soles ahora cuesta 2:50 dos soles. **Culqui.***

**Modalidad de práctica del mototaxismo.** El trabajador de la mototaxi puede ejercer la función de transportista a través de dos modalidades diferenciadas: el ruleteo y a través de un paradero. Si bien estas dos modalidades no son excluyentes, pudiéndose presentar juntas en un mismo mototaxista, representan dos formas distintas de brindar el servicio. Por una parte está el “ruleteo” que es la forma en que denominan los mototaxistas a la búsqueda de clientes, que consiste en dar vueltas por las calles sin establecerse en un punto fijo.

*Ruletear es buscar, manejar hasta encontrar una carrera hasta cierta distancia. **Cristian***

*Ruletear es no tener paradero fijo, recorres las calles y chapas lo que haya. **Pedro***

*Ruletear es buscarla, estar un rato acá luego allá quemando gasolina, buscando y no encuentro pasajeros. **Manuel***

Por otra parte, los mototaxistas pueden brindar su servicio a través de un paradero, sea este formal o informal, desde el que se obtienen las “carreras”.

*En un paradero es mejor porque el público viene de frente a verte ya te conoce. **Antonio***

**El desplazamiento.-** Al estudiar el modus operandi del mototaxista, el entendimiento de su desplazamiento es insoslayable. Para estudiarlo hemos considerado tres aspectos: La temporalidad, la espacialidad y las restricciones.

1.-La temporalidad. Cuando hablamos de temporalidad queremos referirnos a su vez, a dos aspectos: el umbral mínimo y máximo de horas de servicio, y la fluctuación de usuarios-pasajeros en el transcurso del día.

Con relación al primer aspecto podemos observar que efectivamente existen umbrales que los moto taxistas identifican implícita o explícitamente al momento de realizar su trabajo. De esta forma establecen un horario mínimo de trabajo para ver ganancia.

*Por lo menos tiene que meterte tus cuatro horas. **Alexander***

*Entre cuatro y cinco horas, más o menos. **Gonzalo***

Además de un horario máximo, que en muchas ocasiones supera las 12 horas, contraviniendo las normas laborales elementales.

*Por lo menos unas 12 horas. Desde las 6am hasta las 12 luego descanso hasta las 4pm y de ahí salgo hasta las 3am y luego otra vez así. **Cristian***

*De 6am a 6pm Trabajo 12 horas, corridas. **Manuel***

Con relación al segundo aspecto observamos que los mototaxistas son conscientes de las fluctuaciones en la demanda de transporte en el transcurso del día, de esta forma son capaces de planificar su desplazamiento.

*Si, mira. En la mañanita tienes que ir colegios, full colegios. Cualquier tipo de colegios, o así a chambas: como tottus, real plaza. Esos son los principales puntos. Los mercados. A la media mañana, son todos lo que son mercados desde las 10 a 11. **Gonzalo.***

2.- La espacialidad. En el desplazamiento parece existir una especie de economía del espacio, es decir, una valorización diferenciada de las zonas de la ciudad en función a la rentabilidad. De tal forma, se pueden identificar zonas más valoradas que otras por la diferencia en la afluencia de gente.

*La asociación de mototaxistas del mercado el inka, estos señores no sale del mercado ni tampoco se van a lugares lejanos. Si por ejemplo tu les dices quiero una carrera a la Víctor Raúl no se van porque es muy lejos, ellos quieren ganar rápido. Pero si les dices, sabes que lléveme al manco inca ahí si se van, porque está cerca. **Funcionario MD de la Victoria.***

La economía del espacio, también se evidencia en el cálculo que realiza el mototaxista que ruleteando, quiere estacionarse en una esquina adecuada para esperar la próxima carrera y así no quemar gasolina.

*Cuando me salía una carrera aprovechaba para quedarme donde me salía la carrera y esperaba un rato para haber si me salía carrera de vuelta, y si me salía carrera de vuelta ahí la hacía. **Charly***

3.- Las restricciones. El desplazamiento del mototaxista no es irrestricto, presenta restricciones que podemos clasificar en: materiales y legales.

Las materiales tienen que ver con la mototaxi como instrumento y su equipamiento, de esta forma, si la intención es no *quemar gasolina*, el desplazamiento se limitará a lo estrictamente necesario.

*Recorres vacío, gastas plata, eso es Quemar Gasolina. Mototaxista Chiclayo.*

**Pedro**

Por otra parte, las restricciones legales están en función a la normatividad que prohíbe el ingreso de la mototaxi en determinadas zonas, como por ejemplo la ordenanza municipal N° 007-2018 MPCH/A.

*¿Qué carreras no aceptarías por el riesgo que corres? Al seguro, al banco, boulevard, el seguro más seguro, Grau con Cabrera. Hay muchos que no se arriesgan. **Pedro***

#### 4.2.4. Una Propuesta tipológica para los mototaxistas

El grupo social de los mototaxistas es ampliamente heterogéneo, sin embargo es posible comprenderlo en su diversidad a partir de la tipología propuesta en función a dos ejes:

**Transgresión:** Corresponde al mismo continuum que describimos como característico de la relación Mototaxismo- Estado. Según el nivel de transgresión observaremos tres tipos de mototaxista: formal, informal y delictivo.

**Propiedad.** Corresponde al criterio de propiedad de vehículo. Los mototaxistas se dividen en propietarios o arrendatarios, también conocidos como *palancas*.

Tabla 6. Propuesta Tipológica de los mototaxistas.

<b>Propiedad</b> <b>Transgresión</b>	<b>Propietario</b>	<b>Palanca</b>
<b>Formal</b>	Formal- Propietario	Formal- Palanca
<b>Informal</b>	Informal- Propietario	Informal- Palanca
<b>Delictivo</b>	Delictivo- Propietario	Delictivo- Palanca

Según se muestra en el Cuadro, proponemos 6 tipos de mototaxistas:

1. Mototaxista Formal- Propietario
2. Mototaxista Informal Propietario
3. Mototaxista Delictivo Propietario
4. Mototaxista Formal Palanca
5. Mototaxista Informal Palanca
6. Mototaxista Delictivo- Palanca

#### **4.2.5. Las dimensiones del Mototaxismo**

Del Mototaxismo entendido como “el mundo de los mototaxistas”, hemos identificado tres dimensiones a partir de las cuales hemos podido estudiar el fenómeno ordenando la data recogida. Estas son:

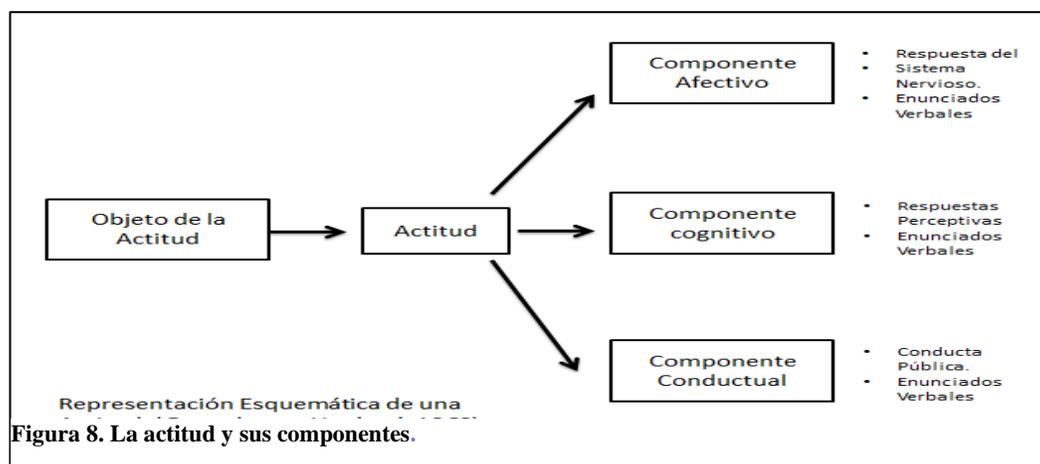
##### ***4.2.5.1. Dimensión Individuo: El mototaxista***

La primera dimensión del Mototaxismo comprende al Mototaxista como individuo. Definimos al mototaxista como el individuo que haciendo uso de un mototaxi brinda un servicio de transporte para distancias cortas. Se puede poseer una mototaxi para uso personal y/o familiar, pero no necesariamente para *mototaxear*, para ofrecer *carreras*. He ahí el criterio dirimente entre el mototaxista y el que no lo es.

**Las actitudes y las percepciones.-** El mototaxista es un individuo, un ser humano, y como tal necesita de un marco interpretativo a partir del cual otorgue sentido a su mundo, para orientarse, para dirigir su conducta. Estos marcos de interpretación son productos culturales, y responden a la hegemonía cultural de la clase dominante, de ahí que en un determinado momento histórico, existan ideas que corresponden con el “sentido común”, e ideas que van más allá o en contra del “sentido común”.

A través del estudio de las actitudes, y particularmente a través de las percepciones, podemos introducirnos en la importancia del significado para la comprensión de la conducta del individuo. Para Myers (2001) las actitudes serían las reacciones evaluativas favorables o desfavorables hacia algo o alguien, reflejadas en creencias, sentimientos o inclinaciones a actuar, de esta forma proporcionarían una forma eficiente de evaluar el medio circundante y el mundo.

Por otra parte, Rodríguez (1987) citado por Barra (1998), luego de haber revisado una gran cantidad de definiciones de actitud resume los principales



elementos encontrados presentando la siguiente definición. "una organización duradera de creencias y cogniciones en general, dotada de una carga afectiva en favor o en contra de un objeto social definido, que predispone a una acción coherente con las cogniciones y afectos relativos a dicho objeto"

La actitud como observamos en el gráfico, tiene tres componentes:

- Componente afectivo: Está compuesto por los sentimientos y afectos que el objeto despierta.
- Componente cognitivo: Este componente consta de las percepciones de la persona sobre el objeto de la actitud y de la información que posee sobre él, y que ha adquirido a partir de su experiencia
- Componente conductual: Aquí se incluyen las tendencias, disposiciones e intenciones hacia el objeto así como las acciones dirigidas hacia él.

Los mototaxistas como individuos, tiene una gama de actitudes distintas hacia determinados objetos: hacia la autoridad sea local, regional o nacional, la informalidad, la formalidad, la corrupción, los policías etc. Mencionamos esto dado que a lo largo del estudio hemos percibido, comprobando la teoría en la práctica, que los mototaxistas actúan

guiados por las percepciones, y las consecuentes actitudes, que han ido formando a lo largo del tiempo con relación a temas cruciales. Así tenemos por ejemplo las ideas que los mototaxistas tienen sobre la valorización social del mototaxi, sobre la organización sindical, sobre la legitimidad de la autoridad y los argumentos para la transgresión de la norma, etc.

La presente investigación no es más que la búsqueda y el ordenamiento de las ideas, actitudes, percepciones de los mototaxistas, sobre su vida cotidiana, y particularmente, sobre su enfrentamiento contra de la Ordenanza. Solo es posible la movilización de un grupo social, de un sector social, si su acción está dotada de sentido a partir de un marco de significado, desde el cual se organiza la experiencia y se guía la conducta.

**Inserción en el Mototaxismo.-** El estudio denominado “Perfil Socio Económico de conductores de mototaxi en el área metropolitana de Lima y Callao” realizado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones en el 2010, señala 8 factores determinantes en el ingreso de individuos al mundo del mototaxismo.

Factores	Características
Facilidades para la inserción en la actividad.	Se exigen pocos requisitos para trabajar como mototaxista
Modalidad de Organización	Distintas formas de organización que promueven el mototaxismo
Nula exigencia de experiencia	Para realizar esta actividad no se necesita experiencia, se empieza de inmediato y se aprende a sobrevivir en las calles.
Relativo bajo costo de la Tarifa	El relativo bajo costo del servicio de mototaxi juega un papel importante en la preferencia de este medio por parte de los usuarios.
Vehículos de bajo costo	Con un mercado bastante extendido los precios de las moto-taxis han ido aminorando con el tiempo. A esto se suma el bajo costo de mantenimiento.
Expansión urbana acelerada	El crecimiento urbano aumenta las necesidades de transporte
Puntos de Atracción	Los mototaxistas cumplen el servicio de acercar a los usuarios a los principales centros de destino, llevándolos desde los fondos de los asentamientos humanos a las avenidas principales donde se producen los intercambios comerciales.
El tiempo y la posibilidad de Acceso.	El moto taxi dadas sus características físicas, es un vehículo de mucha maniobrabilidad, con la posibilidad de ingresar en zonas donde un auto no puede hacerlo.

**Tabla 7. Factores de la Inserción al Trabajo de Mototaxista**

Los factores señalados se ajustan muy bien con el caso Chiclayano, salvo la expansión urbana acelerada que resulta descontextualizada. Podemos resumir de forma sucinta, con respecto al ingreso de individuos al servicio de mototaxi:

Personas desempleadas, poco calificadas, jóvenes que han culminado sus estudios, se compran o alquilan un mototaxi, para prestar el servicio y así auto-

emplearse en una actividad regular ante la escasez de oportunidades. La facilidad con la que se desarrolla e ingresa en el servicio, el bajo costo del vehículo y sus repuestos, y su relativa buena demanda, determinan la inserción de un individuo en el mototaxismo.

*Es que los trabajos particulares no siempre había y pagaban muy poco, con tu motito ya te defiendes más. **Alberto***

*Culmine mis estudios secundarios, y por falta de dinero no pude seguir mis estudios superiores y decidí trabajar. **Miguel***

*La necesidad padre, yo soy una mujer de verdad de armas, lo que caiga a mi mano, yo no tengo una profesión como haber hecho una carrera, en lo que sea me desempeño , yo no le tengo miedo a nada. Se me presento una mototaxi y dije: yo le hago. **Mujer Mototaxista- Exteriores del Mercado Modelo.***

Por otra parte, hemos encontrado que para todos los mototaxistas, el servicio de mototaxi como autoempleo, no tiene la misma importancia económica para todos. Algunos individuos verán al mototaxi como una actividad económica principal, o su única fuente de ingresos, y otros, como una actividad económica secundaria, también conocida como cachuelo.

*Yo si actualmente vivo de la mototaxi. **Alexander***

*Cuando la situación lo amerita, me desplazo en la mototaxi y me dedico a hacer el servicio de transporte. **Gonzalo***

El ingreso del individuo al sector del mototaxi está condicionado por su contexto próximo, por el círculo de amigos y su familia. Así tenemos que una persona que tiene amigos mototaxistas o familiares que ofrecen el servicio será más propensa a ingresar al mototaxismo. Ya sea que su mototaxi haya sido otorgada por su familia, sea alquilada por alguien de sus amigos o alguno de sus parientes le facilito el capital para comprar una mototaxi, es el contexto el determinante en la inserción del individuo en el mototaxismo.

*Estuve en varios trabajos pero lo que más , tenía mi pata que tenía su moto y me presto su moto y yo me fui hasta Pimentel y en el camino me hice carreras y empecé a ganar dinero, y solo me fui con 5 lucas de gasolina, y dije, aquí puedo ganar dinero. **Charly***

**La formación del Mototaxista.-** El mototaxista es una persona con una historia personal, una forma particular de ver el mundo y de relacionarse con él, con una visión de la vida que ha ido formándose paulatinamente a lo largo de su existencia. Es aquí donde podemos hablar de la formación del mototaxista que dividimos en los siguientes puntos:

Formación Institucional. Nos estamos refiriendo a la educación impartida por las instituciones de enseñanza pública o privada. En el sector de los mototaxistas

encontramos distintos niveles de enseñanza: desde la educación básica inconclusa, hasta de educación superior.

Formación Vivencial. Son las experiencias por las que ha pasado el mototaxista relacionadas con el día a día en el desempeño de su labor. Es evidente que a más años de servicio más experiencia acumulada, por lo que podríamos diferenciar entre mototaxistas veteranos y más experimentados, y mototaxistas noveles o primerizos y de menos experiencia. De todas formas, las vivencias suscitadas son aleccionadoras para el mototaxista, proveyéndole del conocimiento necesario para mejorar su desempeño como transportista. Dentro de lo que hemos denominado formación vivencial podemos distinguir:

Las experiencias de discriminación.- Los mototaxistas son un sector permanentemente discriminado, sujeto a violencias cotidianas tanto de la autoridad como de los usuarios que prejuiciosamente los juzgan. La experiencia de discriminación vivida por muchos mototaxistas forma parte de su historia personal.

***¿Te has sentido de alguna manera discriminado por ser mototaxista?***

*Sí, porque a veces ofreces una movilidad a un pasajero y , hay motos más nuevas que la mía les hablas y te miran como si fueras cualquier persona y me he sentido discriminado, si me he sentido discriminado, y duele, aunque no creas duele. Yo me he sentido mal. La gente siempre se deba llevar por la apariencia. Pedro*

Las experiencias de intervención.- Las intervenciones policiales a cualquier vehículo de transporte son algo cotidiano, y por lo tanto se suma al repertorio de experiencias vividas por los mototaxistas, a partir de las cuales aprender a ser más cautelosos, más precavidos para evitar así futuras intervenciones.

*No me han capturado pero si me han puesto papeletas, en ese entonces por qué no tenía luces, así como estoy procuro no ser imprudente. **Pedro***

*Me han llevado al depósito por no tener la tarjeta de operatividad, me llevaron por estar ruleteando por el banco de la nación a la 1 de la mañana y me subieron la moto al camión, no puse resistencia por motivos de que acepté mi error. Me cobraron 120 soles para sacar la moto. **Aldo***

Formación Política. Tiene que ver con la experiencia política de los transportistas, no solo de sus líderes sino también de los mototaxistas de base. Planteamos que para analizar la formación política de un mototaxista se tomen encuentra tres aspectos relacionados:

Nivel de Participación Político- Social: Permite dar a conocer el nivel de involucramiento del sujeto en las actividades gremiales- sociales de su sector. Dado el nivel se podrá diferenciar sujetos más comprometidos o participativos que otros.

*Actualmente vengo representando a una colectividad de mototaxis.*  
**Alexander**

*¿Cuándo se dio esta ordenanza, tu saliste a protestar? No, solo deje la moto por un tiempo. Miguel*

Entre Alexander y Miguel observamos una diferencia cualitativa, uno más comprometido que el otro, de mayor compromiso con los problemas del sector en el que está inscrito, y por lo tanto con un mayor nivel de participación político.- social.

Conciencia Política: Se refiere a la capacidad de evaluación y crítica del entorno social, que tiene el mototaxista. A mayor conciencia política, una mejor evaluación y crítica de su realidad, acorde a un nivel de abstracción mayor con relación al nivel de reflexión presente en la vida cotidiana. Un desinterés por el entorno social y su problemática refleja una conciencia política menos desarrollada.

