

El mototaxismo en relación con la imagen de ciudad y del ciudadano: Una mirada desde la prensa local en la ciudad de Montería¹

The image held by the city and citizens about mototaxismo: A look from the local press in Montería city

Marleny Restrepo Valencia²

Luz Esthella López Jiménez³

Restrepo, V. Marleny. López, J. Luz E. miradas N°12 – 2014. ISSN: 0122 994X. Págs 37 - 51

Recepción: Mayo 2 de 2014

Aprobación: Noviembre 11 de 2014

Publicación: Diciembre 15 de 2014

Resumen

El argumento central de este artículo, es cómo los medios de comunicación construyen realidades y movilizan acontecimientos sociales, en este caso específico se analizará la incidencia de la prensa local de la ciudad Montería (Meridiano de Córdoba), en la construcción de la imagen de ciudad y de ciudadanos que se proyecta en las noticias emitidas desde el año 2003 a 2010, sobre la actividad del mototaxismo como transporte público en la ciudad.

Palabras Clave: Mototaxismo, Imagen de ciudad, Ciudadanos, Montería.

1 Este artículo es resultado del proyecto de investigación “La construcción de ciudad y de los ciudadanos: una mirada desde los medios de comunicación” desarrollado por el grupo de investigación Sociedad, Imaginarios y Comunicación-SIC de la Universidad de Córdoba-Montería.

2 Doctora en Ciencias Políticas. Directora Grupo de Investigación Sociedad, Imaginarios y Comunicación –SIC-Docente titular Universidad de Córdoba. Colombia. restrepo_es@yahoo.es

3 Licenciada en educación básica con énfasis en Ciencias Sociales, Investigadora Grupo SIC. Universidad de Córdoba. Colombia. luzunicor@hotmail.com

Abstract

This article presents results from a research study conducted in Montería (Colombia) about how the media constructs realities and evokes social events. In this particular case, we analyze the incidence of the local press (Meridian of Cordoba) on the popular image of a widespread phenomenon in the city known as “mototaxismo” (motobike taxis). We also describe how this was initially presented to the community, its boom and the regulations that the local administration had to assume on this type of informal public transportation.

Key Words: Mototaxismo, Citizens, Public image of city, Montería.

Introducción

Los análisis que se presentan en este artículo parten de la construcción de la realidad que los medios de comunicación hacen sobre la actividad del mototaxismo como transporte público en la ciudad de Montería. Para explicar los resultados, se toma como principal referente al sociólogo Niklas Luhmann desde los conceptos de: medios de comunicación, heterorreferencia y autorreferencia en el proceso comunicacional, enmarcados en la evolución del fenómeno del mototaxismo, donde se tocan aspectos como: presentación del problema y medidas de regularización.

A partir de la prensa, se analiza el rol que los mototaxistas desempeñan como ciudadanos en relación con sus prácticas legales/ilegales. También se deja ver que esta actividad es el medio con el que ellos consiguen los recursos para mantener a sus familias, supuesto que se establece como argumento principal para defenderla ante los cuestionamientos de las autoridades y los medios de comunicación. Así, los

mototaxistas cobran protagonismo en la ciudad ya que en defensa del derecho al trabajo realizan distintos tipos de movilizaciones, ya sea mediante las vías de hecho (protestas, desordenes) o mediante las vías formales (tutelas, derechos de petición o agremiaciones). A partir de allí será posible observar las motivaciones y las formas como los ciudadanos monterianos, en este caso los mototaxistas, ejercen su rol de ciudadanos.

Enfoque conceptual: construcción de la realidad desde los medios de comunicación

En la investigación *La construcción de ciudad y de los ciudadanos: una mirada desde los medios de comunicación*, fue importante explicar el proceso mediante el cual los medios de comunicación construyen la realidad mediática en tanto desvirtualización de los hechos concretos que ocurren en la sociedad. De acuerdo Luhmann (2007), en las consideraciones siguientes deberán entenderse como medios de comunicación,

todas aquellas disposiciones de la sociedad que se sirven para propagar la comunicación de medios técnicos de producción masiva. De este modo se debe pensar en libros, revistas y periódicos, en lo referente al medio impreso, así como en producciones fotográficas o electrónicas de todo tipo, en la medida en que su producción sea en gran número y esté dirigida a sectores desconocidos (p. 2).

Los aspectos mostrados a continuación fueron elementos claves en el desarrollo metodológico de este ejercicio investigativo.

Los medios de comunicación están expuestos a ser aceptados o desaprobados, según el contenido de la comunicación que emitan. De allí que Luhmann (2007), sostenga que,

los medios de masa no pueden hacer justicia a la exigencia de que la comunicación se ajuste a cada individuo en particular. De ahí que cada participante tenga la posibilidad de tomar de la oferta comunicativa lo que le conviene (p. 4).

Es por ello que se puede hablar de la realidad de los medios en doble sentido, entendiendo la diferencia como un elemento que duplica realidad.