*Considero que es juzgo y correcto, apoyar al pueblo en la lucha por reconquistas sus derechos fundamentales, en este caso el derecho al trabajo que vienen siendo vulnerado. Gonzalo.*

*Si hubo marchas pero creo que tuvo fines políticos porque uno de los representantes se lanzó para regidor, algo así, y dieron que lo iban a demandar que iba a entrar en proceso y que eso demora y que el proceso siga. No me he informado tal vez por mi carencia de mis estudios, te digo. Pero como te digo denunciaron, nos dijeron que iba a demorar. Pedro*

Militancia Política: Se refiere a la pertenencia, filiación, del mototaxista a un determinado partido político. No se limita a la simpatía o participación esporádica.

*Claro que si yo soy fundador de App Alianza para el progreso con cesar acuña con Guillermo Segura posteriormente porque es reciente del 2011.*

**Guerrero.**

*No, yo no pertenezco a ningún partido político. **Antonio***

Formación Ético-moral. Es el componente axiológico de la formación del mototaxista. En la investigación de la movilización de los mototaxistas, hemos identificado la importancia de la idea de justicia.

*Hay mucha gente que vive de eso, y que venga un policía y te lleve es una injusticia. **Cristofer, asesor legal.***

*Si soy dirigente tengo que morir en mi lucha, no estamos luchando por algo injusto estamos luchando por algo justo. **Erick***

**La apropiación de la herramienta.-** Sea la mototaxi alquilada o propia, sea el mototaxista palanca o propietario, el individuo establece una relación particular con el instrumento, con su mototaxi, es decir, se produce una apropiación psicológica y se establece una relación filial con el objeto, el individuo deposita afectos en su instrumento de trabajo que se materializan en lo que podríamos llamar personalizaciones del objeto: un determinado tipo de color , una frase escrita en la parte trasera del vehículo, algún sticker representativo, una figura religiosa, etc.

*Para mí la mototaxi es algopreciado. **Alexander***

Entonces el moto taxi no es un mero objeto sin valor, el individuo lo humaniza al entrar en contacto con él. Sin embargo, el grado de apropiación cambiará en función de la relación de propiedad que el mototaxista mantenga con el instrumento.



Imagen 2. Mototaxista con su herramienta de trabajo, personalizada.

**Aproximación al perfil psicológico del Mototaxista.** Cuando hablamos de un perfil psicológico nos estamos refiriendo al estudio sobre las características que reúne una persona y que determinan su forma de comportarse, sus actitudes y pensamientos frente a determinadas situaciones. En el caso del Mototaxista, consideramos que resultaría arbitrario plantear un perfil psicológico omnímodo, para todos los mototaxistas por igual, por lo que decidimos hablar de perfiles psicológicos en plural, en función a los tipos de mototaxistas que hemos identificado en la investigación. Tal y como mencionamos más arriba, a partir de dos dimensiones, la transgresión y la propiedad, identificamos 6 tipos de mototaxistas: el Mototaxista formal- propietario, el informal propietario, el delictivo propietario, el formal palanca,

el informal palanca y el delictivo palanca. Por tanto, creemos pertinente hablar ya no de un solo perfil sino de 6 perfiles psicológicos diferentes.

**Mototaxista Formal- Propietario:** Es el mototaxista más respetuoso de las normas, cumple con los requisitos exigidos por la autoridad para desempeñar el servicio de transporte. Dado que además es propietario del vehículo, es más responsable de su comportamiento mientras desempeña su trabajo, y al tener el status de “formal”, es más ordenado en su quehacer, puesto que pertenece a un paradero formalmente reconocido, conformado por una asociación que necesariamente debe estar inscrita en registros públicos, y en la que se deben cumplir ciertas normas de convivencia, como el respeto del turno y la colaboración entre pares.

**Mototaxista Informal Propietario:** El mototaxista es propietario de su unidad móvil por lo que se preocupa por las consecuencias de su quehacer para con su herramienta de trabajo, sin embargo, poco le importa cumplir con los requisitos exigidos por la autoridad para desempeñar su labor, por lo que podemos decir que es un mototaxista caracterizado por un razonamiento individualista, que se preocupa únicamente por velar por sus intereses y no tanto por los de su entorno y las obligaciones que tiene con el Estado. Por otra parte, al ser informal, y no pertenecer a una asociación y paradero formal, su modus operandi será anárquico, con el predominio del ruleteo como forma de trabajo.

Mototaxista Delictivo Propietario: Como en el caso anterior, el mototaxista siendo propietario de su unidad cuidara hasta cierto punto su conducta mientras conduzca su vehículo, pero esto no será un impedimento para adoptar un comportamiento delictivo cuando la situación lo permita, prestándose al robo bajo la modalidad de pasajero abordado o para la venta de drogas.

Mototaxista Formal Palanca: El mototaxista cumple con los requisitos mínimos para desempeñar su labor, por lo que es respetuoso de la ley, y dada su pertenencia a una asociación y paradero formal, tiene un orden en su quehacer como transportista. Sin embargo no es dueño de su herramienta de trabajo por lo que eso puede comportar cierta displicencia en la conducción del vehículo.

Mototaxista Informal Palanca: No tiene el permiso de la autoridad para desempeñar el papel de transportista y no es dueño del vehículo, por lo que su comportamiento al volante no reparará en la realización de maniobras peligrosas. Este tipo de mototaxista muestra una tendencia al comportamiento antisocial, disruptivo e impulsivo, que privilegia los intereses individuales y el beneficio a corto plazo, frente a los intereses colectivos.

Mototaxista Delictivo- Palanca: Es el mototaxista de por si más peligroso, dado que no repara en grado extremo en las consecuencias que sus actos tengan para su individualidad como para el entorno social que le rodea, y decimos esto por dos razones: dado que no es dueño del vehículo el cuidado que ha este le dispensa es mínimo y sus acciones frente al volante carecen de ese atenuante; y por otra

parte, no tiene freno moral para cometer toda clase de comportamientos delictivos, que como mencionamos anteriormente, pueden ir desde el robo a mano armada bajo la modalidad de pasajero a bordo, la venta de droga, el marcaje, etc. Podemos decir que es el tipo de mototaxista con el perfil psicológico más peligroso.

#### **4.2.5.2. Dimensión familia: La familia del mototaxista**

El mototaxista no es un sujeto aislado, un átomo social, está inscrito en un entramado de relaciones sociales que determina y lo determinan a su vez. Pertenece a muchos grupos sociales, participa en diferentes entornos, pero el que destaca y hacia el que se dirigen sus principales esfuerzos es hacia su familia.

Al observar la familia del mototaxista podemos señalar algunos aspectos relevantes para el estudio del mototaxismo:

Primero, la familia del mototaxista puede ser clasificada de forma simple en dos grandes grupos: familia nuclear y familia extensa. Esta es la clasificación tradicional de la familia, caracterizándose la primera por la figura padre- madre- hijos, y la segunda por una extensión de la primera que suma tíos- abuelos- primos.

Segundo, en función al tamaño de la familia se prevé el presupuesto familiar que dependiendo de la situación será alto o bajo. Esta situación se relaciona con la posición del mototaxista con respecto al presupuesto familiar, es decir, si es o no cabeza de familia, si es el aportante principal o no.

Tercero. Tal y como mencionamos al hablar del contexto de ingreso del individuo al mundo del mototaxi, la familia del mototaxista puede o no tener presencia de otros mototaxistas. Si no existe presencia, la influencia viene de otros espacios como el grupo de amigos, la comunidad, etc. Pero si se observa presencia, podemos hablar de una red familiar de mototaxistas que sirve de soporte o fomenta el ingreso de otros individuos de la familia al mundo de la mototaxi.

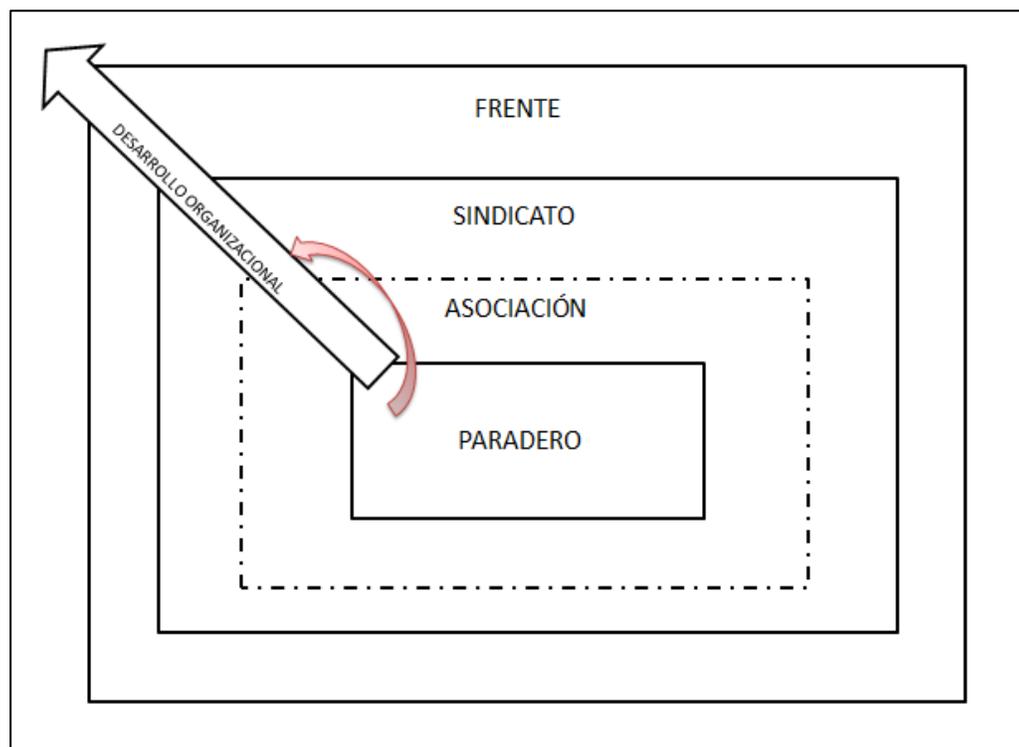
*El 70% de los pueblos jóvenes son mototaxistas, hay familiares mototaxistas, si no es el hermano es el cuñado, el hijo el papá, hay familias que se dedican a la mototaxi. Erick*

*¿Tienes algún familiar que trabaje en moto taxi? Mi hermano también, joven como yo. Cristian*

#### **4.2.5.3. Dimensión Organización: La organización de los mototaxistas**

Como hemos visto los mototaxistas pueden trabajar de forma independiente, *ruleteando*, o pueden formar grupos, organizarse de diferentes formas. Como indicamos más arriba, el mototaxismo surge desde el sector informal de la economía (De Soto), nace como una actividad informal. Este surgimiento está caracterizado por la atomización, es decir, los mototaxistas no entraron en escena organizados, en grupos constituidos, sino como actores individuales. Es en el proceso de relación con el estado cuando empiezan a organizarse, para defender sus intereses frente a la autoridad. El proceso de desarrollo organizativo pasa por tres niveles ascendentes, que parte desde el paradero como organización básica de los

mototaxistas, que a su vez puede o no constituirse como asociación para posteriormente formalizarse, llegando al sindicato y finalmente al frente.



**Figura 9. Desarrollo organizacional de los mototaxistas**

Es importante resaltar, para evitar posteriores mal entendidos, que el paradero es la organización base, la organización mínima de los mototaxistas. La asociación (que hemos puesto en líneas punteadas) no supera los límites de la organización base, sino que le otorga una cualidad adicional – la formalidad. La no formalización a través de la constitución de una asociación en el paradero, no es impedimento para que este, en su calidad de organización base, forme parte de formas organizativas superiores.

PARADERO: Es la primera forma organizativa en aparecer en el desarrollo histórico del mototaxismo. Su aparición responde a la línea de desarrollo natural del mototaxismo, pues como se dijo los mototaxistas ingresaron a escena, por decirlo de alguna manera, individualmente, de forma atomizada. Es con el proceso de la ocupación de las esquinas, cuando dichos espacios públicos empiezan a ser valorizados como paraderos, en un doble proceso de legitimación: por parte de los mototaxistas que lo usan para estacionarse, como por parte de los usuarios que hacen uso del paradero. Vemos entonces que, primero es la ocupación y uso de un espacio público de la ciudad como paradero, y posteriormente su posible formalización.

*La esquina más que todo por la práctica (se elige), o sea tu no eliges voy a trabajar acá, en algún momento un punto se hizo conocido y ya todo el mundo sabe que hay motos ahí, y lo que haces es formalizar lo que ya se dio con la costumbre. **Cristofer, asesor legal.***

Como un primer acercamiento al estudio de la organización de los mototaxistas, proponemos a continuación una tipología de los paraderos, que hemos construido teniendo en cuenta dos ejes, que luego presentamos en un cuadro de doble entrada. Estos ejes son:

Transgresión.- Al igual que hicimos con la propuesta tipológica de los mototaxistas, el eje transgresión corresponde al continuum que describimos como característico de la relación Mototaxismo- Estado. Según el nivel de transgresión

observaremos se distinguen tres tipos de paraderos: formales, informales y delictivos.

Ubicación.- Los paraderos de mototaxistas pueden clasificarse además, teniendo en cuenta su ubicación geográfica en centrales o periféricos. Centrales en la medida que no solo están más cerca del centro de la ciudad sino, sobre todo, más cerca de los polos de desarrollo económico, lo que garantiza la presencia de clientes potenciales. Los paraderos ubicados en la periferia, están excluidos de estos privilegios.

**Tabla 8. Propuesta Tipológica de los paradero de mototaxi.**

	Central	Periférico
Formal	Formal- Central	Formal- Periférico
Informal	Informal - Central	Informal- Periférico
Delictivo	Delictivo- Central	Delictivo- Periférico.

Según el cuadro de doble entrada, distinguidos cuatro tipos de paraderos.

1. Formal- Central: es el paradero que cumple con lo requerido por la institución estatal, y a su vez, está ubicada en un lugar céntrico y de mayor movimiento económico.
2. Formal – Periférica: paradero que cumple con los requisitos de funcionamiento de la institución estatal, pero cuya ubicación está en un zona alejada de los centros de desarrollo económico.
3. Informal- Central: paradero ubicado en una zona céntrica de la ciudad, pero que no cuenta con autorización de funcionamiento.
4. Informal – Periférica: paradero ubicado en una zona periférica y/o marginal, pero que no cuenta con autorización de funcionamiento.
5. Delictivo- Central: ubicado en una zona central de la ciudad, en el que se realizan actos ilícitos como vender droga, latrocinios. Etc.
6. Delictivo- Periférico: ubicado en una zona periférica de la ciudad, en el que se realizan actos ilícitos como vender droga, latrocinios. Etc.

Según esta clasificación podemos distinguir entre paraderos, según los criterios de mayor/menor beneficio y mayor/menor transgresión. Esto podemos verlo representado en el siguiente figura.

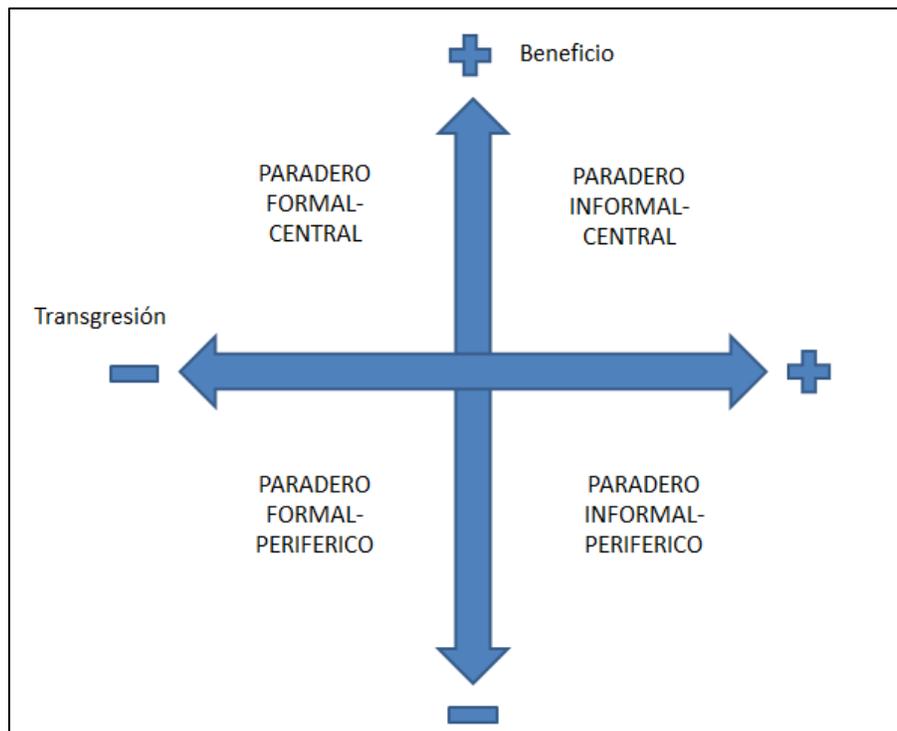


Figura 10. Tipología de los Paraderos de Mototaxistas

Los paraderos, ya no solo como espacio físico sino como forma de organización, cumplen una serie de funciones para las que han sido creados:

**Primera Función: Ordenar y Regular el Paradero como Espacio.-** Para tal propósito los miembros del paradero establecen normas, que ordenan y regulan la conducta de los miembros como las relaciones entre ellos. Estas normas pueden estar escritas – como en reglamentos o actas de reuniones- o pueden ser orales pero igualmente reconocidas y legitimadas por los miembros. Dentro de la normatividad de la organización de los paraderos, podemos distinguir entonces:

Normas Internas. Son aquellas que regulan el comportamiento de los miembros del paradero, y señalan entre otros aspectos, la organización del

paradero, las formas de elección de los representantes, las prohibiciones, el adecuado uso y distribución de las “*carrera*”, la vestimenta oficial del paradero, los premios y sanciones y las obligaciones de los miembros.

Tabla 9. Contenido Estatuto de un paradero de mototaxistas

<b>Contenido del Estatuto de la Asociación de Mototaxistas “Más que Vencedores” del Distrito de la Victoria- Chiclayo.</b>	
<b>TÍTULO I LA ASOCIACIÓN Y SUS FINES</b>	
Capítulo I	Denominación, constitución, domicilio y duración
Capítulo II	Principios, fines y objetivos
<b>TÍTULO II RÉGIMEN ECONÓMICO</b>	
Capítulo I	Patrimonio y financiamiento
Capítulo II	Economía
<b>TÍTULO III ESTRUCTURA ORGÁNICA</b>	
Capítulo I	Disposiciones generales
Capítulo II	Asamblea General
Capítulo III	Consejo directivo
Capítulo IV	Presidencia
Capítulo V	Secretaría
Capítulo VI	Tesorería
Capítulo VII	Secretaría de Extensión Social
<b>TÍTULO IV DEBERES Y DERECHOS</b>	
Capítulo I	Afiliación y desafiliación de asociados.
Capítulo II	Deberes y Derechos
<b>TÍTULO V FALTAS Y SANCIONES</b>	
Capítulo I	Faltas
Capítulo II	Sanciones
Capítulo III	Procedimiento
<b>TÍTULO VI REGIMEN ELECTORAL</b>	
Capítulo I	Proceso electoral
Capítulo II	Derechos de los electores
<b>TÍTULO VII DISOLUCION</b>	
Capítulo I	Disolución

Tabla 9. Extraído de una asociación de Mototaxistas de Chiclayo.

Las normas internas pueden ser formales, escritas en un estatuto aprobado en asamblea e inscrito en registros públicos (como observamos en el cuadro); o pueden ser informales, orales, que se fueron formando en el desarrollo de la convivencia.

*Esperábamos nuestro turno respetando el orden de llegada. Y si no respetabas el orden (quitar carrera) te castigaban con 2 días de suspensión.*

**Manuel.**

*Gente que se portaba mal lo íbamos sacando por ejemplo llegaban mareados a trabajar no cumplían las reglas lamentablemente teníamos que ir depurando. **Febre.***

Con el desarrollo de la investigación hemos podido observar que ha mayor institucionalidad y legitimidad de las normas del paradero, mayor será la calidad de la relación entre sus miembros, siguiendo un patrón directamente proporcional.

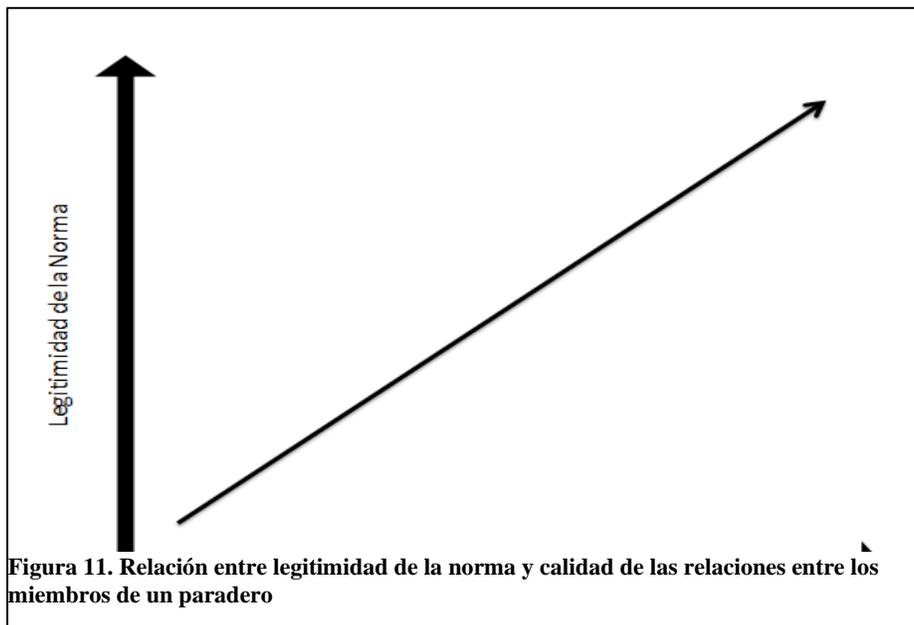


Figura 11. Relación entre legitimidad de la norma y calidad de las relaciones entre los miembros de un paradero

Filtros. Es un mecanismo para garantizar el monopolio del espacio público ocupado por los mototaxistas, de esta forma se establecen los criterios para aceptar o rechazar a los mototaxistas que quieran ingresar al paradero. Entre los criterios de inclusión hemos podido observar que prevalecen los siguientes:

- Se prefiere un individuo conocido, cercado al barrio, amigo o familiar de alguno de los miembros del paradero, que pueda dar fe de la probidad o buena conducta del aspirante.
- En la mayor parte de los casos, se solicita al aspirante a miembro, cancelar una suma de dinero estipulada según los criterios de la asociación. Bien esta suma puede ser arbitraria, elegida discrecionalmente por los miembros, o puede representar – en el caso de un paradero formal con asociación- la parte que corresponde al gasto total efectuado para el proceso de formalización.

Por otro lado, están los criterios de exclusión:

- Son excluidos los individuos con comportamiento disruptivo, y que desde un inicio no supieron mantener la convivencia en el paradero.
- El límite de miembros de un paradero también es un criterio para limitar el ingreso de nuevos mototaxistas. Cuando el número de miembros pasa una determinada cantidad, el beneficio económico de los mototaxistas se reduce. Es por eso que se establecen límites.

**Segunda Función: Soporte económico.-** La organización de los mototaxistas no es un mero instrumento de articulación, sino una herramienta colectiva para hacer frente a los gastos que la actividad del mototaxi demanda, y por otra parte, canalizar de forma efectiva ingresos que de otra forma no existirían. Sobre la cuestión económica de los paraderos, distinguimos tres elementos:

-El costo de la formalización: El proceso de formalización demanda un gasto que tiene que ser solventado por la totalidad de los miembros del grupo. Primero deben costear el proceso de inscripción de la asociación en registros públicos, y luego el costo de paradero solicitado por la municipalidad. Para solventar el gasto, dividen el monto total entre todos los miembros.

*Para obtener la formalidad durante al menos dos años para un paradero de por lo menos 20 personas, son 200 soles por cabeza. **Cristofer, asesor legal***

-La venta de membresía: La venta de membresía es una práctica común en las asociaciones, consistente en ofertar el derecho de pertenecer a la asociación. El precio de la membresía es fijado en función a dos ciertos criterios: la ubicación del paradero y el costo individual correspondiente al proceso anterior de inscripción en RR.PP y la municipalidad. El beneficiario de la venta puede ser, o bien la asociación que canaliza la venta a través de su junta directiva, o bien un miembro de la asociación, el mismo que vendió su membresía, muchas veces junto con su mototaxi.

*Dependiendo a que paradero quieres estar por ejemplo los paraderos que están por el óvalo santa Elena cobra 2000 a 3000 soles y otro paradero como por el cruce de las brisas por ahí están cobrando de 1000 soles a 1500. **Aldo***

*Mira yo lo compre la moto con todo y paradero. Nosotros si aportábamos diario. **Alexander***

*Yo ingrese y compre la línea a un socio que estaba vendiendo y pague el derecho de socio que son 100 soles. **Pedro***

-La caja chica: No todas las asociaciones de moto taxistas presentan caja chica, pues su mantenimiento requiere de una institucionalización previa. La caja chica es un mecanismo de autofinanciamiento de la organización, que se mantiene a partir del aporte de cada miembro. Sirve para los gastos de emergencia de alguno de los miembros de la asociación y para los gastos de la asociación en fechas importantes: navidad, fiestas patrias, aniversario institucional, o accidentes y/o fallecimientos de miembros del paradero.

*Cooperamos 10 soles semanales, cada socio, como un ahorro para el aniversario o cuando se baja una llanta o arreglar el motor. Como una especie de cooperativismo. **Alberto***

*Si teníamos un compañero que se accidentaban teníamos que aportar 100 soles al momento y si era un fallecimiento aportábamos 500 soles. **Febre***

**Tercera Función: Grupo de Interés.-** en la constitución de los paraderos destacan liderazgos, personas con iniciativa que son los iniciadores de la organización. Son estos líderes los que hacen las veces de portavoces de los intereses de los mototaxistas frente a las autoridades, encargándose de los trámites de formalidad y otros tipos de negociación. Además son los representantes del paradero frente a otros paraderos.

**SINDICATO.-** Es el siguiente nivel en la organización de los mototaxistas. Un sindicato agrupa a varios paraderos, sean o no formales, y los representa frente a las autoridades. Pueden o no estar reconocidos por instituciones estatales (dirección regional del trabajo o registros públicos) lo que no quita su nivel de representación. Hemos podido observar que los paraderos, y los mototaxistas en general, se inclinan por un sindicato u otro en la medida de su efectividad para representar y defender sus intereses, lo que evidencia la primacía de una racionalidad pragmática.

**FRENTE.-** Representa en último nivel de organización. Un Frente agrupa a varios sindicatos, para potenciar la labor de representación y negociación frente a las autoridades.

### **4.3. El Proceso del Fenómeno**

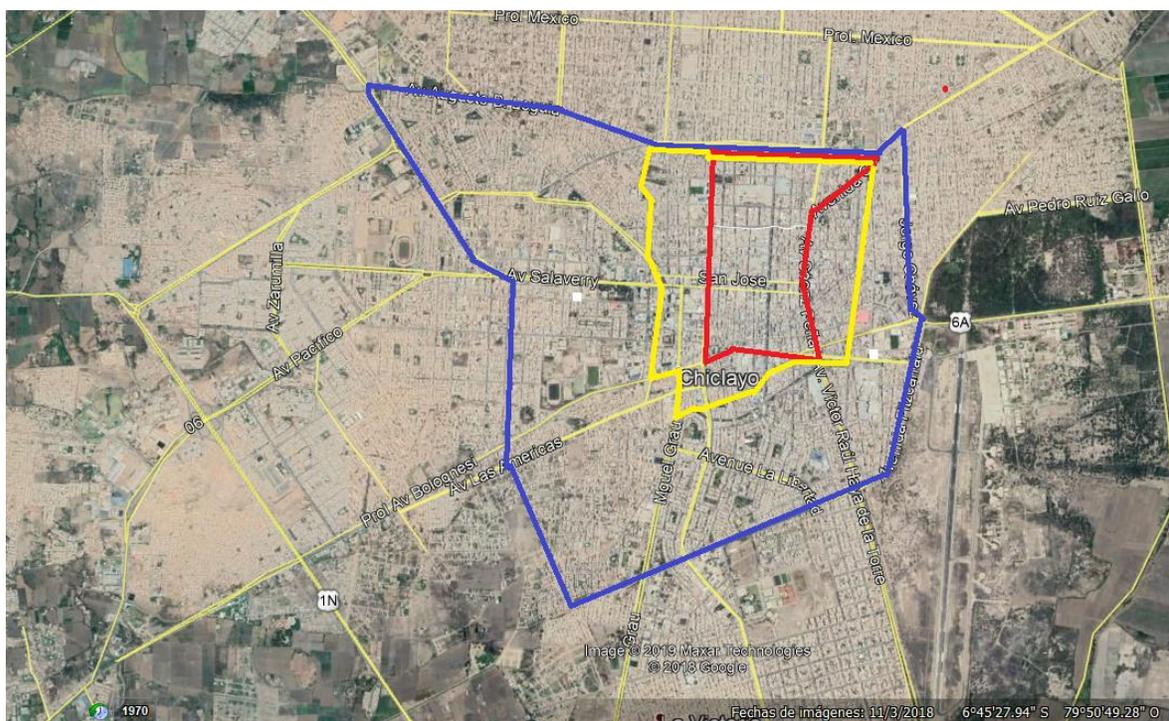
Pasamos a explicar el proceso del fenómeno, en el que hemos identificado tres etapas, tal y como han sido detalladas en la Figura 5, La etapa previa, el conflicto y las consecuencias.

### **4.3.1. Etapa Previa.**

#### **4.3.1.1. Ordenanzas Municipales Antecedentes**

Son dos las ordenanzas municipales que antecedieron en el propósito de ordenar el tráfico de los mototaxistas, a la actual ordenanza 007-2018:

- La Ordenanza Municipal N° 021-A-2003-GPCH: Establece el primer anillo vial de Chiclayo, no solo para los mototaxistas, sino para todas las unidades de transporte público. Dicho anillo comprendió las calles: Francisco Bolognesi, Luis Gonzales, Augusto B, Leguía, Carlos Castañeda, Leticia, Arica y Sáenz Peña. Fue emitida durante el gobierno de Arturo Castillo Chirinos.
- La Ordenanza Municipal N° 014-2012-MPCH: Es la ordenanza que aprueba por primera vez el reglamento de transporte publico especial de pasajeros en vehículos menos motorizados o no motorizados del distrito de Chiclayo, es decir, es la primera ordenanza dirigida especialmente para los mototaxistas. En dicho reglamento se establecen las normas generales para que los mototaxistas brinden el servicio de transporte, y establece el anillo vial: Av. Inca Garcilazo de la Vega; Av. Sesquicentenario, Av. Las Américas, Av. José Leonardo Ortiz, Av. Eufemio Lora y Lora, Av. Raymondi, A. Augusto B. Leguía, Av. Castañeda Iparraguire, Prolongación Av. José Quiñones, Av. Grau, Av. Mariscal Nieto, Calle Faustino Sarmiento, Calle Miguel de Cervantes Saavedra y Av. Inca Garcilazo de la Vega. Fue emitida durante el gobierno municipal de Beto Torres.



**Imagen 3. Donde se visualizan los 3 anillos viales que han existido en la ciudad.**

En la Imagen 1 podemos apreciar la diferencia entre los tres anillos viales que han existido en Chiclayo: La línea roja corresponde a la ordenanza 021-A-2003-GPCH, la línea amarilla corresponde a la ordenanza 014-2012-MPCH, y la línea azul, que corresponde a la última ordenanza municipal 007-2018 MPCH/A.

#### **4.3.1.2. Condiciones Contextuales de la Aprobación y Aplicación de la Ordenanza.**

**Red de Corrupción Municipal.** El noviembre del 2018 la fiscalía Contra el Crimen Organizado de Chiclayo y la policía nacional del Perú, desarticularon la red Criminal “Los temerarios del Crimen”, liderada por el ese entonces alcalde, David Cornejo Chinguel. Según relataron varios medios de prensa como RPP, Correo, Perú 21, La Republica, etc.; David Cornejo junto con una red de funcionarios estratégicamente colocados en puestos clave de la municipalidad, realizaban cobros a empresas de transporte con el fin de otorgarle permisos, algunos temporales y otros definitivos.

El diario Correo, detallo el modus operandi de la red de corrupción de la municipalidad provincial de Chiclayo.

De acuerdo al Expediente 6984-2018, a la que tuvo acceso diariocorreo.pe, el Ministerio Público cuenta con declaraciones de testigos con códigos de reserva que han narrado la forma cómo operaba esta presunta red criminal para sobornar a empresarios del sector transportes. Existe, por ejemplo, el testimonio del denunciante con código de reserva T-003-2018, quien señala que el entonces gerente de Transportes, Isaías Merino, junto al subgerente Edgar Vásquez Díaz cobran entre S/ 40 mil a S/ 50 mil por resoluciones; y S/ 10 mil a S/ 15 mil por permisos para los transportistas. Revela, además, que el alcalde David Cornejo citaba a los transportistas a una oficina de la Universidad Juan Mejía Baca, de su propiedad, para “transar” y recibir dinero

producto de las coimas. Según el expediente judicial, el testigo con clave de reserva “FECCOR NEGRO” señala haber sido testigo de actos de corrupción de la comuna de Chiclayo desde un mes después de que el alcalde David Cornejo asumiera el cargo, es decir, desde febrero del 2015. (www.diariocorreo.pe)

Como han señalado varios medios, la red de corrupción denominada por la fiscalía “Los temerarios del Crimen”, venía funcionando desde el 2015, tres años antes de la aprobación de la Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH/A. Sin hacer suposiciones, la existencia de la red de corrupción municipal, desconocida al momento de la aprobación y aplicación de la norma, es una condición que no puede quedar soslayada en el estudio.

**Periodo Electoral.-** El 2018 fue un año electoral; se llevaron a cabo las elecciones regionales y municipales a nivel nacional. Naturalmente, esto constituyo un factor condicionante en el desarrollo del proceso del fenómeno. Los mototaxistas no fueron ajenos a la realización de los comicios electorales, y muchos de los dirigentes del mototaxismo en Chiclayo participaron como candidatos acompañando las listas que postulaban a la alcaldía provincial de Chiclayo. Uno de los principales dirigentes de la primera parte del conflicto, Segundo Valdez, fue candidato a regidor por una de las listas, y esto le llevo a recibir algunas críticas por parte de sus compañeros mototaxistas, incluso ser objeto de sospecha.

*Valdez no supo manejar bien la lucha, se estaba cuidando por que el en sí, estaba ya pretendiendo ser candidato a regidor, de repente buscando un partido político donde participar donde meterse. Una de sus cosas ha sido cuidar su imagen, cuidar su personalidad, que nadie dañe su imagen de él, pero de repente quiso aprovecharse de este momento tan difícil que vivíamos, de repente liderando una movilización, una protesta, claro que el primer día de la protesta lo hizo bacán por que asistieron más de 4 mil, entonces, automáticamente la gente vio que era un buen líder, pero lo hacía con otra finalidad. Para mí el punto principal ha sido llevar agua para su molino, ósea aprovecharse del momento, tomar ese liderazgo para decir, que acá Valdez es el que mueve todas las masas, pero fue a tiempo que la gente reacciono. **Demetrio***

Por otra parte, el ambiente electoral hizo que los candidatos a la Alcaldía buscasen congraciarse con los mototaxistas en busca de votos, por lo que algunos asistieron a sus asambleas, en la coyuntura de la condenada Ordenanza Municipal N° 007-2018, tal y como lo relata el mototaxista Manuel.

*A mediados de Julio fue la última reunión que tuvimos del sindicato de mototaxistas en la Federal en la cual se presentó Paco Gálvez y dijo que si el ganaría a la alcaldía de Chiclayo esta con la mototaxista y a varios les he visto que les ha dado un cartel anulando la ordenanza. Dijo que anularía la ordenanza porque las municipalidades son Autónomas y que presionaría para que se elimine la ordenanza y fue una promesa que nos hizo y creo*

*que con los dirigentes hicieron un documento notarialmente donde se comprometía si ganaba. **Manuel***

Pernicioso o no, el Periodo Electoral debe ser considerado como una de las condiciones coyunturales que acompaño a la elaboración, aprobación y aplicación de la Ordenanza Municipal N°007-2018 MPCH/ A y el conflicto consecuente.

#### **4.3.2. El Conflicto.**

El conflicto representa la fase central de nuestro estudio. Temporalmente abarca desde el 27 de Abril del 2018 hasta el 13 de Junio del 2018, es decir, desde la aprobación de la ordenanza municipal N° 007-2018 MPCH/A, hasta el declive de la movilización de los mototaxistas.