Según Luhmann (2007), «una comunicación es comprendida cuando alguien ve, oye, lee y entiende, y después de esto desprende una comunicación posterior» (p. 5). Los *mass media* tienen la necesidad de no permitir que la comunicación se bloquee; por eso se obligan a duplicarla. Y dicha duplicación no se da a raíz de un espacio y tiempo determinado sino de lo que las personas piensan y entienden sobre lo que los medios dicen acerca del hecho concreto que ha ocurrido. Para Luhmann, «Lo que es realidad para los medios de comunicación de masa, es aquello que los otros tienen por realidad, porque lo han tomado de ellos» (p. 6).

El mecanismo de la prensa funciona de manera que la primera noticia describe un acontecimiento concreto a partir del cual se generan diversas opiniones provenientes de diferentes esferas sociales. En una segunda noticia son esas opiniones las que se presentan como novedad. La divulgación de esta nueva realidad permitirá el conocimiento de los diferentes puntos de vista de la sociedad en sus distintas esferas, ocasionando que sus actores reaccionen de

modos diferentes, produciendo una nueva noticia. Se entiende así que el quehacer de los medios ya no se verá simplemente como secuencia de operaciones sino como secuencia de observaciones (Luhmann, 2007, p. 6), poniendo en tela de juicio la veracidad de los medios de comunicación, que consecuentemente se ven obligados a construir realidades distintas frente a su propia realidad.

En ese sentido, Luhmann (2007), también sostiene que:

El sistema toma su tiempo y forma todas sus operaciones considerando que las demás ya irán sucediendo. De esta misma manera trabaja el sistema de los medios de masas: con el presupuesto de que su comunicación deberá proseguir en las horas y en los días subsecuentes. Cada emisión se compromete con la siguiente emisión. Nunca se trata de la representación del mundo tal como es en el momento (p. 16).

Así, la dinámica se mantiene latente gracias a las funciones de autorreferencia y heterorreferencia.

Se entiende autorreferencia como el “estímulo que ocasiona la irritación y actúa como novedad y sorpresa en la comunicación subsiguiente, esta estimulación no es de origen interno ni externo, simplemente se propone asimismo como estimulación auto producida y se mantiene constantemente en este proceso, sostenido por un requisito ineludible de la comunicación que son los temas, los cuales representan la heterorreferencia, que permitirá organizar la memoria de la información determinando si un tema se debe cambiar o seguir”. (Luhmann 2007, Luhmann 1998 y Corsi y otros 1995)

Cada una de estas características teóricas fue objeto de análisis en las noticias de prensa que abordaron el tema del mototaxismo en Montería y a partir de las cuales se construyó una descripción de la evolución de este fenómeno en la ciudad.

Presentación de resultados

De acuerdo con lo publicado en la prensa, la evolución del fenómeno del mototaxismo se presentó en dos etapas denominadas: a) Presentación del problema y b) Regularización del fenómeno. En la primera etapa se describe el auge del mototaxismo atribuido a la administración del alcalde Luís Jiménez Espitia (2000-2003). En su momento, según la prensa local y los transportadores, esta actividad se calificaba como “la problemática del mototaxismo”.

La segunda etapa se hizo visible en las administraciones 2004-2007 y 2008-2011. Fue durante estos mandatos que se emprendieron “correctivos” para ajustar este tipo de transporte. Pero es en las administraciones de los alcaldes siguientes que se promulgan decretos y medidas para regular una actividad que está tipificada como ilegal, ya que las motocicletas no están contempladas como vehículos que puedan prestar el servicio de transporte público al carecer de las garantías de seguridad necesarias para la movilización de pasajeros.

Evolución del fenómeno del mototaxismo

Para el año 2003 (último año del periodo del alcalde Jiménez Espitia), esta modalidad de transporte público empieza a ser cuestionado; la prensa comienza a calificarlo como actividad ilegal y como problema para la ciudad. Así, estos medios de comunicación se convierten en voceros de la inconformidad de la ciudadanía y en especial del gremio de transportadores de la

ciudad, quienes se están viendo afectados por la proliferación de motocicletas que hacen las veces de transporte público, lo que las convierte en un problema para la ciudad. Esto se evidencia en el registro de noticias entre los años 2003 a 2006, periodo durante el cual esta forma de transporte público, se mantuvo como uno de los principales temas de interés sobre los que la prensa hacía referencia (ver Figura 1).

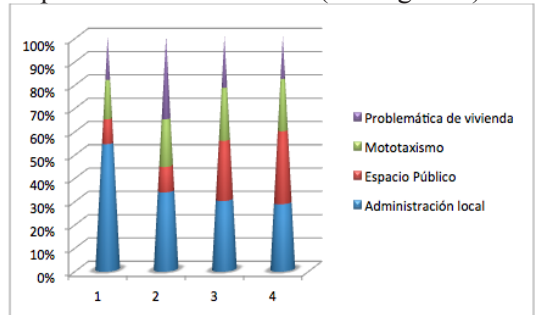


Figura 1. Registro de noticias por temática entre los años 2003-2006. Elaboración propia.

En la etapa de surgimiento y auge del fenómeno del mototaxismo, la prensa local se va a ocupar de este y lo va a caracterizar como un problema para la ciudad. De acuerdo con las expresiones que utiliza la prensa para hacer públicas las noticias sobre este tipo de transporte, el problema adquiere diferentes dimensiones que van desde ser considerado como un transporte ilegal y peligroso hasta atribuirle la responsabilidad de acabar con el transporte legalmente constituido. Esta imagen de problema va a estar señalada en los diferentes titulares y noticias:

El 80% de motos, con Soat falso:

El 80% de las motos que circulan en Montería tienen los seguros obligatorios falsos (...) estas denuncias hechas por los transportadores organizados de la ciudad, quienes insistieron en que las autoridades tienen que

extremar la vigilancia con estos documentos, pues está en riesgo la vida de las personas que circulan en dichos vehículos (El Universal, 2003, p. 3A).