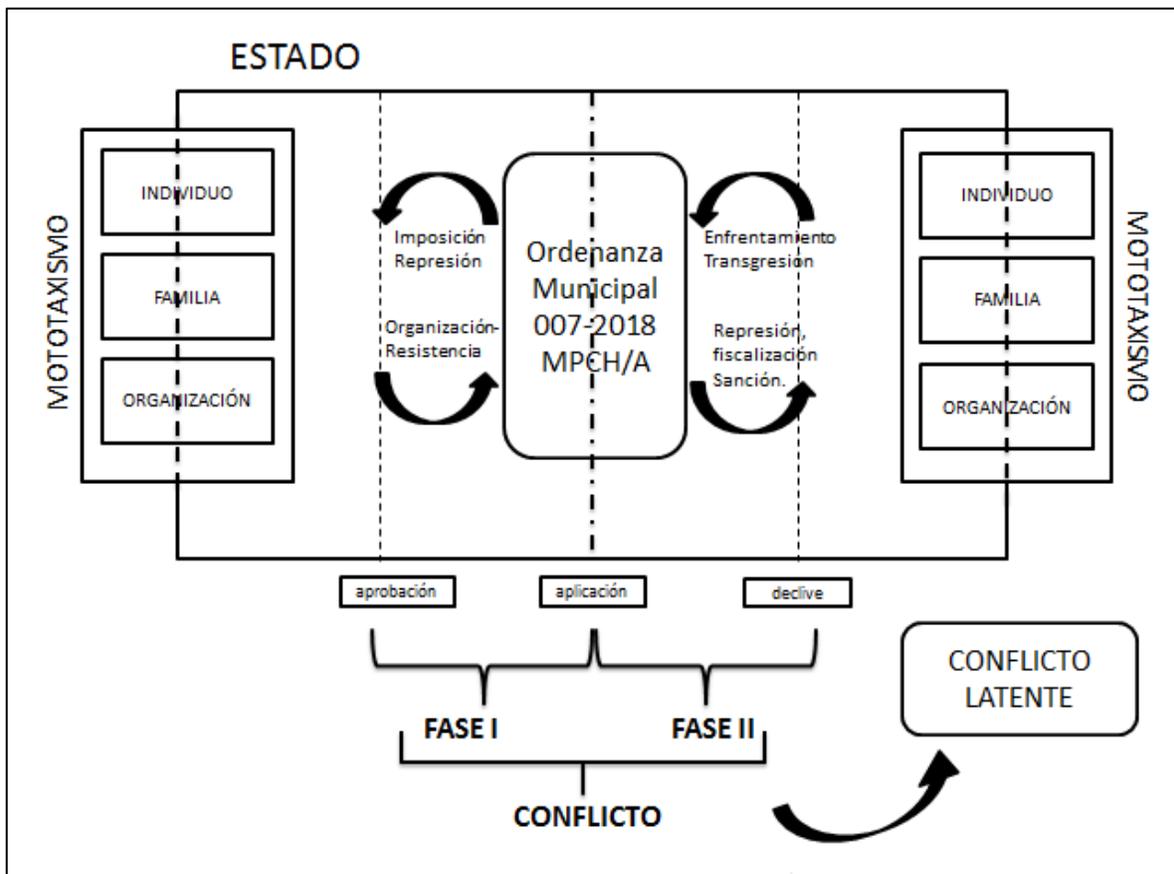


Figura 12. Esquema de etapas del Conflicto entre Mototaxismo- Estado.

En el gráfico observamos el conflicto y las dos fases que hemos propuesto para estudiarlo, además de la forma particular de relación Mototaxismo- Estado que se establece en cada una de ellas. La primera fase abarca desde la aprobación de la ordenanza hasta su aplicación el 01 de Junio del 2018; y está caracterizada por el inicio de la organización y la resistencia de los mototaxistas. En esta fase además, observamos una actitud impositiva y represiva del Estado, representado en la Municipalidad Provincial de Chiclayo y su ordenanza.

La segunda fase comprende desde la aplicación de la ordenanza, el 01 de Junio del 2018, hasta el declive de la movilización de los mototaxistas el 13 de Junio, día de la reprimida protesta de los mototaxistas durante la visita del presidente Martin Vizcarra a Chiclayo. En esta fase observamos un recrudecimiento del enfrentamiento y la transgresión de los mototaxistas, y una mayor represión por parte del Estado, a la que se suma las tareas de fiscalización y sanción a los mototaxistas transgresores.

Tras el declive de la movilización de los mototaxistas, observamos con el grafico, el pase de un Conflicto abierto a un conflicto latente, subrepticio pero persistente hasta la actualidad, puesto en manifiesto en la transgresión permanente de la Ordenanza 007-2018.

#### ***4.3.1. Fase I del Conflicto: De la Aprobación a la Aplicación.***

**La Aprobación de la Ordenanza.** A través del acta de sesión ordinaria del Concejo Municipal Provincial de Chiclayo con fecha del 27 de Abril del 2018, hemos podido conocer algunos datos sobre el proceso de elaboración y aprobación de la Ordenanza Municipal N° 007-2018/MPCH/A, sobre el cual podemos mencionar los siguientes puntos:

- El proyecto de ordenanza según lo manifestó el regidor José Hildebrando Barrueto Sánchez, venía desde el mes de octubre del 2016.
- Tal y como manifestó la regidora Liliana Barrantes Piscoya, al momento del debate para la aprobación de la ordenanza en mención, la Municipalidad de

Chiclayo aún no contaba con un Plan de Regulador de Rutas, tal y como se estipula en el Decreto Supremo N° 005-2010-MTC. Por otro lado, como mencionó la regidora, en la elaboración de la ordenanza no participaron los representantes de los mototaxistas ni los demás integrantes de la Comisión Técnica Mixta, como también estipula el D.S N°005-2010-MTC.

- Al momento de la aprobación, la Ordenanza Municipal no contaba con un informe técnico correspondiente que sustente su utilidad y pertinencia. Únicamente la ordenanza se amparaba en un informe legal que la validaba.
- Finalmente, la ordenanza fue aprobada con 14 votos a favor, 0 en contra y 01 abstención.

**Inicio de la Organización y resistencia de los mototaxistas.** Después de la aprobación de la Ordenanza Municipal N° 007-2018/MPCH/A, los dirigentes de los mototaxistas fueron los primeros en darse por enterados, dadas la red de contactos que en su trabajo de dirigentes habían elaborado previamente. Dado que la Ordenanza no fue elaborada con participación de los mototaxistas, tal y como se estipula en el D.S N°005-2010-MTC, la noticia de su aprobación fue sorpresiva.

*A mí me comunico un periodista. El me llama en la noche y me dice Segundo se aprobó la ordenanza ¿ordenanza? le digo ¿Cual ordenanza? La del nuevo anillo vial. La verdad no sé nada. Bueno, me dijo, te comunico por mayoría han votado a favor, el que se abstuvo no ha votado ni a favor ni en contra que es Guillermo Segura. Entonces me fui a un medio de comunicación a informar ¿no? Y desde ahí ha empezado el Vía Crucis. **Segundo***

Dados por enterados, los mototaxistas a través de sus dirigentes empezaron a organizarse para resistir a la nueva disposición municipal y pusieron en movimiento la red organización que mantenían constituida tiempo atrás.

***¿Cuál fue la primera medida que ustedes tomaron? Convocar a todos los mototaxistas y buscar asesoramiento. Segundo***

Observamos cómo se empieza a gestar lo que en sociología ha sido denominado acción colectiva, que viene a ser la manifestación de actores colectivos que unen fuerzas para enfrentarse a elites y/o gobernantes que son percibidas como adversarios, para defender sus reivindicaciones. (Tarrow, 2012). Según el mismo Tarrow (2012) se tiene que tomar en cuenta que:

Lo mismo que sucede con los ritos religiosos o las celebraciones cívicas, la acción política colectiva no se origina en las cabezas de sus organizadores, sino que se inscribe culturalmente y se comunica socialmente. Las convenciones aprendidas de la acción colectiva forman parte de la cultura pública de la sociedad. Los movimientos sociales son depositarios del conocimiento de secuencias específicas de la historia de una sociedad, lo que les ayuda a superar el déficit en recursos y comunicación que caracteriza a los desorganizados (Kertzer, 1988:104-108). (p.68)

Entre las primeras acciones realizadas por los mototaxistas y sus dirigentes para organizar la resistencia a la Ordenanza Municipal, y que podemos decir se encuentran dentro de las convenciones aprendidas de acción colectiva, observamos

la realización de reuniones dirigenciales y asambleas, que posteriormente derivaran en la realización de movilización y otras acciones contenciosas que forman parte del acervo de las organizaciones sociales.



**Imagen 4. Asamblea de mototaxistas realizada en un parque de la Urb. La primavera**

La primera reunión se realizó un día después de la aprobación de la Ordenanza Municipal, entre los dirigentes de dos organizaciones FREDIMOL (Frente Regional de Defensa de los Intereses de los Mototaxistas de Lambayeque) y SURMOLAM (Sindicato Unitario de Mototaxistas de Lambayeque).

*La primera reunión fue el viernes el 28 de Abril, un día después. En el parque la primavera Belaunde con Piura. Fue con el FREDIMOL que son las 2 fuerzas que hasta ahora existen. Acordamos Unirnos FREDIMOL Y SURMOLAM para formar un frente de defensa de los mototaxistas. **Segundo***

Como primera medida de organización, los representantes de dos agrupaciones de mototaxistas decidieron unirse para formar un Frente de Defensa para que a través de él se canalice la movilización de los Mototaxistas.

*De ahí ya hemos empezado a buscar el asesoramiento con el doctor Fernandino Pérez Paz y German Vásquez Merino si son las 2 personas que no has asesorado y a través de los planes hemos canalizado todo el planteamiento de luchas, las marchas las protestas. **Segundo***

Ya constituidos como Frente de Defensa recurren a la asesoría externa de abogados para plantear una estrategia de lucha legal. Posteriormente se convoca a una reunión más amplia.

*El 10 de mayo fue la asamblea general donde se convocan a todas las bases y acordamos hacer la marcha el 18 de Mayo. **Segundo***

La asamblea general de bases de los mototaxistas, convocada el 10 de Mayo del 2018, termina por definir la estrategia a seguir:

-Convocar a una movilización pacífica de mototaxistas para el 18 de Mayo del 2018, en contra de la ordenanza en cuestión.

-Seguir procedimientos legales en contra de la ordenanza.

-Recolectar un aporte económico por paradero- asociación para solventar los gastos que la movilización demandara.

***¿Qué actividades organizaron?*** *Las medidas legales, los permisos respectivos y el asesoramiento más que todo y también entrevistas en los medios de difusión para buscar el respaldo de diversas instituciones. Pero encontrábamos que era poco el respaldo porque lastimosamente la autoridad lo turno compró los medios de comunicación eso que no nos quepa la menor duda y llegará un tiempo donde se llegará a saber la verdad. Compraron medios. Nosotros habíamos contratado un medio de comunicación y salía otro medio de comunicación a contestarnos exclusivamente a nosotros.*

***¿Ustedes pidieron una colaboración?*** *Si se ha dado de 20 soles después de 30 soles* ***¿Y ese dinero para que se destinó?*** *Por ejemplo para la repartición de citaciones, gastos de movilidad, para las marchas se gastó cerca de 1500 soles porque se contrató camión, movilidad, sonido y para la*

*anterior convocatoria también se contrató un sonido, gaseosa, refrigerio, etc.*

### **Segundo**

Tal y como estaba previsto, la primera gran movilización se produjo el 18 de Mayo, bajo la dirigencia del Frente constituido por el SURMOLAM Y EL FREDIMOL. Según los mismos mototaxistas la marcha resulto ser un éxito.

*Fue una gran protesta. Pasamos a la municipalidad pero no estaba el alcalde no nos pudo atender, pero se acordó que regresemos en otra fecha. La protesta central fue que era una ordenanza anti-técnica, no había comisión técnica mixta, un informe técnico legal, no hubo nada de eso, más bien entre gallo y media noche hicieron esa ordenanza afectando a muchas familias.*

### **Carlos**

*Bueno fue exitoso porque vinieron de la victoria de Leonardo Ortiz y éramos más de 5000 personas. **Febre***



Imagen 5. Antesala a la Movilización del 18 de Mayo del 2018

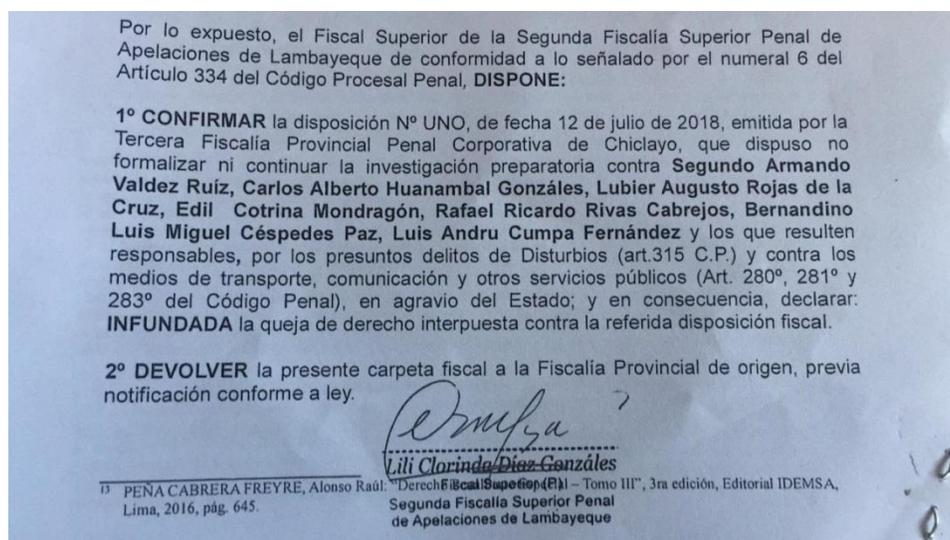
A pesar de que la movilización fue convocada con fines pacíficos, se produjeron enfrentamientos entre los manifestantes y la policía, lo que terminó con denuncias por parte de la Municipalidad hacia varios dirigentes de los mototaxistas.

*La municipalidad nos denunció a través de la procuraduría. Segundo*

Aunque los mototaxistas siguieron una vía institucional de lucha recurriendo a medidas legales y solicitando los respectivos permisos para realizar sus acciones colectivas, la Municipalidad Provincial de Chiclayo denunció a los dirigentes de los mototaxistas.



**Imagen 6. Parte de notificación de rechazo de apelación contra la denuncia penal realizada por la municipalidad en contra de los dirigentes mototaxistas.**



**Imagen 7. Parte de notificación de rechazo de apelación contra la denuncia penal realizada por la municipalidad en contra de los dirigentes mototaxistas.**

Posteriormente, con fecha de 29 de Mayo del 2018, los dirigentes Mototaxistas presentaron una Acción de Amparo (Ver Anexo) en el Juzgado Especializado Civil Constitucional, para solicitar se declare la inaplicabilidad de la Ordenanza. Dicho pedido se fundamentó en los siguientes hechos (Según Demanda):

1. La municipalidad no implementó e instaló una comisión técnica mixta tal como lo estipula el D.S. 055-2010-MTC.
2. No existió estudio o informe técnico alguno que sirva de base o sustento a la ordenanza.

El Frente de Lucha refrendó su inclinación por la vía institucional legal, no confrontacional, para enfrentarse a la ordenanza el 01 de Junio del 2018, día de su aplicación. Como medida de protesta acordaron que ningún mototaxista saldría a trabajar.

*¿Qué pasó el 1ero de Junio? ¿Qué hicieron? No sé si fue un error o dentro de todo ya nosotros estábamos denunciados por hacer la marcha (Del 18 de Mayo del 2018) los desmanes. ¿Quiénes fueron los denunciados? Todos los dirigentes ¿Ese día hubo desmanes? Infiltrados, la provocación de la policía también ¿Y porque los denunciaron? Por desobediencia a la autoridad a la integridad pública ¿Quién los denunció? La municipalidad nos denunció a través de la procuraduría, hasta la fecha estamos denunciados ¿Entonces el primero que hicieron? Quisimos hacer*

encadenamiento pero había el temor **¿Usted tuvo temor?** No tanto temor si no los abogados nos decían te van a meter preso, te van a meter preso y la verdad no había respaldo de la gente. **¿No sentía respaldo de las bases de los mototaxistas?** La gente comenzó a flaquear ya. **¿Porque a partir del primero empezaron a flaquear?** Antes yo diría. **¿Por la denuncia?** Por la denuncia porque en un primer momento se quiso tomar el parque. **¿En dónde se acordó?** En Asamblea, fueron 4 días antes del primero. EL 29 de Mayo nos reunimos nuevamente dirigentes solamente la comisión del frente de defensa pero no hubo el respaldo de la gente dijeron hay que ir hay que tomar y nos dijeron, si quieres anda tú y nos dejaron sin piso ya de ahí comenzamos no es por salvar mi responsabilidad pero también parte tengo que hacer un mea culpa tengo que hacer este temor porque siempre se ha dado la ingratitud siempre la mezquindad ahora ya nadie todo el mundo se olvida de los compañeros ya se ha visto ya en anteriores fechas los compañeros fueron abandonados a su suerte **¿Entonces no hicieron nada el primero?** El primero una medida de protesta fue no salir a trabajar.

### **Segundo**

Como afirma Tarrow (2012) los liderazgos poseen la función creativa de elegir la forma específica de acción colectiva que más se ajuste para la coyuntura, para estimular el apoyo y solidaridad de la gente. Sin embargo, la acción colectiva promovida por el Frente de Defensa adoptó la forma de un “no colaboracionismo”, paradójicamente su acción fue promover una inacción.

*¿Pero después del 01 de junio, acá en JLO organizaron manifestaciones? No porque los compañeros de Chiclayo como dirigentes habían hecho las cosas, esto de acuerdo a ley, y normativa, por más que uno haya sugerido pero ellos llevaban la presentación como dirigentes que ellos estaban haciendo las cosas formalmente. En la cual, tengo entendido ahora que han dado un fallo en contra de nosotros. ¿Pero por qué ustedes no hicieron por su cuenta actos de protesta? No se podía, porque tenía que llevarse un orden. **Culqui,***

*Cuando se cumplió la ordenanza no salimos a trabajar los formales. **Febre***

*Chiclayo era el que había organizado a la mayoría de mototaxistas en un sindicato, entonces el sindicato planteo una orientación, el sindicato dijo: hay que mantener la lucha en brazos caídos hasta que se dialogue con el alcalde porque el alcalde. **Cristofer***

El sector de los mototaxistas agrupados en el Frente de Defensa adopto la estrategia de “la inacción” el día de la aplicación. Sin embargo otro sector, que escapaba de las redes organizativas del Frente, se enfrentó abiertamente a la autoridad con acciones colectivas violentas que se registraron en distintos puntos de Chiclayo. Es decir, la acción colectiva pacifista, que fue adoptada por el Frente de Defensa, se vio rebalsada en los hechos por la acción colectiva de los mototaxistas a los que negaban representar, y que paradójicamente representaban la mayoría: los informales.

*El primero de junio que se aplica la ordenanza municipal ese día cuando te pararon el primer carro y lo subieron a un bus ahí comienza la reacción de la gente. Comenzaron a quemar llantas parar carreteras a querer ir a la casa del Alcalde a apedrearlo, entonces quienes han reaccionado así es la Victoria porque desconocían la aplicación de la ordenanza. **Cristofer***

Podemos traer a colación la reflexión de Delgado (2007) sobre la importancia del discurso para el impacto efectivo de cualquier acción colectiva.

El poder de incidencia del movimiento social radica en la capacidad que este tiene para articular y difundir un discurso capaz de influir en las definiciones compartidas por sus seguidores sobre cuestiones controvertidas para la sociedad. Dicha capacidad suele depender de la que tenga el líder para articular un discurso que sintonice con las orientaciones cognitivas de sus potenciales adeptos y con determinadas condiciones socioculturales del contexto. (Delgado, 2017) (p. 53)

El Frente de Defensa articuló un discurso, desde el inicio del desarrollo de la acción colectiva de los mototaxistas, que apelaba a la legalidad y la formalidad, y consecuentemente, la dirigencia se irrogaba la representación exclusiva del sector formal de los mototaxistas, es decir, aquellos que contaban con las credenciales de formalidad exigidas por el Estado en sus diferentes niveles normativos.