Transporte ilegal está acabando con el servicio de buses urbanos:

El 45 por ciento de los buses urbanos que operan en Montería están paralizados por la proliferación de transporte ilegal. (...) el directivo del gremio de los transportadores manifestó que es necesario buscar medidas definitivas para que cada quien haga lo que le corresponde y que la administración municipal cumpla con las exigencias de la ley. [También] planteó la posibilidad de proponer un pico y placa para las motos que circulan en la ciudad con el fin de frenar la proliferación de las mismas y evitar los múltiples accidentes que se registran en la capital cordobesa (El Universal, 2003, p. 6A).

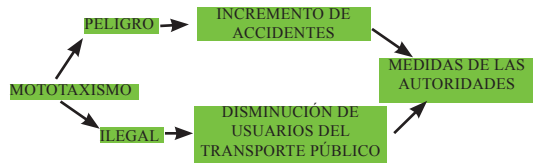
Mototaxistas incrementan accidentalidad en Montería:

Los transportadores son conscientes de la falta de empleo que existe en la ciudad pero el problema social no justifica la ilegalidad. Los transportadores denunciaron que los mototaxistas están disparando el índice de accidentalidad en la capital. Los mototaxistas son un maremágnum de ruido y peligro y se disputan los

pasajeros poniendo en riesgo la vida de los monterianos. Afirma el representante de los transportadores, las autoridades no deben darse por vencidas ante la manifestación de este sistema. Insistió el transportador (El Universal, 2003, p. 6A).

El contenido de estas noticias puede ser considerado como una denuncia pública que censura la actividad del mototaxismo. No solo se la señala como ilegal sino que además se considera a esta ilegalidad como peligrosa en tanto pone en riesgo la vida de quienes utilizan estos vehículos como medio de transporte público. Así, el mototaxismo queda enmarcado en dos conceptos claves (ilegalidad y peligro) que van a determinar las dos principales características con las cuales se le vincula a este fenómeno.

Figura 2. Caracterización del mototaxismo como problema en la ciudad de Montería.



Fuente: elaboración propia.

De acuerdo con esto, se encuentra que la actividad del mototaxismo es causante de la disminución del número de usuarios que utilizan el transporte de buses urbanos en la ciudad de Montería. También se le acusa del incremento de los índices de accidentalidad registrados en la ciudad. Se manifiesta así el desacuerdo de la ciudadanía, representada en este momento por las personas que pertenecen al gremio de transportadores legalmente constituido. Desde lo publicado en la prensa en relación con esto, se puede leer que el mototaxismo

es una actividad que proyecta una imagen negativa de la ciudad, ante lo cual se debe tomar medidas.

Las disposiciones tomadas por las autoridades para controlar la actividad del mototaxismo, actúan como una respuesta a las continuas denuncias públicas realizadas por miembros del gremio transportador a través de la prensa local de la ciudad. Estas medidas tienen como objetivo evitar el efecto nocivo causado en el transporte urbano y reducir los índices de accidentalidad e inseguridad, patologías de la ciudad que son atribuidas a dicho fenómeno.

En ese sentido, acciones como la realización de un censo (que buscaba identificar por medio de un carné a los mototaxistas de Montería), derivó en un conflicto de orden público en la ciudad, ya que los mototaxistas que quedaran por fuera no serían carnetizados, razón por la cual se les impediría trabajar. Esta decisión de las autoridades provocó la reacción de un gran número de personas que se dedicaban a esta actividad, quienes protagonizaron protestas, bloqueos y desordenes. Pero pese a la presión, las autoridades anunciaron mantener los controles.

Otra disposición fue la implementación del pico placa, medida ante la cual los mototaxistas reaccionaron de forma negativa cambiando sus placas para evadir los controles de las autoridades. El desarrollo de las siguientes noticias permite contextualizar la situación antes descrita.

Inconformes mototaxistas sin censar bloquearon:

Era de esperarse, más de 3 mil rapimotos que no están en el censo protagonizaron protestas. Lo que deberán controlar las autoridades son

los abusos que cometieron en la protesta y los que pretenden cometer. Los mototaxistas que protestaron ayer son los que no están censados y no portan el carné (*sic*) y a los cuales no se les permite trabajar. Por esta razón las autoridades anunciaron que estas personas serán perseguidas por las autoridades por los disturbios que protagonizaron en la protesta (El Meridiano, 2003, pp. 1A, 6A).

Le quitan la placa a los vehículos. Mototaxistas evaden el pico y placa

Cualquier medida que se tome en la ciudad para controlar el mototaxismo en Montería resulta inútil. Ante el continuo caso de cambio de placas de moto para evadir la medida del pico y placa, la Secretaria de Tránsito anuncio (*sic*) la intensificación de los operativos de tránsito en todos los sectores (El Meridiano, 2003, p. 3A).

Las anteriores noticias no solo describen las características de las implicaciones de esta forma de transporte público en la ciudad de Montería, sino también las de aquellas personas que desempeñan esta actividad. Con estas noticias se puede definir a los mototaxistas como las personas que causan desordenes e incumplen las medidas dispuestas por las autoridades, reaccionando con actuaciones de desobediencia civil.

Proceso de regularización del fenómeno

La regularización del fenómeno del mototaxismo se llevará a cabo durante las administraciones de León Fidel Ojeda

(periodo 2004 al 2007) y Marcos Daniel Pineda García (periodo 2008 al 2011). Durante estas dos administraciones se expedirán decretos y se tomarán medidas encaminadas a establecer un orden en el caos vehicular que enfrenta la ciudad a causa del auge de esta actividad.

Pico y placa para las motos

El alcalde León Fidel Ojeda inicia su período administrativo con medidas similares a las propuestas por la administración anterior, tales como el decreto que reglamenta el pico y placa para las motos y la exigencia del porte de documentos judiciales a las personas que se dedican a esta actividad. Esta última situación se focaliza fuertemente debido a la inseguridad que en ese momento se estaba viviendo en la ciudad y a la cual la administración responde con la promulgación de normas más drásticas que pretenden contrarrestar el problema de la inseguridad a través de la regularización de las personas que se dedican a prestar este tipo de servicio de transporte.

Cuando se habla de regularización de este modo de transporte público, se evidencia que la actividad empieza a penetrar en la estructura social de la ciudad. Y es que pese a las presiones del gremio transportador y a las medidas tomadas por las autoridades, ha sido imposible eliminar la actividad del mototaxismo. Así lo certifican las medidas del gobierno municipal en el sentido de permitir que este tipo de transporte pueda continuar, pero bajo unos controles destinados a evitar que el fenómeno siga creciendo. La prensa visibiliza este tipo de medidas así:

Listo el decreto para motocicletas:

En medio de amenazas de protesta por parte de los mototaxistas, la medida del

pico y placa para ese tipo de vehículos en Montería será socializada previo a la expedición. Así lo anunció la alcaldía. Es necesario hacer un análisis de fondo y poder tomar una determinación. (...) Sabemos del pesado tráfico de Montería y que de alguna forma hay que buscarle solución. Afirmó el representante del ministerio público (El Universal, 2004, p. 2A).

Pico y placa: Policía en alerta por posible protesta de mototaxistas:

Ante las posibles acciones de protesta de los mototaxistas contra la medida del pico y placa, el coronel de la Policía de Montería manifestó: Todos son testigos de la preocupación ciudadana por el alto índice de accidentalidad y desde ese punto de vista es que se debe analizar la decisión del Alcalde (El Meridiano, 2004, p. 3A).

Exigirán certificado judicial a mototaxistas:

La administración local en conjunto con el departamento administrativo de seguridad (*sic*) (DAS) empezarán a exigir el certificado judicial a los mototaxistas de la ciudad con el fin de contrarrestar los actos delictivos en la jurisdicción y que podrían estar cometidos por personas que se transportan en moto. Debido a que hay mucha delincuencia en Montería y los actos son cometidos por

personas en moto, por eso es factible implementar normas como estas, para demostrar que los mototaxistas no tienen ningún antecedente ilegal (El Universal, 2004, p. 7A).

Drásticas restricciones a las motos:

Para prevenir los hechos de sangre como los que se han presentado en los últimos días en la ciudad, causados por sicarios que se movilizan en motocicletas, ante esta situación las autoridades decidieron expedir medidas más drásticas, como la prohibición del pasajero hombre, los fines de semana por la noche (El Universal, 2004, p. 1A).

Las anteriores noticias evidencian que el mototaxismo es más que una actividad económica informal. En este momento es un problema social al cual están asociados, al parecer, un sinnúmero de factores de diversa índole, pues ya el discurso de la prensa hace referencia al “decreto para motocicletas”, lo que demuestra la imposibilidad de las autoridades para acabar con la actividad. Por esa razón las “drásticas restricciones” para regularizarlo.

Día sin moto

Frente a las protestas y fuertes críticas que son publicadas en la prensa, las medidas de control se intensificaron por parte de la autoridad municipal. Los continuos enfrentamientos entre mototaxistas y autoridades se han convertido en una manera de estabilizar el fenómeno, ya que las respuestas de los mototaxistas obligan a la administración a evaluar nuevamente las medidas, dándoles tiempo para que sigan con su actividad. De acuerdo con

las características de la situación, puede afirmarse que en este momento la tensión es el punto de equilibrio. El desarrollo del fenómeno está dado por la constante entre la toma de medidas de las autoridades y la inmediata respuesta de los mototaxistas.

La promulgación de un nuevo decreto que aumenta en otro día a la semana sin moto en la ciudad, va a estar caracterizada por la reiteración de nuevas/viejas situaciones que han sido focalizadas por la prensa. Entre otras, se tiene el clima de zozobra ante la alteración del orden público que se genera por la imposibilidad de concertación entre el gobierno municipal y los mototaxistas.