*Nosotros hacemos marchas cuando la prefectura nos daba permiso sin permiso los formales no circulamos simplemente fue un plantón que fuimos*

*a la plaza municipal después no hemos tenido otra salida, quien si lo lideraba los otros son los informales. **Febre***

*Nosotros sabíamos que se venía la ordenanza, era palpable el problema que se vivía, la informalidad sobre todo, gente que hace de las suyas. Nosotros representamos a la gente formal, identificada como moto taxista, nosotros no podemos defender a la delincuencia o gente que usa los vehículos para delinquir. **Carlos***

Sin Embargo, el discurso legal- formalista de los dirigentes de frente de defensa no logro, a decir de Delgado (2007), sintonizar con las orientaciones cognitivas de todos los mototaxistas. El discurso dejo de lado a un amplio sector del mototaxismo.

*Que es lo que pasa, el señor Valdez ha dividido más bien a los mototaxistas, porque el salía a la prensa a la televisión y decía, el informal, solamente él contaba con los paraderos, pero el informal son más hartos, son la mayoría, esa gente está resentida. **Julca.***

La ineficacia del discurso del Frente para orientar una acción colectiva efectiva en contra de sus adversarios municipales, se comprobó el mismo día de la aplicación de la ordenanza.

#### **4.3.2. Fase II del Conflicto: De la Aplicación al Declive.**

El 01 de Junio se ve rebalsada la estrategia del Frente de Defensa. Sin planificación previa, los mototaxistas se enfrentaron con la autoridad, como protesta a una ordenanza de la que no se encontraban muy informados, y a la que consideraban injusta.

*El 01 de junio había inspectores por todo lado, y había mucha desorientación, muchas contradicciones, era todo un desorden **Julca***

*Desde el 1ero de junio no habido nada organizado la gente lo ha hecho vamos a marchar y a lo que salió le salió .Ha habido hechos particulares porque detuvieron una moto y la gente se abalanzo contra el carro eso ya no fue por la lucha si no algo espontaneo, que la gente reacciona y reaccionó mal. **Cristofer***

*Fueron a la casa del alcalde lo apedrearon es ahí donde se ve la intervención brutal de la policía en la que comienza con los disparos al cuerpo y a un compañero le cae un perdigón al parpado. **Cristofer Olazabal, asesor legal.***

*Hay mucha gente que vive de eso, y que venga un policía y te lleve es una injusticia. **Gonzalo.***

Tras la aplicación de la Ordenanza y los primeros enfrentamientos con la policía, los mototaxistas en la práctica y en el discurso, excluidos del FRENTE DE LUCHA, empezaron a tejer y reactivar redes que habían permanecido inactivas. Los mototaxistas más carismáticos y con cierto liderazgo tomaron la iniciativa y

convocaron a asambleas, que al ser coyunturales y muchas veces espontaneas, no tuvieron los requerimientos formales que se espera de ellas: tales como mesa directivas y actas de suscripción de acuerdos.

Estas asambleas les permitieron programar nuevas acciones confrontacionales, y sobre todo, ir construyendo una identidad más amplia de la que había construido el FRENTE DE LUCHA, no distinguiendo entre formales e informales, sino reconociéndose todos por igual como Mototaxistas.

*Mira que paso el primer día que se aplicó la ordenanza municipal 1ero de Junio yo salgo a recorrer la chinchaysuyo entonces salí a grabar como hacer un reportaje para difundir por redes sociales la información de lo que sucede, entonces salgo y comienzo a ver lo que estaba sucediendo, que cargaban motos y había la gente naturalmente se va reuniendo y había un paradero que era el paradero de Orrego que utiliza bastante la chinchaysuyo, yo me paro ahí y la gente se comienza a llegar y me puse hablar y como uno habla ya la gente dice él está hablando y se reunió la gente, entonces ya está la gente reunida hay que darle orientación y ahí fue como empezamos a organizarnos para tomar una decisión y la gente dice hay que tomar la carretera que nos dejan pasar ya ahí se movió el asunto .Eso fue una cuestión espontanea **Cristofer Olazabal, asesor legal.***

La estrategia pacífica-legal del Frente de Lucha termino por demostrar su ineficacia para la lucha de los mototaxistas en contra de la Ordenanza, el 07 de

Junio, día en el que los representantes de FREDIMOL Y SURMOLAM sostuvieron la reunión con el Alcalde David Cornejo Chinguel. Tal como han manifestado varios dirigentes la reunión fue un fracaso, dado que no llegó a ningún acuerdo con la autoridad.

*Hoy tengo de pocos minutos la reunión con ellos, en señal y en testimonio de que mi despacho está abierto pero debo dejar constancia en tanto no allá un acuerdo distinto en el concejo municipal y en cuanto dictamine el poder judicial lo contrario, salvo en esas circunstancias nosotros podríamos dejar de actuar. Pero mientras eso, la aplicación de la Ordenanza 007 que restringe la circulación de los mototaxis, no es que elimina la circulación, la restringe en todo caso, vamos a seguir ejecutando de manera revocable, no hay marcha atrás. Por lo tanto, aseguro a los chiclayanos, que lo que venimos logrando con mucho esfuerzo a pesar de la violencia de sectores extremistas -delincuencias, simplemente vamos a marchar siempre adelante teniendo los sagrados intereses de la vida por delante. **David Cornejo Chinguel Alcalde de Chiclayo***

*Se ha llegado al dialogo lo cual es saludable. El alcalde ha sido claro y ha dicho que no va a retroceder, pero que en todo caso alcancemos nuestra propuesta a los regidores. **Segundo***

*La reunión de 07 de Junio fue un fracaso. **Erick***

Después del 07 de Junio los Dirigentes del Frente de Defensa se integraron a la lucha que venían desarrollando los mototaxistas que no habían sido tomados en cuenta por ellos.

*Chiclayo (SURMOLAM Y FREDIMOL) ha ingresado a la lucha después del 7 cuando fracaso el dialogo con el alcalde. **Cristofer***

Se siguieron produciendo movilizaciones, asambleas, diferentes tipos de acciones colectivas realizadas por los mototaxistas de las diferentes partes de Chiclayo, pero el punto cúlspide de la lucha abierta y frontal contra la ordenanza se realizó el 13 de Junio del 2018, día en el que llegaría el presidente Martin Vizcarra a la ciudad.

*El 13 se coordinó para hacer un plantón en el aeropuerto para recibirle al presidente para hacerle saber. **Segundo***

*El 13 de junio llegaba Vizcarra a inaugurar el colegio Elvira. Íbamos a crear puntos de distracción, íbamos a tomar salidas de Pomalca, vía de evitamiento, acá Bolognesi, las Américas, para que, mientras nosotros creábamos distracción a las autoridades, porque no había contingente para policías que se iban a las 8 zonas, íbamos a dividirnos en otra comisión que iba a entrar con pancartas y papeles a Vizcarra para pedirle que nos de la solución para que nos escuche mejor dicho. **Erick***

Sin embargo, el 13 de Junio representó el declive de la protesta abierta de los mototaxistas, y el paso del conflicto abierto al conflicto latente.

*El 13 es el día que pierde fuerza Valdés y el movimiento en General. Nosotros vinimos de aquí con mucha fuerza hasta el molino de piedra, ahí no nos dejaron pasar, pero había otro lugar para poder pasar y entrar por Bolognesi pero no sé qué pasaría, algún temor, si de repente esperaríamos alguna llamada, entonces el retrocedió y ya no quería continuar, incluso, a engaños a los dirigentes nos quiso llevar a la plataforma del Señor de los Milagros para decirnos que se suspende, que vamos a ir otro día. Entonces no les pareció bien a los dirigentes comenzaron a hacerle la bulla, incluso le dieron una cachetada a Valdez, le dieron una cachetada. Ahí comenzó la gente para continuar, en vista que presionaron ahí lo empujaron a un policía y es cuando empieza la represión y empiezan a tirar bombas lacrimógenas, incluso balas al aire, entonces la gente empezó a dispersarse, nos corrimos. Pero de nuevo volvimos a reunirnos en la Upis, en la plataforma. Luego se convoca a las 4 de la tarde, en la misma Upis, y ahí se elige a Erick como presidente del sindicato de independientes. **Demetrio***

El 13 de Junio es la culminación de un proceso de conflicto abierto que se inicia con la aprobación de la ordenanza municipal y se agudiza con la aplicación el día 01 de Junio. El 13 representa el punto de inflexión entre el conflicto abierto y el conflicto latente que hasta nuestros días se mantiene.

#### **4.4. Consecuencias: Los Efectos Psicosociales de la Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH/A.**

##### **4.4.1. Crisis Económica del Mototaxista y su Familia.**

Al restringirse el acceso a un amplio sector de la ciudad de Chiclayo, los mototaxistas se vieron afectados económicamente. Al disminuir su espacio de circulación, la competencia se concentró lo que ocasiono a su vez, que el precio de las carreras disminuyera.

*Por ejemplo la gente pagaba al mercado 2 soles, ahora solo paga 1.50.*

*Pero hay gente consiente que te paga tus dos soles como debe ser. **Julca***

Por otra parte, la restricción del espacio de circulación les cerró el acceso a un amplio mercado de pasajeros que les garantizaba una entrada económica diaria, más o menos estable.

*Cuando nos íbamos hasta el centro podíamos hacer 50 soles, ahora no sacamos ni 20 soles. **Alexander***

*Antes de que se dé la ordenanza mi salario era de 50 a 70 soles porque hay días buenos y malos, ahora saco esos 50 pero me esfuerzo. **Pedro***

*Antes cuando tenía paradero ganaba 50– 60 líquido y lo otro para la gasolina. Ahora pucha estamos pateando latas ganamos 20 soles con todo y mi comida y aparte los 12 soles de gasolina, descontando la alimentación y gasolina me queda 10 soles pe. **Manuel***

*Antes sacabas 30 – 35 soles pero ahora sacas poco y vas con una moral baja a tu casa. **Antonio***

Naturalmente al disminuir el ingreso económico, la conducta compensatoria implicó un aumento en la jornada laboral, agregando más horas al trabajo del mototaxista.

La disminución de los ingresos terminó afectando, consecuentemente, a las familias de los mototaxistas, que se vieron su capacidad de gasto muy reducida.

*Mi hija si lo ha sentido porque antes de la daba una propina de 5 soles, a veces para que se compre algo pero ahora le doy 2 soles hasta 3 soles de propina a veces. **Aldo***

Ante esta crisis económica muchos optaron por retirarse del servicio de mototaxi, migrando a los taxis, volviéndose ambulantes, etc.

*La gente buscó otras actividades algunos ya están en taxis otros están en choferes de combi en diversas actividades. **Segundo***

*Muchos a raíz de la ordenanza han dejado el mototaxi han conseguido otro trabajos, se han pasado a carro algunos. **Pedro***

#### **4.4.2. La Transgresión Permanente**

Antes de hablar de la Transgresión a la Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH/A como uno de las consecuencias de su aprobación y aplicación, creemos

pertinente puntualizar algunos aspectos con relación a la transgresión misma y a la normatividad. Según Girola (2009) el orden normativo es el factor que hace posible la convivencia en sociedad. Dadas las normas, se pueden distinguir distintas características, entre las que destacan: la existencia, la legitimidad, validez, vigencia y fuerza vinculante. Según la autora, una norma **existe** si ha sido emitida y los destinatarios de la misma la reconocen como existente. Por otro lado es **válida** si es aceptada, y es **legítima** en función a las razones planteadas para aceptarla como tal. Al respecto la autora menciona que una norma puede ser válida, porque es aceptada, pero puede carecer de legitimidad, en el supuesto caso de que sea aceptada bajo amenaza por ejemplo.

En cuanto a la vigencia de la norma la autora señala que, una norma es **vigente** si las personas a las que está dirigida la aceptan como una pauta práctica de ordenamiento de su comportamiento, es decir, cuando se cumple y no se queda en letra muerta. Para finalizar, Girola (2009) diferencia entre dos escenarios, cuando una persona respeta una norma porque de no hacerlo habrá una sanción, y cuando la misma persona respeta una norma por qué se siente obligado a ello, dada su convicción acerca de la corrección o justeza de la norma. En este último escenario se observa la **fuerza vinculante** de la norma.

Aplicando las características precedentes, podemos realizar una evaluación de la Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH /A. Decimos entonces que:

- La Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH /A **existe**, dado que ha sido emitida por la Municipalidad y los mototaxistas, los destinatarios de la norma, la reconocen como existente.
- La Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH /A **no es válida**, dado que en la práctica, y en los discursos de la organización de los mototaxistas, no es aceptada.
- La Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH /A **no es legítima**, dado que fue impuesta a los mototaxistas.
- La Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH /A **no se encuentra vigente**, dado que no es adoptada como un principio práctico de ordenamiento del comportamiento de los mototaxistas, y es permanentemente trasgredida.
- La Ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH /A **no posee fuerza vinculante**, puesto que los mototaxistas se sienten obligados a respetar la ordenanza debido a las sanciones consecuentes, pero no la asumen como una obligación intrínseca.

La ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH existe, fue aprobada por el concejo municipal de la MPCH el día 27 de Abril del 2018, y entro en ejecución el 01 de Junio del mismo año. Sin embargo, no es válida, no es legítima, no está vigente y no posee fuerza vinculante. Existe un divorcio entre la normatividad emitida, y la realidad cotidiana de los mototaxistas con las particularidades del mototaxismo de Chiclayo, lo que ha conducido a que la relación Estado-

Mototaxismo se deteriore y tome la forma de una transgresión permanente. (Anexo

## 6. Fotografías de mototaxistas en acto transgresivo)

Hemos conceptualizado la transgresión como un continuum en la relación Estado- Mototaxismo, en el que se diferencian tres niveles: lo formal, lo informal y lo delictivo, en función del grado de +/- transgresión. A esta primera explicación tipológica de la Transgresión, le añadimos ahora una explicación operativa.

Desde la perspectiva operativa (como opera la transgresión como pauta de comportamiento) distinguimos dos condiciones para la manifestación de la transgresión:

La Crisis Económica: En el estudio hemos podido observar una relación inversamente proporcional, entre el nivel de estabilidad económica y el nivel de transgresión: a menor estabilidad económica, mayor nivel de transgresión.

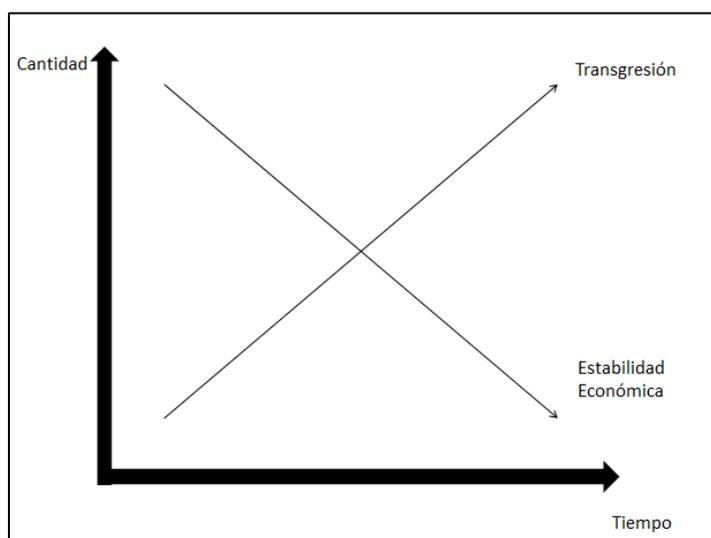


Figura 13. Relación entre estabilidad económica y transgresión.

En el grafico podemos observar que en el transcurso del tiempo, cuando menor era el ingreso económico del mototaxista, mayor era probabilidad de trasgresión a la Ordenanza.

***Esta dentro de un cuadrante prohibido ¿Verdad? Si, sé que estoy dentro del cuadrante prohibido, del anillo vial que está prohibido. Pero la verdad me es indispensable venir acá, porque afuera no hay nada, soy padre de familia.***

***Alexis***

*La necesidad de trabajar pe, a donde vamos a ir a trabajar en otro lado no podemos ir a trabajar hay muchas motos. **Adriano***

*Eso es la misma desesperación de no haber trabajo. Pare de ello es comprensible, porque te desesperas porque imagínate si el alcalde gana unos 5 o 10 mil mensual y nosotros que ganamos 20 soles, entonces te desesperas. **Culqui***

La necesidad de generar mayores ingresos para satisfacer las necesidades básicas del mototaxista, con o sin familia, se presenta asociada a la transgresión de la zona rígida impuesta por la ordenanza, dado que esta zona es la de mayor demanda de transporte.

Crisis de Autoridad: Hemos identificado una relación inversamente proporcional entre el respeto a la autoridad y la transgresión de la norma.

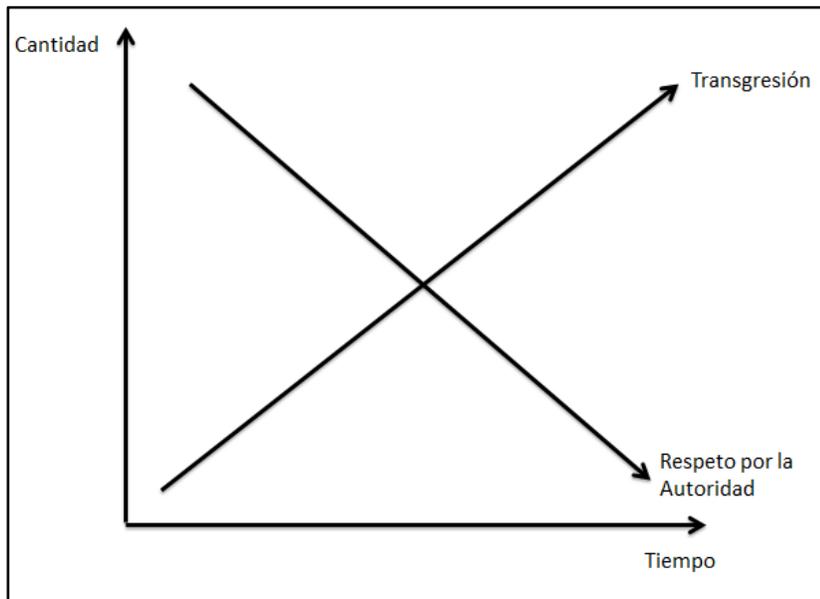


Figura 14. Relación entre respeto a la autoridad y transgresión.

Observamos que a menor respecto a la autoridad, mayor es la probabilidad de producirse la transgresión. La autoridad pierde, de esta forma, el poder de regular y sancionar la conducta de sus gobernados.