Un segundo aspecto tiene que ver con las frecuentes denuncias de hechos de corrupción cometidos por algunos mototaxistas y miembros de la administración municipal que se aprovechan de las restricciones impuestas por las autoridades locales para sacar partido. Otro factor importante son las protestas de algunos habitantes de sectores residenciales del centro de la ciudad que se quejan por el aumento del flujo de motos, lo cual ha alterado la tranquilidad de esos sectores.

A la altura del desarrollo sobre el que ha girado la “problemática del mototaxismo” en la ciudad de Montería, son varias las imágenes que persisten y que se visibilizan en la prensa local. De un lado, la calificación de transporte ilegal; del otro, la presión del gremio transportador debido al impacto negativo que dicha actividad acarrea al sector legalmente constituido. Asimismo, también se advierte sobre la persistente violación de las normas y decretos por parte de los mototaxistas, y el cuestionamiento que desde la prensa se le hace a la administración local en el sentido de falta de autoridad para controlar el auge de esta actividad, lo que desencadenará el cambio del decreto de pico y placa por la

medida del día sin moto. Al respecto, se señalan las siguientes notas periodísticas:

Sin control: ¿quién manda en la ciudad?:

Mas (*sic*) de tres mil mototaxistas (*sic*) bloquearon el puente son la prueba de la falta de autoridad que reina en Montería. De nada sirve que el gobierno insista en que el mototaxismo es ilegal, si nada hace por controlar su proliferación. La deficiencia de un buen servicio de transporte era la excusa para que la alcaldía no ejerciera control sobre el mototaxismo, sin embargo en la actualidad a pesar de haber renovado el sistema de transporte en la ciudad, el fenómeno del mototaxismo sigue siendo incontrolable, aunque han incrementado medidas como el pico y placa (*sic*) restricción del parrillero hombre (*sic*) entre otras, los mototaxistas son los primeros en pasarse por la faja estas medidas, lo que hace incontrolable la situación (El Meridiano, 2005, p. 3A).

Metrosinú: proyecto tambalea:

Los más de 150 mil pasajeros que le quitan a diario los mototaxistas al transporte público legal tiene tambaleando el proyecto de Metrosinú, según el gerente de Metrosinú no está alcanzando para las cuotas de cancelación del crédito (*sic*) quien aseguro que si la situación persiste le tocará devolver los vehículos hasta ahora adquiridos

y puestos al servicio, terminando definitivamente con el proyecto (El Meridiano, 2005, p. 2A).

No aprenden: mototaxistas siguen ignorando la ley:

En un círculo vicioso se ha convertido la lucha entre las autoridades y los mototaxistas, quiénes se pasan por la faja las normas que regulan el tránsito y las altas sumas de dinero que les cobran por las multa, ¿será que estas no son suficientes para que aprendan? (El Meridiano, 2005, p. 3A).

Mototaxismo puede tipificarse como enriquecimiento ilícito:

La actividad del mototaxismo puede tipificarse como enriquecimiento ilícito porque es ilegal, así lo indico (*sic*) el gremio transportador de Montería, quienes se encuentran intranquilos por la proliferación del fenómeno (El Universal, 2005, p. 6A).

Se acaba pico y placa: día sin moto:

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

Prohibición de circulación de motos por el centro de la ciudad

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

El centro quedo (*sic*) vedado para mototaxistas:

Por disposición del Alcalde quedó prohibido el tráfico de motos por el centro de la ciudad de Montería y quienes incumplan serán fuertemente sancionados. El Alcalde, León Fidel Ojeda recordó a los mototaxistas que la adopción de esta medida se debe al cumplimiento de órdenes del presidente de la república, donde los alcaldes se encuentran obligados a regular esta actividad ilegal de transporte público, que va en detrimento de las empresas legalmente constituidas. Una de las propuestas del Alcalde, es que a largo plazo, esta actividad desaparezca definitivamente, pero para esto es necesario que todos los ciudadanos asuman el compromiso. Por último

el Alcalde agregó que esta decisión es producto de una disposición de carácter nacional y por eso hay que acatarla y cumplirla (El Universal, 2006, p. 7A).

Mototaxismo: actividad que empieza a “Organizarse”/ “Legalizarse” desde la administración local

El inicio de la administración del alcalde electo, Marcos Daniel Pineda, se caracteriza por la ratificación de los decretos que se encontraban en vigencia. Pese a que en su campaña se comprometió con sus posibles electores —léase los mototaxistas— a derogar el decreto que prohibía el día sin moto por considerar que afectaba el normal funcionamiento de las actividades de muchos monterianos, llama la atención que una de sus primeras acciones como mandatario local sea mantenerlo en vigencia.

A lo largo del primer año de mandato del alcalde Pineda, es clara una posición conciliadora de parte de la administración local. El alcalde busca “ordenar” el centro de la ciudad y hacer cumplir las restricciones impuestas a los mototaxistas para evitar el desorden vehicular, especialmente en el sector del centro de la ciudad. Dichas medidas no buscan acabar con la actividad de este tipo de transporte público como tal, sino hacer cumplir las restricciones impuestas, para lo cual ha establecido acuerdos con los mototaxistas.

Asimismo, persiste en mantener la idea de que “el día sin moto es clasista y excluyente”. Con esta posición deja ver que la actividad de transporte de pasajeros es necesaria, amparado en varios supuestos. Uno de ellos es el reconocimiento de la carencia de fuentes de empleo; y otro, es la utilidad de este servicio para grandes sectores de población de la ciudad.

Se proponen varias estrategias a fin de regularizar el grupo de mototaxistas. En primer término, se plantea realizar de un censo que busca determinar el número de personas dedicadas a esta actividad y que de alguna manera se constituye en un indicador para conformar el proceso de legalidad, pues la ilegalidad empieza a verse desde quienes no están censados. En segundo término, se insiste en la conformación de una organización que agremie a los mototaxistas, que cuente con un vocero oficial, el cual va a tener participación en el Comité de Movilidad propuesto por la actual administración. Todas estas dinámicas muestran el proceso mediante el cual se ordena o regulariza aquello que se considera ilegal, para que la ciudadanía lo acepte y empiece a convivir con el fenómeno, sin que afecte su tranquilidad dentro de la ciudad.

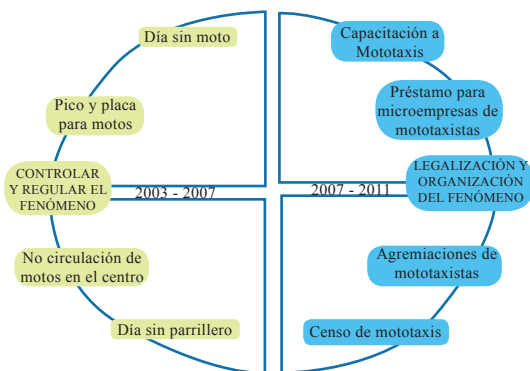


Figura 3. Desarrollo del mototaxismo en la ciudad de Montería. Fuente: elaboración propia.

En el proceso de organización y legalización de la actividad, es importante resaltar que la dinámica del mototaxismo se ha modificado. Se puede identificar que la administración local tiene ahora una actitud conciliadora para lidiar con el problema, a diferencia de la etapa de control y regularización que se dio en los primeros cuatro años y que buscaba reducir el problema a la mínima expresión

hasta poder eliminarlo. Lo que demuestra este proceso, a partir de lo publicado en la prensa, es que las autoridades o los administradores de la ciudad no han podido resolver el problema del mototaxismo. A ello corresponden las estrategias para convertirlo en un elemento casi invisible que se mimetiza en las dinámicas urbanas que a diario se vivencian en la ciudad.

En esta nueva dinámica, la administración niega tener intenciones de acabar con el gremio. Este anuncio no solo deja ver una actitud de conciliación por parte de las autoridades, sino que además permite identificar el reconocimiento de los mototaxistas como un gremio transportador en la ciudad; realidad que es confirmada con la organización de la asociación de mototaxistas y la escogencia del presidente que los va a representar. Con estas dos nuevas dinámicas, la presión que ejercen los transportadores tendrá menos incidencia en las medidas que pueda tomar la administración y en la manera como se desencadene este fenómeno en la ciudad.

Como puede verse por el recorrido realizado hasta ahora, esta modalidad de transporte ha venido adquiriendo una especie de "legalidad". Si bien continúa siendo para algunos sectores de la sociedad monteriana una actividad ilegal, en los últimos años ha logrado conformar una organización que les ha permitido tener un protagonismo que se ha visto reflejado en diversos asuntos como el nombramiento de representantes con los cuales la administración local ha tenido que dialogar, realizar propuestas de capacitación en proyectos productivos a la administración local, negociar como asociación el reajuste de sus tarifas, solicitar la carnetización como medio para distinguir a los mototaxistas legales de los ilegales, o recibir asistencia en salud y microcréditos.

El fenómeno del mototaxismo en relación con las categorías de autorreferencia y heterorreferencia

A partir de lo que expone la prensa y de la descripción realizada sobre el fenómeno del mototaxismo —en correspondencia con las categorías de *autorreferencia* y *heterorreferencia* abordadas por el sociólogo Niklas Luhmann (2007)—, es posible observar que en el sistema de los medios de comunicación (específicamente el Meridiano de Córdoba), las noticias antes referenciadas actúan como estímulo para que se empiece a hablar del fenómeno del mototaxismo siempre enmarcado dentro de la categoría de problema. De este modo es común asociarlo con términos como: falso, ilegal y accidentalidad, que tienen una carga semántica negativa en el desarrollo de la vida social cotidiana.

A partir de lo expuesto se evidencia la categoría de autorreferencia, ya que la prensa (Meridiano de Córdoba) da forma al escenario del fenómeno y a las operaciones que le permitirán seguir existiendo, porque para la existencia del sistema es necesario que la comunicación prosiga en un tiempo determinado. Por esta razón, cada emisión se compromete con la siguiente hasta lograr la aceptación de los lectores sobre la situación que es objeto de noticias.

Sobre la base de que el mototaxismo es una problemática urbana, la prensa crea los antecedentes a fin de que se avizoren posibles soluciones para ese fenómeno que está afectando a la ciudad. Es así como se inicia el proceso de regularización. En este ítem se explicita nuevamente la categoría de autorreferencia, donde actúan como estímulo las noticias relacionadas con el pico y placa, el día sin moto y la prohibición de motos en el centro. Todas estas soluciones se proponen para lograr controlar el problema, las cuales conllevan a la organización y legalización

del fenómeno, según la organización que hace la prensa a partir de sus continuas publicaciones.