*Van a seguir violando la norma pues cuando el derecho deviene en arbitrario nadie está a aceptar la norma por más que allá sido dada por una autoridad competente. **Guillermo Segura***

*Yo pienso, que la culpa la tiene la autoridad, porque si desde el principio pone un orden, el que quiere adaptarse se adecua un orden, pero el que le gusta la vagancia no se va a poner a derecho. **Julca***

*Hay una crisis de autoridad. **Subgerente de JLO***

Operacionalmente distinguimos algunos elementos que intervienen en el acto transgresivo, cuya consideración nos permiten conocer de forma más amplia el fenómeno.

La consciencia Transgresiva.- No todos los mototaxistas, una vez aplicada la Ordenanza, la respetaron limitándose a circular por los nuevos parámetros estipulados. Muchos de ellos empezaron a transgredir la norma con consciencia de la infracción.

*Esta dentro de un cuadrante prohibido ¿Sí o no? Si, sé que estoy dentro del cuadrante prohibido, del anillo vial que está prohibid. **Cristian***

*Yo sé que estoy infringiendo pero no hay tanto control. **Aldo***

Argumento de la Transgresión.- El mototaxista transgrede la norma y argumenta su transgresión para justificar su comportamiento, dándole coherencia. Uno de los argumentos observados fue la “idea de compensación”, que consiste en suponer que el cumplimiento de determinadas normas, o la prestación de servicios adicionales, exime de cumplir la ordenanza municipal.

*¿Entonces sabes que de alguna manera no estas cumpliendo con las normas municipales? Sí. Pero aun así haces el trabajo ¿por qué? No cumplo con la norma pero si cumplo con los papeles que la municipalidad me pide. **Miguel***

*Porque el pasajero, hay bastante gente que viene y que no están actualizados y comienzan a robar y nosotros acá hemos peleado con esas personas hemos limpiado la zona, cuando habido robos nosotros hemos peleado por eso que la comisaría nos brinda el apoyo, la consideración, nosotros hemos peleado fuerte. Nosotros respetamos al pasajero como la asociación que somos, se olvidan sus cosas, vienen y las encuentran acá.*

**Alberto.**

Otros pueden ser los argumentos, tales como la falta de fiscalización o las dificultades económicas del mototaxista transgresor. En todos los casos observamos el deseo de justificar la conducta transgresiva.

Intervenciones Realizadas a Mototaxistas a raíz de la Ordenanza Municipal N° 007-2018/MPCH/A.			
Mes	Mototaxistas	Moto Carguera	Total de Vehículos
Junio	105	11	116
Julio	101	8	109
Agosto	232	5	237
Setiembre	218	5	223
Octubre	64	2	66
Total	720	31	751

-El riesgo. Los mototaxistas transgresores tienen que lidiar con el riesgo permanente de ser intervenidos por la policía, lo que supondría la pérdida temporal de su vehículo y una multa que desequilibraría su economía familiar.

Como observamos en el siguiente Cuadro elaborado por la Región Policial de Lambayeque, desde el primer mes de aplicación de la Ordenanza, la policía no dejó de realizar intervenciones a los mototaxistas.

**Tabla 10. Intervenciones realizadas a mototaxistas tras la ordenanza N° 007-2018**

¿Cómo afrontan el riesgo los mototaxistas? En primer lugar, ellos no son ajenos a la presencia de un riesgo, ellos tienen consciencia de su existencia.

Consciencia del Riesgo.- Los mototaxistas, al transgredir, son conscientes del peligro al que se exponen, a ser intervenidos.

*La gente tiene hambre y necesita comer entonces la misma necesidad te hace arriesgar sabiendo que estás en zona prohibida y te pueden llevar.*

**Erick**

*Entonces estas arriesgando. Sí. Vale la pena arriesgar. No vale la pena pero que vamos a hacer la necesidad de trabajar. **Adriano***

*¿Te sientes observado? Claro que me siento observado, obviamente porque yo estoy en falta. ¿Siente inseguridad ahora? Si bastante inseguridad. **Alexis***

Control del Riesgo.- Frente a la existencia del riesgo los mototaxistas elaboran mecanismos para afrontarlo. Hemos identificado tres tipos de mecanismos

1.- Evasión: Los mototaxistas optan por alejarse de los lugares donde perciban que hay policías o algún operativo.

*Yo al menos soy cauto porque para mí va a ser mucha pérdida, porque para mí 2 días que no trabaje y aparte pagar 150 es un gran gasto. Antes era más como 300 pero bajo. Uno tiene que buscar burlarlos (Esquivarlos)- **Adriano***

2.- Evaluación del Riesgo.- Los mototaxistas realizan un proceso de evaluación del riesgo teniendo en cuenta dos aspectos:

-Temporalidad: Evaluación de las horas más riesgosas y menos riesgosas.

*Veo que algunos mototaxistas dependiendo de la hora entran a zonas prohibidas a la Grau entran a la prolongación Bolognesi las mismas Américas que no deberían ser utilizadas. **Erick***

*Hay horas más peligrosas que otras. En la mañana es más peligroso porque está más presente la municipalidad. **María***

-Espacialidad: Evaluación de las zonas más riesgosas y menos riesgosas.

*Las zonas más riesgosas es ir al parque infantil, las musas y la primavera ahí meterse es perder pero hay gente que se mete por la necesidad. **Erick***

*Después los demás sitios si entran porque no hay vigilancia .Por el banco es lo único que no están entrando porque hay policía de tránsito. **Febre***

3.- El soborno.- El último recurso que tiene un mototaxista para evitar ser multado y llevado al depósito es el soborno, que consiste en ofrecer un dinero a la autoridad a cambio de dejarlo libre. Se apela a un sentido de solidaridad y comprensión frente al policía.

*Pues a veces caen en la famosa frase “déjate pal cafecito” “déjate pal almuerzo” y lamentablemente por la necesidad que nosotros nos han puesto*

*es que tenemos que dar ese tiempo de corrupciones y lamentablemente no podemos dar atrás ni tampoco denunciar porque es muy difícil que te crean es muy difícil que lo grabes. **Erick***

*Nunca me llevaron al depósito. Una vez si me detuvieron pero no me llevaron por qué coimie. Eso es cuando estas manejando y no tienes soat o está en luz roja y te estacionas en medio por que te gana la luz, y viene el policía y te pide los documentos y a veces no tienes algo en regla, no tienes brevetete o soat o algo y ahí tú tienes que decirle: por favor apóyeme. **Charly**.*

Como hemos mencionado, unas de las consecuencias o efectos psicosociales de la ordenanza Municipal N° 007-2018 MPCH ha sido su transgresión permanente. Tal y como hicimos ver la ordenanza existe, sin embargo, no es válida, no es legítima, no está vigente y no posee fuerza vinculante. Creemos que podemos caracterizar a la transgresión permanente de la ordenanza como un conflicto latente, dado que existe inconformidad pero que no se manifiesta en acciones sociales debido a la debilidad de la población afectada, en este caso, la debilidad organizacional de los mototaxistas. Este conflicto latente es un estado transitorio de calma, antesala de nuevos conflictos sociales que nacerán cuando las condiciones para un nuevo enfrentamiento aparezcan. (Silva, 2008)

Para finalizar, creemos pertinente recordar las palabras de Girola (2009) cuando menciona:

La inexistencia de normas adecuadas a las diversas situaciones, la vigencia de normatividades confusas, vagas o contradictorias, así como la no vigencia practica de códigos que se dicen aceptados, y la superposición de códigos operativos e ideales, son todas formas de auspiciar la transgresión recurrente y por lo tanto son el caldo de cultivo para la anomia. (p. 114)

#### **4.4.3. Desorganización y Reorganización de la dimensión organización del mototaxismo.**

Una de las primeras consecuencias de la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 007-2018 fue la desorganización del mototaxismo en Chiclayo. Al ampliarse la zona rígida permitida para la libre circulación de los mototaxistas, muchos paraderos, formales o informales, quedaron proscritos y sus integrantes se desarticulaban. Si bien, como hemos observado en el desarrollo del conflicto, los mototaxistas al movilizarse tejieron lazos de solidaridad, cuando el conflicto devino latente, los lazos de solidaridad desaparecieron y con ellos la resistencia de los mototaxistas.

*Estamos desorganizados por la ordenanza fuera del paradero algunos están que se rematan. **Febre***

*Ha perjudicado el desorden porque ha desconocido a las verdaderas personas que se dedican a trabajar en un mototaxi, a las personas responsables que demuestran un orden, entonces ha perjudicado el desorden, ha conllevado a más desorden. **Culqui.***

*Trabajo independiente, ahora con ordenanzas, las asociación se ha ido al desbande. **Cristian***

Sin embargo, en el 2019 hemos observado la organización de los mototaxistas en Chiclayo se ha reconstituido. Con la iniciativa de dirigentes de los mototaxistas se ha constituido la Federación Provincial de Mototaxistas de Chiclayo.



**Imagen 8. Asamblea de Mototaxistas para la fundación de la Federación Provincial de Mototaxistas de Chiclayo.**

Hemos podido observar un proceso de reorganización, de reconstitución de la organización de los mototaxistas en Chiclayo, de surgimiento de nuevos liderazgos y de desplazamiento de los liderazgos pasados.



**Imagen 9. Fotografía de la Junta Directiva de la Federación Provincial de Mototaxistas de Chiclayo.**

## **CONCLUSIONES**

El término mototaxismo ha demostrado su utilidad para dar cuenta del “mundo de los mototaxistas”, al que también hemos considerado como un sub-sector del sector transporte, que comprende no solo a los mototaxistas como individuos, sino a sus familias, sus formas organizativas y su cultura. En otros términos podemos decir que el mototaxismo es un campo de significación articulado en torno al significante mototaxi.

El estudio del mototaxismo como fenómeno social, lo hemos desarrollado teniendo en cuenta la estructura y el proceso. En cuanto a la estructura, hemos diferenciado

las relaciones establecidas entre el Mototaxismo y el Estado, considerando por un lado, la relación del Estado frente al Mototaxismo signada por el imperativo estatal de regular, fiscalizar y sancionar, y por otro, la relación del Mototaxismo frente el Estado, desarrollada en un continuum de transgresión que va desde el acatamiento de la norma, pasando por la transgresión de lo informal, hasta el más alto grado de transgresión característico del comportamiento delictivo. Por otra parte, hemos identificado tres dimensiones dentro del mototaxismo que permiten dar cuenta de la heterogeneidad del sector: el mototaxista como individuo, la familia del mototaxista y la organización de los mototaxistas. En cuanto al proceso, hemos identificado tres etapas diferenciadas: La etapa previa, que comprende las condiciones contextuales que antecedieron a la aprobación de la ordenanza; el conflicto, que va desde la aprobación de la ordenanza, pasando por su aplicación, hasta el declive del conflicto abierto; y por último, las consecuencias o efectos psicosociales de la ordenanza. No hubiese sido posible exponer los efectos psicosociales de la ordenanza sin todo el rodeo teórico de la exposición de la estructura y el proceso del fenómeno, para comprenderlas en todas su magnitud.

Sobre la denominada etapa previa, en la que señalamos las condiciones contextuales de la elaboración y aprobación de la ordenanza, creemos que se podría profundizar más en el estudio de la verdadera influencia de la red de corrupción de los “Temerarios del Crimen” en la elaboración de la ordenanza municipal N° 007-2018 MPCH/A, dado que resulta sospechoso que la red de corrupción haya beneficiado a un sector de transportistas que contaban con los medios económicos para aportar los montos económicos que las autoridades

corruptas exigían, y haya perjudicado a un sector de transportistas, los mototaxistas, con menor capacidad adquisitiva.

En cuanto a la segunda etapa del proceso, el conflicto, en la que diferenciamos a su vez dos sub-etapas, tenemos que dejar claro que: la ordenanza municipal fue elaborada y aprobada sin un estudio técnico y legal adecuados, y sin existir a su vez, un plan regulador de rutas, aspectos señalados en el decreto supremo N° 055-2010 MTC; por lo que podemos decir que la ordenanza desde su inicio estuvo incorrectamente planteada. Después de la sorpresiva aprobación de la ordenanza, asistimos al desarrollo de la acción colectiva de los mototaxistas caracterizada por seguir dos procesos distintos: uno más institucional, que apelando a un discurso de la legalidad y el respeto por la formalidad, definió así el público al que dirigía su accionar: los mototaxistas formales, y definió a la par, sus principales estrategias de acción colectivas, de corte más pacífico- legal. El otro proceso, paralelo y en su momento contrario al proceso más institucional, fue más disruptivo y confrontacional, y apelando a un discurso más abierto pudo unificar los intereses de la gran mayoría de los mototaxistas, independiente de si eran formales o no; sin embargo, al ser más disruptivo y espontaneo no pudo sostener la lucha contra la ordenanza cuando la estrategia institucional del primer proceso se mostró derrotada.

En la tercera etapa del proceso, las consecuencias, observamos los efectos psicosociales de la ordenanza, sobre los cuales queremos puntualizar lo siguiente: La menor percepción de ingresos de los mototaxistas, que los afectó a nivel personal y familiar, era una consecuencia previsible, dado que ha mayor restricción

del tránsito de los moto-taxis menor la posibilidad de captar clientes potenciales. Empero, la transgresión permanente de la ordenanza y la desorganización y reorganización de los mototaxistas no se presentó de forma tan evidente.

En cuanto a la transgresión permanente de la ordenanza, hemos evidenciado a través de ella la existencia de un conflicto latente, dado que existe una permanente tensión entre la autoridad municipal y los mototaxistas que infringen la normativa, pero que aún no se manifiesta en un conflicto abierto como en las primeras semanas de Junio del año pasado. Consideramos que la transgresión se seguirá produciendo siempre y cuando, se mantenga la desconexión existente entre el Mototaxismo y el Estado, en este caso, representado por la municipalidad.

En cuanto a la desorganización y reorganización de los mototaxistas, hemos evidenciado un notable cambio en la dimensión organización del mototaxismo en Chiclayo. Después de la aplicación de la ordenanza municipal los paraderos se desarticularon y sus miembros se dispersaron, y sumado a esto, el fracaso de la estrategia legal- institucional de los dirigentes del SURMOLAM Y FREDIMOL, actores de los primeros enfrentamientos contra la ordenanza municipal, la organización de los mototaxistas quedó muy debilitada. Si bien, con la creación del sindicato independiente liderado por Erick, se evidenciaba la voluntad del mototaxismo de re articularse en una nueva organización, esta no prosperó pero con el tiempo otras voluntades fueron apareciendo, como del dirigente Demetrio, que cristalizó los deseos de los mototaxistas de reorganizarse en un nuevo espacio: la Federación Provincial de Mototaxistas de Chiclayo. Con este hecho, un nuevo

camino se inicia para el mototaxismo de Chiclayo, y un nuevo enfrentamiento, remozado, contra la ordenanza municipal puede producirse.

Por último, quisiéramos concluir la investigación con la siguiente reflexión: La municipalidad provincial de Chiclayo ha pretendido solucionar el caos y la congestión del tráfico vehicular de la ciudad, no solo en contra de la estructura jurídica y normativa que el modelo le impone, sino que también, y paradójicamente, dentro de sus límites económicos y sociales. Decimos en contra pues la municipalidad elaboró la ordenanza municipal sin atender a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, en donde se estipula la necesidad de un plan regulador de rutas para toda ciudad. ¿Cómo pretendía la Municipalidad ordenar el transporte sin un adecuado plan regular de rutas, y sobre todo, sin un plan de desarrollo urbano ambiental? Por otra parte, decimos que la municipalidad trato de dar solución a un problema que el mismo modelo genera, dentro de los límites del modelo. Como hemos señalado en la investigación el mototaxismo surge como respuesta al deficiente servicio de transporte público y a la falta de oportunidades laborales, entonces, restringir el servicio de mototaxi de una gran área urbana como lo ha querido la ordenanza, resulta imposible pues ¿dónde van a trabajar los mototaxistas? ¿Cuál será su nueva fuente de ingresos después de dejar el mototaxi? No será posible la restricción del mototaxismo, si a su vez, no generamos nuevos empleos para el grupo social de los mototaxistas, y eso implica ir más allá del modelo de libre mercado, protegiendo la producción nacional, desarrollando industria, dinamizando el mercado interno, aumentando la capacidad de demanda

de la población trabajadora y garantizando para la población uno de los derechos más importantes: el derecho al trabajo.

## Fuentes Bibliográficas

- Álvarez-Gayou, J. (2003). Como hacer investigación cualitativa, fundamentos y metodología. Ciudad de México, México: Editorial Paidós.
- Buelba, S; Musitu, G; Vera, A; Ávila, M; Arango, C. (2009). Psicología Social Comunitaria. Ciudad de México, México: Editorial Trillas.
- Bielich, C (2009). La guerra del Centavo, una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana. Lima, Perú: IEP- CIES.
- Calle, A (2007) El estudio del impacto de los movimientos sociales. Una perspectiva global. Reis. Revista Española de Investigaciones Sociológicas. (120). 133-153
- Contreras, C (2003). Perú, Crisis imperial e independencia. Madrid, España: Editorial Taurus.
- Contretas, C; Cueto, M (2004). Historia del Perú Contemporáneo. Lima, Perú: IEP.
- Cotler, J. (2014). Clases, Estado y Nación en el Perú. Lima, Perú: Instituto de Estudios peruanos.
- Delgado (2007). Los marcos de acción colectiva y sus implicaciones culturales en la construcción de ciudadanía. Universitas Humanística. (64). 41-66.
- De Soto, H. (2009). El otro Sendero. Lima, Perú: Editorial Norma.
- Durand, F (2007). El Perú Fracturado: formalidad, informalidad y economía delictiva. Lima- Perú: Fondo Editorial del Congreso del Perú.
- Fernández, I; Morales, F; Molero, F. (2011). Psicología de la Intervención Comunitaria. Bilbao, España: Descleé De Brouwer.

- Girola (2009) La cultura de la Transgresión. Anomias y cultura del “como si” en la sociedad mexicana. *Estudios Sociológicos*. 24 (85). 99-130
- Gonzales, E (2012). El proceso de la acción colectiva según Charles Tilly. *Debate*. 51-71
- López, Jairo Antonio (2017). Movilización y acción colectiva por los derechos humanos en la paradoja de la institucionalización. *Estudio Políticos* (Universidad de Antioquia), 51, pp. 57-78. DOI: 10.17533/udea.espo.n15a04
- Marx, C; Engels, F. (s.f). *Obras Escogidas*. Moscú, Rusia: Editorial Progreso.
- Martín Baró, I. (1998). *Psicología de la Liberación*. Madrid, España: Editorial Trotta.
- Matos, J (1986). *Desborde Popular y crisis del Estado, El nuevo rostro del Perú en la década de 1980*. Lima, Perú: IEP.
- Montero, M. (2004). *Introducción a la Psicología Comunitaria, Desarrollo, conceptos y procesos*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Paidós.
- Strauss, A; Corbin, J. (s.f). *Bases de la Investigación Cualitativa, Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*. Antioquia, Colombia: Editorial de la Universidad de Antioquia.
- Salazar, J; Montero, M; Muñoz, C; Sánchez, E; Santoro, E; Villegas, J. (2010). *Psicología Social*. Ciudad de México, México: Editorial Trillas.
- Silva García, G (2008). La teoría del conflicto. Un marco teórico necesario. *Prolegómenos, Derechos y Valores*. 11 (22) 29-33.
- Tarrow, S (2012). *El Poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- Valdivia, N; Adams, N. (1994). *Los otros Empresarios, Ética de migrantes y formación de empresas en Lima*. Lima, Perú: Instituto de Estudios peruanos.

## **ANEXO 01. EL GRUPO FOCAL SOBRE LOS MOTOTAXISTAS.**

### **GUIA DE PREGUNTAS DEL GRUPO FOCAL**

#### **Primera Parte: Presentación**

- Nombre
- Edad
- Nivel Educativo
- Lugar de Procedencia
- Paradero
- Familia- hijos

#### **Segunda Parte: Preguntas sobre el trabajo de moto taxista**

- ¿Hace cuánto tiempo se dedica al trabajo de moto-taxista?
- ¿Por qué entro a trabajar como mototaxista?
- ¿Es su principal actividad económica?
- ¿Cuántas horas diarias trabaja?
- ¿Cuánto gana diariamente?
- ¿Trabaja todos los días? Cuantos días descansa?
- ¿La mototaxi que utiliza es propia o alquilada?
- ¿Tiene otros familiares trabajando en mototaxi?

#### **Tercera parte: La organización de los mototaxistas**

- ¿Pertenece a alguna asociación o trabaja independiente?
- ¿Pertenece a un paradero fijo?
- ¿Hace cuánto tiempo trabaja así? ¿Que lo llevo a mantener ese estilo de trabajo'
- Para asociado: Mencione las ventajas y desventajas de mantenerse asociado
- Para independiente: Mencione las ventajas y desventajas de mantenerse independiente.
- ¿Conoce el procedimiento para inscribirse en una asociación y tener un paradero fijo?
- ¿Cuál es su opinión de la situación actual de la organización de las mototaxis en la ciudad de Chiclayo?

#### **Cuarta parte: Sobre la ordenanza 007-2018/MPCH/A**

- ¿Cuál es el problema principal que tiene los moto-taxistas en el presente periodo?
- ¿Tiene relación con la ordenanza 007/2018/MPCH/A?
- ¿Cuáles son las razones que el alcalde y el MPCH han planteado para dar la ordenanza 007/2018/MPCH/A?
- ¿Cuáles son los argumentos que se plantean en favor a la ordenanza?
- ¿Cuáles son los efectos que ha tenido la ordenanza 007-2018 para los moto-taxistas?
- ¿Cuáles son los efectos que ha tenido la ordenanza 007-2018 para su familia?
- ¿Cuáles son los efectos que ha tenido la ordenanza 007-2018 para su persona?
- ¿Cómo se han organizado las moto-taxistas frente a la ordenanza?
- ¿Cuál ha sido la respuesta de las autoridades?
- ¿Cómo piensan que se puede solucionar el problema?

#### **TRANSCRIPCION DEL DESARROLLO DEL GRUPO FOCAL.**

Moderador: El día de hoy la idea es unirnos con personas que trabajan, que viven, que sienten, que están en relación con el transporte, en este caso los mototaxistas.

Me gustaría que empecemos con su presentación.

Participante 1: Mi nombre es Gonzalo Saavedra, mi actividad principal es en el negocio de la tecnología de sistemas pero actualmente, cuando la situación lo amerita, me desplazo en la mototaxi y me dedico a hacer el servicio de transporte. No es mi actividad principal, pero conozco del tema. Y principalmente estoy involucrado en esto por una cuestión de principios, considero que es juzgo y correcto, apoyar al pueblo en la lucha por reconquistas sus derechos fundamentales, en este caso el derecho al trabajo que vienen siendo vulnerado. En

este caso los mototaxis son considerados sub-ciudadanos, al restringírsele el derecho al pase a la ciudad. Es por este motivo, por el que participo junto con los mototaxistas.

Moderador: Vamos a ir por partes para no desordenarnos muchos. Gonzales tú tienes familia, y cuántos años tienes? Y en Que paradero estas?

Participante 1: Tengo un bebe de 3 años, y tengo 32 años de edad. Actualmente trabajo en el paradero 96 en la Victoria. Natural de Chiclayo

Moderador: Pasemos al siguiente

Participante 2: Yo soy Luis Alberto Ramos Juárez, yo trabajo en construcción pero cuando no hay trabajo en construcción me dedico trabajo de mototaxi. Viendo en la situación en que estamos, por eso hemos venido a apoyar.

Yo he trabajado 6 años en mototaxi. Lo hago esporádicamente. Tengo 27 años, no tengo hijos. Soy operador de maquinaria pesada. Natural de Chiclayo

Participante 3: Mi nombre es Alexander Pérez, tengo 24 años. Yo si actualmente vivo de la mototaxi. EN general a mi si me ha afectado demasiado. Soy de Cajamarca pero vivo aquí en Chiclayo hace más de 6 años. Trabajaba en el paradero de SODIMAC en la Víctor Raúl. Nosotros como todos ustedes nos sentimos afectados, mas yo porque es mi actividad principal. Actualmente vengo representando a una colectividad de mototaxis.

En mi caso es complicado. Antes por ejemplo cuando nos íbamos hasta el centro podíamos hacer 50 soles, ahora no sacamos ni 20 soles. Tú sabes que mantener a una familia con esa cantidad de dinero es prácticamente imposible

Tengo un hijo de cuatro años.

Participante 4: Yo soy Cristofer Olazabal. Soy bachiller en derecho. Llevo viviendo en la victoria ya cuatro años. Desde que llegue en la esquina de mi casa quedaba un paradero de mototaxi el paradero 96, había compañeros con el ímpetu de trabajar, pero justamente lo que era la traba era el proceso de formalidad.

He venido apoyando en la formalización de algunos paraderos, el paradero 96 entre ellos, por lo que cuando se dio el problema, ya lo veníamos venir, hemos participado en las actividad. Tengo 29 años. Mi actividad principal es la administración de un mercado, no trabajo en moto taxi pero si me siento muy identificado con ellos.

Moderador. Ahora si viene el desarrollo de las preguntas. Ustedes pueden contestar en el orden que deseen. Para empezar, ¿hace cuánto tiempo se vienen dedicando al trabajo de mototaxista?

Participante 3: Yo vengo trabajando 4 años como mototaxista.

Participante 2: Yo he trabajado 6 años.

Participante 1: Yo desde que he estado en la universidad un promedio de 8 años. Pero no ha sido una actividad constante.

Moderador: Y con relación a los motivos. Evidentemente algunos lo hacen por tener un ingreso extra (un complemento a la canasta básica) pero otros...

Participante 3: En mi caso es la actividad económica principal. Desde que vine acá, trabaje en otras cosas pero mayor en mototaxi No he parado hasta ahora. Pero en vista de que ahora, esta coyuntura que no rinde para sustentar un hogar. Vamos a ver si tenemos la posibilidad de buscar otro trabajo. Incluso he pensado hasta en vender la moto. Para mí la mototaxi es algopreciado, es un trabajo digno, no seguro tan digno, como si tuvieras un trabajo seguro con todos tus beneficios,

Participante 2: Yo he trabajado con la mototaxi. Salimos a ganar un sol honradamente....

Participante 3: Pero Imagínate como nos trata el alcalde.

Moderador: ¿Cuánto tiempo dedicabas al día al trabajo de mototaxista en la moto?

Participante 3: Todo el día desde las 5 a.m. o 6 a.m. Hasta las 6 de la tarde. Más de doce horas al día.

Participante 1: Claro pero para parar a almorzar, hacer tus necesidades (risas)

Participante 4: Los paraderos están donde ven que hay mayor movimiento, por ejemplo a las salidas de los colegios es un punto fijo en las mañanas. Poca gente esta **ruleteando**. A esa hora paraderos, ya tienen un grupo de colegiales.

Participante 2: La mayoría de los mototaxistas de la victoria hacen carreras a los colegios de Santa Victoria, María Reina, Santa Ángela, al colegio de abogados, etc. Pero con la ordenanza les ha afectado.

Participante 4: Lo que están restringiendo más que todo es el acceso al colegio, al comercio. En la victoria no tanto, porque hay mercados y los mototaxistas tienen donde trabajar. Si también los mercados los controlara Chiclayo no hubiera nada.

Participante 1: Después del colegio, mercados, y nuevamente mercados. En la tarde ruleteas. De ahí en la noche vas a tottus. Luego puedes ir a Ormeño.

Participante 3: Por ejemplo también están los universitarios, que agarraban moto para ir a la universidad. Pero a ellos la ordenanza también les afecta, porque les quita tiempo, pues hasta que esperen que llegue un colectivo, pasa un montón de rato.

Moderador: Si tuviésemos que enumerar con una lista, cuales son los principales problemas que tienen los mototaxista en el periodo actual.

Participante 1: Hay falta de ocupación, desempleo se podría decir. Por ejemplo yo no estoy saliendo porque hay demasiado mototaxista.

Participante 4: Por ejemplo muchos ya están vendiendo su moto. Ahora la moto te vale menos, que antes de la ordenanza. Se está malbaratando la moto.

Moderador: Desempleo, la canasta familiar son algunos problemas.

Participante 4: La gente ahorita tiene un bajón en las ventas. Antes los mototaxistas que tenían ingresos compraban pero ahora compran poco. Antes tenías el consumo bastante de verduras, ahora poco compra.

Participante 1: En eso si quiero profundizar, mira, este la otra vez sacamos 20 mil mototaxistas en todo Chiclayo.

Moderador: ¿Formales o informales?

Participante 3: Aproximadamente 20 mil entre todos, formales e informales

Participante 4: Yo tengo la cifra de que en la victoria son 8 mil. En el total de los paraderos, que son cerca de 100 paraderos.

Participante 3: Es la gente que trabaja en la victoria. Porque hay mucha gente que trabaja en la victoria pero no es de la victoria.

Participante 1: Son 20 mil familias. Estas 20 mil familias, la economía era por el servicio de transporte de mototaxi.

Moderador: Cuanto más o menos ganabas, tú me comentaste en un promedio de 50 soles.

Participante 3: Yo por lo menos no he llegado más de 70 soles. Lo más bajo es 40 soles.

Participante 1: Para terminar el punto principal. Mi actividad es desplazarme por todo Chiclayo, y en verdad la economía en la victoria si se ha visto mermada. Estas economías se han visto afectadas, el gasto de las familias se han visto afectada. Te vas a los mercados, a las bodegas, vas a ver que el movimiento económico ha bajado. Es como tirar abajo un naipe de un castillo, y eso es lo que no ha previsto el alcalde. Eso no se dice, que se ha afectado la economía regional. Qué actividad propone para que reemplace la actividad que se le han quitado a los mototaxistas

Moderador: Todo lo que me comentan, sigue siendo consecuencia de un mismo problema. En diferentes escalones se manifiesta.

Participante 3: Sumando a esto, a lo que es la nueva ordenanza. La migración de personas de otros países, ocupa varios trabajos, y ocupan todos los puestos de trabajo.

Moderador: Esto colinda, se suma con esta situación. Luis cuando tú trabajabas, ¿cuánto ganabas tú diariamente?

Participante 2: Yo trabaja de noche desde las 6 p.m. Hasta las 8 de la mañana. Solo trabajaba en las musas. Yo fui uno de los primeros jóvenes que trabaja en las musas. Yo trabajaba y hacia 60 soles. De lunes a domingo trabaja no descansaba

Participante 3: Lo que sucedes es que El día que descansas no comes.

Moderador: ¿Las motos que empleaban han sido siempre propias o han sido alquiladas?

Participante 1: Yo la primera temporada que trabaje de mototaxista, la moto era propia y ahora es alquilada

Moderador ¿Y Cuánto es el costo del alquiler?

Participante 1: Yo la alquilo por horas, por ejemplo por medio día me están cobrando 10 soles. Pero usualmente por día te cobran 15.

Participante 3: Un tiempo se pagaba 12 soles.

Moderador: ¿Pero la devuelves con gasolina?

Participante 3: Si con gasolina. Ellos te la daban tanqueada y tú la devuelves tanqueada. Y es con horario

Participante 1: Cuando tú alquilas mototaxi es con horario. Pero hasta por una hora considerada. Si tú eres espalda de fierro te puedes quedar hasta la hora que quieras.

Participante 3: Todos los días pagas. Algunos que son considerados te dan un día libre.

Moderador: ¿Cuánto tiempo te demoraste para tener tu propia moto?

Participante 3: Yo tuve mi propia moto a los 7 meses de haberme iniciado el trabajo en mototaxi.

Moderador: Eso es un promedio?

Varios Participantes: Hay gente que demora más.

Participante 3: Lo que sucede es que yo tenía un capital ahorrado por ahí.

Participante 4: Mira, yo que he visto a gente que ha estado chambeando en mototaxi y que lo tenía alquilado, se han demorado 2 años.

Moderador: ¿Cuánto esta una moto?

Participante 1: Una moto esta entre 4 mil y 4 mil quinientos.

Moderador: ¿Y de segunda?

Participante 3: 2 mil soles, mil quinientos. Pero de ahí tienes que repararla.

Participante 4: Yo conozco personas que tienen muchos años en mototaxi y hasta ahora no se comprar una mototaxi.

Moderador: Pero eso puede deberse a muchas causas. Y tú me contaste que tu papa es mototaxista?

Participante 2: Si, es mototaxista

Moderador: Y Alex. Otros familiares tuyos se dedican al mototaxi?

Participante 3: Yo por lo menos la gran parte de mi familia se dedica al sector transporte.

Participante 1: Yo tengo un primo que está estudiando en el SENATI y trabaja en mototaxi. De hecho es su actividad principal. Por otro lado, tengo otro primo que está estudiando derecho y también se dedica a la mototaxi. Mi hermano que acabo medicina humana, ahora ya no trabaja en mototaxi, pero se dedicó a esa actividad porque con eso se ayudaba. Yo creo que en muchas familias, por lo menos habrá una persona que se dedique al servicio de mototaxi.

Moderador: Y tu Cristofer?

Participante 4: Yo soy de Pucala. Buenos mis tíos viven por allá, pero mis tíos si se dedican por allá. Acá en Chiclayo no tengo familia Y cómo te digo venía que los motaxistas tenían problemas Hay mucha gente que vive de eso, y que venga un policía y te lleve es una injusticia. En el barrio en donde yo vivía habían más o menos 20 motos y la mayoría tenía una edad promedio tenía 18 a 23 años, solo había un señor de 40 años, pero la mayoría eran jóvenes.

Participante 3: La mayoría que se dedica a mototaxis son jóvenes, por que estudian. Porque la mototaxi te permite manejar tus horarios

Participante 1: Por lo menos tiene que meterte tus cuatro horas.

Participante 3: Entre cuatro y cinco horas, si más o menos.

Participante 1: Mira ahorita. La gente que trabaja. De 7 de la Noche a 12 de noche. Y eso es trabajo a medio tiempo. Pero es un sub-empleo.

Participante 3: No dependes de nadie. La mototaxi es algo que te facilita porque puedes tener más tiempo. Hay trabajo en donde no te dan permiso.

Moderador: Que se necesita para ser mototaxis. A parte de ser un mototaxi?

Participante 4: Primero si o si necesitas la moto, saber conducirla. Y luego viene el brevete. Por ejemplo el brevete te da la municipalidad provincial. Aquí ya viene la cuestión como algunos hacen de eso su negocio. Por ejemplo algunas personas te pedían 50 soles, y te saca un brevete en Ferreñafe o en Lambayeque. Pero cuando luego te intervenía la policía, observaba que le brevete era falso y venia luego la coima de la policía. Luego viene el SOAT

Moderador. ¿Cuánto está el SOAT para moto en promedio?

Participante 4: Aquí a un fondo regional. Más o menos cuesta unos 150 soles.

Participante 4: Luego viene el SOAT. Y luego viene el famoso paradero para la formalización. Cuando tú te compras una moto tu solo puedes hacer transporte privado, pero no pueden hacer una carrera, porque si la haces eso se llama informalidad. Hay una ley que habla que el servicio informal están apuntando a hacerlo delito de tal forma que se pueda confiscar, la ordenanza es parte de eso.

Cuando detectan un vehículo informal viene la confiscación. Entonces cuando cuesta la formalización. Aquí en Chiclayo el derecho a participar en una asociación está entre 4 y 3 mil soles, en la victoria está más barato. Pero ahora que quieren incrementar la formalización puede ponerse más caro.

Participante 3: En realidad el problema de la formalización es más debido al dinero. La municipalidad no te da una facilidad para poder formalizarte.

Participante 4: Ahorita en la victoria te cobran 300 soles por tener derecho a paradero por un año

Participante 1: Esto es aparte de lo que pagas al paradero.

Moderador: Ósea primero pagas, digamos, tu membresía para pertenecer a un paradero, y aparte pagas tu contribución anual a la municipalidad, como una especie de tributo.

Varios Participantes: Si, así es,

Moderador: Y algunos participan en alguna de estas asociaciones

Participante 3: Si, yo pertenecía al paradero de SODIMAC

Moderador: ¿Y cuánto te costó participar en él?

Participante 3: Mira yo lo compre la moto con todo y paradero. Nosotros si aportábamos diario.

Moderador: Tú perteneces al paradero de SODIMAC

Participante 3: Pero ósea lo mismo que nada. Ahora desde que nos votaron de Chiclayo, nos volvimos informales.

Participante 4: Para que tú te hagas una idea de los paraderos que yo he formalizado para obtener la formalidad durante al menos dos años para un paradero de por lo menos 20 personas, son 200 soles por cabeza. Ósea multiplica para que un paradero te dure un año son un promedio de 4 mil soles. En gasto administrativos.

Moderador: El paradero como asociación tiene que pagar eso

Participante 3: Cada asociación tiene su organización. Con un presidente, un vicepresidente, vocal, secretario de actas, disciplina y tesorero,

Participante 4: Cuando te formalizas y cada asociación tiene que tener su junta directiva. Lo mínimo que te pide el sector público es la renovación cada dos años, por eso cada asociación tiene que renovar mínimo cada año. Pero nosotros como asociación hemos decidido renovar cada 5 años para ahorrar gastos.

Participante 1: Eso es para legalizar, eso es un costo adicional. Las municipalidad no te ayudan, uno tiene que estar detrás, tú tienes que ya pues, te invito una gaseosa. A lo que queremos llegar es que La informalidad no es porque la gente

quiera, es por falta de dinero, es por la culpa de la economía vulnerable que tenemos.

Participante 3: Yo más lo veo que por culpa de la economía es por la causa de la municipalidad que no nos facilitan, por ejemplo deben dar un precio más accesible para formalizar

Moderador: Ósea esto que tu comentas, la municipalidad debe ser más accesible. Dime y tú tenías paradero (al participante 2)

Participante 2: No yo no tenía paradero

Moderador: ¿Ósea tú eras un mototaxista informal?