En el recorrido sobre las dinámicas del mototaxismo es posible identificar la categoría de heterorreferencia, al tiempo que se visibiliza la autorreferencia en el sentido de que a partir del universo de noticias que crea la realidad del problema, la prensa organiza los hechos y temáticas sobre las cuales se pone en circulación la realidad para que sea leída por las personas. Por eso es posible hablar de presentación, evolución, regularización y legalización del fenómeno del mototaxismo. De este modo la heterorreferencia permite otorgar horizontes para la descripción y comprensión de la realidad que se crea a partir del sistema de los medios de comunicación.

Discusión de resultados: el ejercicio de la ciudadanía entre la legalidad y la ilegalidad

Desde la visión clásica, el ejercicio de la ciudadanía se considera como una alternativa para evitar el conflicto. En este sentido, la presencia de los ciudadanos es requerida como requisito para frenar las pretensiones contradictorias sobre el mundo público. Desde esta perspectiva, Cifuentes y Serna (2006), advierten que «una república de ciudadanos sería en esencia aquella que tiene dispuesta mecanismos institucionales, legales y legítimos para canalizar la contradicción, para racionalizar el conflicto y para reducir o eliminar la violencia, en beneficio de las garantías individuales y colectivas» (p. 17).

La forma como es presentado el tema del mototaxismo a través de los diferentes titulares y contenidos de las noticias, permite ver cómo la prensa, a partir de la concepción del ejercicio de la ciudadanía desde una visión clásica, considera que

las protestas de los mototaxistas son desordenes que alteran la tranquilidad de los ciudadanos. De acuerdo con esto, se evidencia cómo la prensa —desde el discurso que maneja— desconoce a los mototaxistas la investidura de ciudadanos al referirse a las acciones que llevan a cabo para exigir el derecho al trabajo desde el tipo de actividad que desempeñan.

Naranjo, Hurtado y Peralta (2003), sostienen que la postura armónica de la ciudadanía desde la legislación excluye a los

sujetos individuales y colectivos realmente existentes que se mueven entre la solución de los problemas de la supervivencia social y las luchas para ser reconocidos y participar en la gestión de los destinos urbanos, haciéndole esguinces al hambre y al desempleo pero también a la guerra y a los afanes de encuadramiento y control social que tratan de imponérseles desde la Institucionalidad, la violencia o el autoritarismo social (p. 15).

El mototaxismo es una actividad ilegal porque pone en riesgo la vida de las personas y afecta la economía de las empresas de transporte legalmente constituidas. Por esta razón, las personas que ejercen esta actividad no son consideradas ciudadanos, tal y como son presentadas por la prensa. Por tanto, sus acciones de protesta no son reconocidas como una forma de ejercer la ciudadanía, ya que atentan contra la armonía de la sociedad. Sin embargo, esta visión clásica de la ciudadanía fracasa porque si bien los mototaxistas atentan contra la tranquilidad social, también es cierto que estos individuos no encuentran

herramientas legales o jurídicas que les garanticen la posibilidad de exigir el derecho a tener un trabajo que les permita mantener a sus familias.

Al considerarse a los mototaxistas como actores que perturban la armonía ciudadana, se puede hablar con Joseph (1998), citado por Naranjo, et al. (2003), de:

El derecho a la ciudad, el cual, no sólo es el derecho social a la ciudad, sino el derecho natural de las sociedades urbanas, consiste también en hacer visibles, observables y, por lo tanto, merecedoras de juicio público a las fuerzas de desagregación y de exclusión. Ese derecho natural consiste en revelar hasta la tensión crítica y la explosión, la inconsistencia de los territorios y de las comunidades: las ciudades no explotan solamente por fuerzas externas sino que se desgarran en el centro mismo de sus necesidades y de sus barrios, de sus relaciones de proximidad y de sus familiaridades (p. 3A).

En este sentido, los mototaxistas, a partir de las diversas prácticas ciudadanas mostradas por la prensa, lo que hacen es exigir ese derecho a la ciudad. Sin embargo, la prensa no focaliza este aspecto.

Lo anterior caracteriza como ilegal la actividad del mototaxismo justificando las medidas de las autoridades encaminadas a acabar por completo con el fenómeno y proteger la actividad del transporte urbano legalmente constituido. De este modo se desconoce ese derecho natural a la ciudad, tal y como es reclamado por los mototaxistas. Lo que permite

conceptualizar que la legalidad genera equilibrio y la ilegalidad perturbación, entendiéndose entonces que se debe legalizar esta modalidad de transporte público para que no genere perturbaciones sociales en la ciudadanía monteriana:

Legalidad/Equilibrio

Ilegalidad/Perturbación

El ejercicio de la ciudadanía no posibilita la tranquilidad de la sociedad porque esta no ofrece garantías para que los ciudadanos, en este caso los mototaxistas, reclamen sus derechos. Así, ellos tienen que buscar y crear sus propios mecanismos de reclamo que les garanticen ser escuchados, lo que genera, en la mayoría de las ocasiones, disturbios y desordenes. En este sentido, no se puede alejar el ejercicio de la ciudadanía del conflicto porque es a partir de este que se construye el ejercicio ciudadano.

Conclusiones

El presente artículo analizó la incidencia de la prensa local de la ciudad Montería (específicamente el periódico El Meridiano de Córdoba) sobre el fenómeno del mototaxismo, dada su influencia en la construcción de la imagen de ciudad y de ciudadanos que se proyectan en las noticias emitidas desde el año 2003 al 2010.

En este orden de ideas, es importante destacar que para el análisis se tomaron en cuenta algunas consideraciones conceptuales de Niklas Luhmann (2007), quien señala a la comunicación como un elemento indispensable que le da sentido a las dinámicas de los sistemas sociales, considerando que sin comunicación sería imposible la existencia de la sociedad.

También se citaron una serie de noticias del periódico local El Meridiano de Córdoba, que van desde el origen del mototaxismo

en la administración del exalcalde del municipio de Montería Luis Jiménez Espitia (año 2003). Así las cosas, esta modalidad de transporte empieza a ser cuestionada y calificada por la prensa como actividad ilegal y como problema para la ciudad.

En este orden de ideas, de acuerdo con las expresiones que utiliza la prensa a la hora de hacer públicas las noticias sobre este tipo de transporte, se encontró que la prensa escrita del municipio —en específico el medio antes señalado— considera al mototaxismo como un problema social, ya que se entiende como un transporte ilegal y peligroso que pone en riesgo la actividad del transporte legalmente constituido. Pese a esta clasificación, este tipo de transporte se mueve en la dicotomía de las categorías legal/ilegal. Diferentes administraciones que ejercieron la autoridad en el espacio de tiempo en el que se realizó esta investigación lideraron procesos de regularización y normativización de dicho transporte, al punto que en la actualidad se convive con el fenómeno. De este modo, muchas de las actividades de la ciudad pueden verse afectadas por “el día sin monto” o el “día sin parrillero”, que son unas de las medidas más significativas en la legislación que se ha construido en el proceso de regularización del fenómeno.

Por último, se evidencia que la actividad del mototaxismo materializa las formas como los ciudadanos reclaman sus derechos, aquellos que no les son garantizados por el estado. Por eso el ejercicio de la ciudadanía se moviliza en los parámetros de la ilegalidad, convirtiéndose en un ciudadano que no permite la armonía social a la que hace referencia la perspectiva clásica de la definición de ciudadanía.

Referencias Bibliográficas

Cifuentes, M. y Serna, A. (2006). Seminario Internacional: ciudadanía y conflicto; memoria del seminario internacional, Bogotá Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

Corsi, G., Esposito, E. y Baraldi, C. (1995). Glosario sobre la teoría social de Niklas Luhmann. México, D.F.: Anthropos Editorial del hombre, ISBN: 968-859-212-9.

Luhmann, N. (2007). La realidad de los medios de masas. México, D.F.: Anthropos Editorial del hombre.

Luhmann, N. (1998). Sistemas sociales: Lineamientos para una teoría general. México, D.F.: Anthropos Editorial del hombre, Universidad Iberoamericana; Santafé de Bogotá, CEJA Pontificia Universidad Javeriana.

Naranjo, G., Hurtado, D. y Peralta, J. (2003). Tras las huellas ciudadanas. Medellín, Colombia: Instituto de Estudios Políticos. Universidad de Antioquia. IEPUDEA, ISBN: 9586556263.

El Meridiano de Córdoba. Archivo documental. Años 2003-2010.

Drásticas restricciones a las motos. (2004, marzo 31). *El Universal*, p. 1A.

El 80% de motos, con Soat falso. (2003, febrero 15). *El Universal*, p. 3A

El centro queda (sic) vedado para mototaxistas. (2006, septiembre 13). *El Universal*, p. 7A.

Exigirán certificado judicial a mototaxistas. (2004, marzo 20). *El Universal*, p.7A.

Inconformes mototaxistas sin censar bloquearon. (2003, abril 12). *El Meridiano de Córdoba*, pp. 1A, 6A.

Le quitan la placa a los vehículos. Mototaxistas evaden el pico y placa. (2003, mayo 15). *El Meridiano de Córdoba*, p. 3A.

Listo el decreto para motocicletas. (2004, marzo 9). *El Universal*, p. 2A.

Metrosinú: proyecto tambalea. (2005, abril 27). *El Meridiano de Córdoba*, p. 2A.

Mototaxismo puede tipificarse como enriquecimiento ilícito. (2005, mayo 24). *El Universal*, p. 6A).

Mototaxistas incrementan accidentalidad en Montería. (2003, marzo 14). *El Universal*, p. 6A.

No aprenden: mototaxistas siguen ignorando la ley. (2005, mayo 3). *El Meridiano de Córdoba*, p. 3A

Pico y placa: Policía en alerta por posible protesta de mototaxistas. (2004, marzo 17). *El Meridiano de Córdoba*, p. 3A.

Se acaba pico y placa: día sin moto (2005, junio 3). *El Meridiano de Córdoba*, p. 3A.

Sin control: ¿quién manda en la ciudad? (2005, abril 26). *El Meridiano de Córdoba*, p. 3A.

Transporte ilegal está acabando con el servicio de buses urbanos. (2003, marzo 7). *El Universal*, p. 6A.