Participante 1: Era un mototaxista libre, eso de informal cuando le dices a un mototaxista lo toma como algo ofensivo. El estado está utilizando el término informal para criminalizarlos. Si tu escuchas por ejemplo el mismo presidente de los mototaxista cuando había disturbios en la victoria ellos se referían a los informales”.

Moderador: Y a todo esto cual sería la ventaja de pertenecer a un paradero.

Participante 3: Que no te decomisan. Que no te retengan la moto en la comisaria

Participante 2: Cuando tienes un paradero tienes un aval. Cuando estas en un paradero Tienes que tener todo al día SOAT, brevete, tarjeta de propiedad.

Moderador: Entonces Es una ventaja

Participante 4: Cuando tú comparas el aspecto positivo con el negativo, puedes decir que se compensan. En parte ya tienes que la policía no te va a molestar no te va a parar a cada rato, pero lo negativo es que te cuesta.

Moderador: Cuando pagas al mes por el paradero.

Participante 3: Nosotros pagamos diarios. Un sol un sol cincuenta diario.

Moderador: Ósea básicamente 30 soles al mes

Participante 1: Eso depende del paradero, pero los paraderos cobran para que tengan algo al mes, para que tengan un fondo. Depende de las asociaciones.

Participante 4: Por ejemplo para que tengas una idea. En nuestros paraderos no se paga diario, no le pagamos un salario al presidente por hacer los trámites, además solo pedimos lo necesario.

Moderador: Ósea que básicamente el mototaxista debe pagar un promedio de 30 soles al mes, más lo que el paradero te pueda solicitar. Ósea pertenecer a un paradero te sale un promedio de 50 soles al mes.

Participante 3: Eso es la formalidad. Aunque tú pagues y pagues, ya tienes un aval.

Participante 1: Pero es un gasto. Imagínate que tengas una necesidad, imagínate que se te malogre la moto, son 50 soles que te hacen falta, o que se te pinche una llanta y tengas que cambiar una cámara, son 20 soles pues.

Moderador: Si tú perteneces a un paradero tú tienes un aval, no puede molestarte la policía.

Participante 1: Ni tanto así, algunos te buscan la manera.

Participante 4: Otro problema es que cada cierto tiempo te piden cosas nuevas. Por ejemplo cuando comenzamos en el paradero no nos exigían las farolas, luego tenías que tener un plaquita de fierro. Luego dijeron el color. Luego chaleco.

Participante 1: Cada cierto tiempo buscan la manera de quitarte más

Moderador: La desventaja de pertenecer a la asociación es ceñirte a la exigencia que te ponga la municipalidad.

Participante 1: Es un capricho

Moderador: Claro por mas caprichosas que puedan parecer

Participante 3: En ese caso no estamos en desacuerdo. La formalidad no es algo malo, es algo bueno. El tema es que nos den facilidad, algo más económico.

Moderador: Ósea que sea yo te exijo pero te doy.

Varios Participante: Claro si

Participante 1: En realidad, que sea con la visión de ayudar al mototaxista a formalizarlo. Pero lo que tú ves es que la municipalidad lo hace para obtener más recursos. Por más una intensión de ordenarte, te piden más, quitarte mas

Participante 4: Por ejemplo para hace la inspección de motos. El funcionario gana su día inspeccionando motos. La municipalidad está limitada para hacer esto posible masivo (la formalización) por que van a aumentar los moto taxistas, porque la gente no tiene trabajo. Ahora yendo más a fondo la pregunta es ¿Chiclayo tendrá industria para capturar la mano de obra ¿ no

Participante 3: Yo creo que ante esto para que no hayan más moto taxistas. Tienen que haber una política. Hubiesen dicho tantos mototaxista van a circular para que no nos abarrotamos de moto taxis.

Moderador: Ósea para decir un numero tienen que estar planificado

Participante 1: Yo si quiero decir esto. La municipalidad es parte del estado. A nivel general el estado no cumple las expectativas del pueblo,. No es su visión, no está dentro de su naturaleza por estar dentro de la naturaleza al ser eso no ha planificado las actividades productivas, con una economía primario exportado nos han negado el desarrollo de la industria, porque una economía primario exportado ve solo los recursos solamente, y esa es una recomendación económica de los organismos económicos internacionales y dicen que en eso está nuestra fortalece, fortalece está en que vendamos esos recursos. Entonces la negarlos una industrialización en el país, también se provoca desempleo, y el desempleo ocasiona que la gente se

subemplee, como ambulantes, mototaxistas. Entonces el sub-empleo es producto de un estado incompetente. Nosotros porque recurrimos a ellos, porque falta chamba.

Participante 4: Entonces en esta realidad, es mejor estar sub-empleado a que estar trabajando 12 horas ganando un salario que no te va a alcanzar.

Participante 1: La gente que trabaja en Gandules (empresa agroexportadora) , por ejemplo, que trabajan más de 12 horas diarias y cuanto le pagan solo 25 soles diarios.

Participante 4: Si algunos amigos que salen a las 5 de la mañana y regresan a la 11 de la noche.

Participante 1: Si ahorita pasa eso, antes salían a las 8 de la noche. Es que ahorita pasa eso, porque haber bastante mano de obra barata, no te dejan trabajar por 8 horas.

Moderador: Definitivamente es un tema que nos afecta a todos, es una cosa que no podemos quitarle importancia, es un tema que nos perjudica. Pero volviendo al tema de los mototaxistas, el tema que queremos es entender. Yo pregunte pues que se necesitaba para ser un mototaxista, ahora me gustaría Quiero preguntar, ¿si yo pertenezco a un paradero, puedo moverme ya por toda la ciudad?

Participante 3: Hubo un tiempo en que dijeron que los que son de Chiclayo solo pueden moverse por Chiclayo, los que son de la victoria solo pueden moverse por la victoria. Pero después eso se eliminó. Ahora con la ordenanza han vuelto al plantear eso.

Moderador: Pero entonces yo no puedo irme por ejemplo a Pimentel

Participante 1: Hasta hace poco, en el barrio hay gente que vende a plazos y se desplaza en su mototaxista. Entonces por ejemplo pueden irse fuera de Chiclayo, pero no puedes hacer carrera, tienes que desplazarte como si fuera tu vehículo particular. Además no puedes tener tu soat regional, por ejemplo para irte a Chepen, no pueden tener un FORCAT, tienes que tener un seguro la positiva, rimac.

Participante 4: Te digo algo, lo que te digo. Por ejemplo, algo que yo he vivido, de aquí hasta a patapo, inclusive hay motos que vienen de patapo hasta que chiclayo para trabajar. Que pasa, cuando van y vuelven en la noche a guardar intervienen la policía, entonces hay no puedes estar

Moderador: Acá todo el mundo tiene claro que hay que tener para poder formalizarse

Todos los participantes: si

Moderador: Pero en el caso de los independientes. Cuál sería la ventaja

Participante 1: El asunto es. Cuando tú eres informal es más por lo económico. A veces estas ajustado, entonces para formalizarte un buen paradero te cobra arriba de 1500 entonces, se te malogra la moto, arreglar la moto, pa se te enferma tu hijo.

Participante 3: Principalmente, la ventaja es que te ahorras eso.

Moderador: Ósea esa es la principal ventaja de ser independiente, el factor económico.

Participante 3: Si, prácticamente.

Moderador: Ósea ya todo el mundo conoce estas circunstancias.

Participante 4: Mira te digo algo. La municipalidad de la victoria hizo un monitoreo e identifico algo de 8 mil motos. En la victoria son 100 paraderos formalizados con más o menos 20 motos por paradero, un total de 2000 formales, frente a las 8 mil detectadas

Moderador: Se podría decir que en la victoria del total solo un 25% es formal y el resto es informal. Y esto se debería a que la municipalidad no aporta para la solución de este problema, además del sub-empleo.

Participante 4: Ahora, los paraderos aparecieron por presión de la municipalidad, porque cuando aparecía un paradero informal alto que llamaban a la policía. Pero si no hubiese habido presión de la municipalidad.

Moderador: El problema principal ahorita es la ordenanza. Pero aparte de esa ordenanza ustedes al mencionado otros problemas, como el problema de la informalidad, el problema del sub-empleo, inclusive el problema de la inmigración también lo comentaban. Podrían decir entonces, que la mayoría de los problemas actuales que viven los mototaxistas están relacionados con la nueva ordenanza.

Todos los participantes: sí, es cierto.

Participante 1: Es un agravante, es el último peso que todo se agrave

Participante 4: Antes te molestaba la municipalidad, te molestaba la policía, ahora te restringe el espacio.

Moderador: La mayoría de problemas que atraviesa el mototaxista se resume a la nueva ordenanza.

Varios participantes: Si

Moderador: Y si son por ejemplo mototaxistas que trabajan en las brisas? También creen que se vean afectados por la ordenanza?

Varios participantes: Claro

Moderador: Entonces Todos los rincones de la ciudad entonces se ven afectados.

Participante 1: Por ejemplo de tuman también bajaban a lo que es el banco de la nación. Ahora ya no se puede.

Participante 2: lo que mayormente los mototaxistas abarcaban era el centro de la ciudad, pero ahorita ya con las ordenanzas se ha restringido eso.

Participante 4: Justo antes con los compañeros comentábamos... si lo ponemos esto en un mapa como se vería? Si la antigua ordenanza era un cuadrante pequeño, con esta ordenanza cortan la circulación de extremo a extremo, prácticamente ni cota Chiclayo, se va por las barriadas.

Participante 3: Nos están mandando por donde no se puede circular

Participante 1: El alcalde están diciendo pasen por este puente, que no está habilitado para mototaxis. Entonces yo me voy a hacer de la vista gorda, pasa por la zona rígida. Es decir ni siquiera ha dado las condiciones para que se pueda dar de buena manera la ordenanza.

Moderador: Que ha dicho el alcalde, como sus argumentos más fuertes para tomar esta decisión

Participante 1: Que los mototaxistas somos delincuentes y por querer orden.

Participante 2: Su argumento del alcalde técnicamente está mal. Nos han dicho que vayamos por la fiscaal cuando eso está designado para vehículos pesados.

Participante 3: Te manda prácticamente a la vía de evita miento, donde pasan tráileres, donde es peligroso para las mototaxis.

Participante 1: Yo recuerdo una vez cuando estaba en la vía de evita miento, un mototaxista me intervino y me dijo que la vía de evita miento no es para los motaxistas. El alcalde frente a eso, nos está mandando frente a eso nos está mandando para pasar a una vía para toda clase de vehículos menos para nosotros, los mototaxistas

## DESARROLLO DEL ARBOL DE PROBLEMAS

### Identificación del Problema

CAUSAS		CONSECUENCIAS
<p>Razones</p> <p>Permitir la abundancia de mano de obra barata, tras el aumento del desempleo.</p> <p>Beneficiar a otras empresas de transporte.</p> <p>Excusas</p> <p>Ordenamiento de la ciudad de Chiclayo</p> <p>Combatir la delincuencia.</p> <p>Solucionar la congestión vehicular de la ciudad.</p> <p>Acabar con la informalidad.</p>	<p>ORDENANZA</p> <p>007-2018 MPCH/A</p>	<p>Para los moto taxistas</p> <p>Desocupación, desempleo, baja de canasta básica familiar, disminución de los salarios.</p> <p>Menos horas de descanso.</p> <p>Explotación laboral.</p> <p>Para los usuarios:</p> <p>Alza del costo de vida (aumento de pasajes). Disminuye la economía.</p>

CAUSAS		CONSECUENCIAS
<p>Conversar con las autoridades, para una solución al problema y plantearle propuesta de nuevo anillo vial. Tiene que existir voluntad política del consejo municipal.</p> <p>Se tiene que ganar el apoyo de la comunidad.</p> <p>Informar a los moto taxistas de la nueva propuesta.</p> <p>Desarrollar más organización de las moto-taxistas.</p> <p>Se tiene que desarrollar previa asamblea general.</p> <p>Se necesita el apoyo de las instituciones públicas y privadas tales como el colegio de ingenieros y abogados, para un sustento de un nuevo plan de orden vehicular.</p>	<p>NUEVO ANILLO VIAL PARA CHICLAYO</p>	<p>Real ordenamiento vehicular.</p> <p>Trabajo para la gran mayoría de los mototaxistas.( aunque aún como sub-empleo)</p> <p>Aumento de la canasta básica familiar.</p> <p>Activación de la economía popular.</p> <p>Un Chiclayo más ordenado- Ordenamiento de los puntos críticos.</p>

**Propuestas de solución al Problema**

## **ANEXO 02. GUIA DE ENTREVISTA PARA DIRIGENTES DE MOTOTAXI**

### **Características personales**

- Experiencia política
- Militancia política
- Años siendo dirigente
- Experiencia en el mototaxismo

### **La organización de los mototaxistas**

- Historia de los mototaxistas en Chiclayo
- Opinión sobre la organización de los mototaxistas en Chiclayo
- Luchas emprendidas por los Mototaxistas en la ciudad.
- Conocimiento sobre anteriores ordenanzas.
- Historia de la organización a la que pertenece
- Características de la organización
- Relación entre organizaciones
- Opinión sobre los principales dirigentes

### **Sobre la ordenanza 007-2018/MPCH/A**

- Conocimiento sobre la Ordenanza Municipal N° 007-2018/MPCH/A.
- Opinión sobre la Ordenanza Municipal N° 007-2018/MPCH/A.
- Enfrentamiento a la Ordenanza Municipal N° 007-2018/MPCH/A.
- Proceso de organización contra la Ordenanza Municipal N° 007-2018/MPCH/A.
- Respuesta de la Municipalidad
- Desarrollo de la protesta
- Declive de la Protesta
- Participación en la protesta
- Opinión sobre la protesta.

## **ANEXO 03. GUIA DE ENTREVISTA PARA FUNCIONARIOS Y AUTORIDADES**

### **Sobre el Mototaxismo y el Transporte**

- Opiniones sobre el Mototaxismo
- Opiniones sobre el transporte en la ciudad
- Normatividad sobre el transporte
- Trabajo del estado sobre el transporte

### **Sobre la Ordenanza Municipal N° 007-2018/MPCH/A.**

- Opinión sobre la ordenanza
- Proceso de elaboración y aprobación de la ordenanza.
- Dificultades para la aplicación de la ordenanza
- Consideraciones sobre la pertinencia de la ordenanza
- Nivel de participación en la elaboración de la ordenanza

## **ANEXO 04. GUIA DE ENTREVISTA PARA MOTOTAXISTAS DE BASE**

### **Primera Parte: Presentación**

- Nombre
- Edad
- Nivel Educativo
- Lugar de Procedencia
- Paradero
- Familia- hijos

### **Segunda Parte: Preguntas sobre el trabajo de moto taxista**

- ¿Hace cuánto tiempo se dedica al trabajo de moto-taxista?
- ¿Por qué entro a trabajar como mototaxista?
- ¿Es su principal actividad económica?
- ¿Cuántas horas diarias trabaja?
- ¿Cuánto gana diariamente?
- ¿Trabaja todos los días? Cuantos días descansa?
- ¿La mototaxi que utiliza es propia o alquilada?
- ¿Tiene otros familiares trabajando en mototaxi?

### **Tercera parte: La organización de los mototaxistas**

- ¿Pertenece a alguna asociación o trabaja independiente?
- ¿Pertenece a un paradero fijo?
- ¿Hace cuánto tiempo trabaja así? ¿Que lo llevo a mantener ese estilo de trabajo?
- Para asociado: Mencione las ventajas y desventajas de mantenerse asociado
- Para independiente: Mencione las ventajas y desventajas de mantenerse independiente.
- ¿Conoce el procedimiento para inscribirse en una asociación y tener un paradero fijo?
- ¿Cuál es su opinión de la situación actual de la organización de las mototaxis en la ciudad de Chiclayo?

### **Cuarta parte: Sobre la ordenanza 007-2018/MPCH/A**

- ¿Cuál es el problema principal que tiene los moto-taxistas en el presente periodo?
- ¿Tiene relación con la ordenanza 007/2018/MPCH/A?

- ¿Cuáles son las razones que el alcalde y el MPCH han planteado para dar la ordenanza 007/2018/MPCH/A?
- ¿Cuáles son los argumentos que se plantean en favor a la ordenanza?
- ¿Cuáles son los efectos que ha tenido la ordenanza 007-2018 para los moto-taxistas?
- ¿Cuáles son los efectos que ha tenido la ordenanza 007-2018 para su familia?
- ¿Cuáles son los efectos que ha tenido la ordenanza 007-2018 para su persona?
- ¿Cómo se han organizado las moto-taxistas frente a la ordenanza?
- ¿Cuál ha sido la respuesta de las autoridades?
- ¿Cómo piensan que se puede solucionar el problema?

## **ANEXO 05. GUIA DE ENTREVISTA PARA MOTOTAXISTAS TRANSGRESORES.**

### **Consciencia de Transgresión**

- ¿Sabes que esta es una zona restringida?
- ¿Sabes que estas infringiendo?
- ¿Por qué lo haces? ¿Qué te motiva a hacerlo?

### **Consciencia de Riesgo**

- ¿Sabes que te estas arriesgados? ¿Porque lo haces?
- ¿Existen horarios más riesgosos que otros? explícate
- ¿Existen lugares más riesgosos que otros? explícate
- ¿Qué haces para evadir la policía?
- ¿Si te capturan qué harías?

**ANEXO 06: FOTOGRAFIAS DE MOTOTAXISTAS EN ACTO TRANSGRESIVO.**



Mototaxistas transgrediendo zona restringida. Av. Balta- Leguia.



Mototaxistas transgrediendo la zona restringida de Banco de la Nación



Mototaxistas transgrediendo la zona restringida de Banco de la Nación



Mototaxistas transgrediendo la zona restringida de Av. Leguía.

## ANEXO 07. MODELO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Usted ha sido invitado a participar en una investigación cuyo objetivo es conocer los efectos psicosociales de la Ordenanza Municipal N<sup>a</sup> 007-2018 en los mototaxistas de la ciudad de Chiclayo.

Para lograr dicho objetivo, usted tendrá una entrevista con el investigador (Nombre del investigador...) sobre distintos aspectos relacionados con la actividad del mototaxista, la Ordenanza Municipal N<sup>a</sup> 007-2018 y la organización de los mototaxistas lo que tomará alrededor de 45 minutos (tiempo que estima dure la aplicación de instrumentos).

Su participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún propósito fuera de los de ésta investigación. Sus respuestas a la entrevista y al cuestionario serán codificadas para mantener el anonimato, y su nombre no aparecerá en ningún reporte parcial o final del estudio.

No existen riesgos aparentes para usted al participar en este estudio, y si no le agrada puede abandonarlo en cualquier momento sin que esto acarree perjuicio alguno. Tiene derecho de hacer cualquier pregunta al respecto al investigador y también la posibilidad, si así lo desea, de conocer los resultados personales de las entrevistas

Con su participación, usted contribuirá a incrementar el conocimiento acerca del tema en estudio.

Acepto participar voluntariamente en esta investigación cuyo propósito y demás condiciones indicadas líneas arriba me han sido debidamente explicados.

-----

Nombre

-----

Firma

-----

Fecha