INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS

EFECTOS DEL MOTOTAXISMO EN LA MOVILIDAD URBANA DE MONTERÍA (Colombia).

Tesis presentada para obtener el grado académico de Magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente.

DULLY MERCEDES PADILLA DE LA OSSA.

Profesor Guía: Oscar Figueroa.

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile.

24 de noviembre 2015

EFECTOS DEL MOTOTAXISMO EN LA MOVILIDAD URBANA DE MONTERÍA (Colombia).

Tesis presentada para obtener el grado académico de Magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente.

DULLY MERCEDES PADILLA DE LA OSSA.

Profesor Guía: Oscar Figueroa.

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile.

24 de noviembre 2015

AGRADECIMIENTOS

A Dios toda Honra y Gloria.

A la Iglesia de Dios Ministerial de Jesucristo Internacional (IDMJI) por ser mi refugio en tierras extranjeras.

A la Agencia de Cooperación Internacional de Chile (AGCL) por la beca de estudio.

A mi madre Dully De la Ossa Martínez por su apoyo irrestricto.

A mi hermano menor Jorge Luis Padilla De la Ossa por liderar mi equipo de trabajo en Montería.

A Rudy Becerra Cofré por ser mi apoyo y ayuda idónea.

A Alejandra Rivera Tovar por su aporte profesional en la investigación desde la psicología.

A todas las personas naturales y jurídicas en la ciudad de Montería que me ayudaron y colaboraron para realizar este trabajo.

Al profesor Oscar Figueroa por su conocimiento, apoyo y guía.

A la memoria de mi padre Gustavo Alfredo Padilla Osorio.

RESUMEN

La falta de un sistema de transporte público eficiente y con responsabilidad social en la ciudad, causan la desarticulación de las personas en el territorio porque las circunstancias de vida de los sectores populares ven la necesidad de recurrir a modos de transportes informales y artesanales para que sean garantizado su derecho a la movilidad urbana para el cumplimiento de sus actividades fundamentales para su desarrollo y subsistencia, por lo cual, los modos de vida condicionan el uso del transporte y el desplazamiento.

El presente proyecto de investigación tiene como propósito: analizar y relatar las incidencias y efectos del mototaxismo en la movilidad urbana de la ciudad de Montería (Colombia), desde la perspectiva del usuario frecuente. El problema de la investigación se respalda en la falta de conocimiento sobre como los modos de vida desembocan en la elección de un transporte informal y ¿cuál es su significado en la movilidad urbana?, considerando que es importante construir este tipo de nociones con base a las experiencias personales y la cosmovisión de los usuarios frecuentes del mototaxismo, para darle una interpretación y conocer los efectos en el tejido urbano.

Los principales hallazgos de este estudio dan cuenta de lineamientos generales en:

- Significado de la movilidad como forma de subsistencia y funcionalidad.

- El mototaxismo es un elemento de inserción y oportunidades en la ciudad y su equipamiento.

- Las prácticas de desplazamiento informal es un componente importante para hacer rendir los recursos que disponen las familias.

- La segregación residencial condicionan la movilidad.

Los aspectos que se tuvieron en cuenta para el logro de la investigación fueron: el conocimiento de los comportamientos de desplazamiento de las personas y la percepción de ellos sobre el transporte colectivo, estas derivan que la movilidad urbana y los modos de vida son transversales en el comportamiento en la ciudad.

PALABRAS CLAVES: Movilidad urbana, transporte público, modos de transporte y mototaxismo.

INDICE

Pág.

INTRODUCCIÓN…….. ……. 9

CAPÍTULO 1 MARCO TEORICO ……. …… 12

1. Caracterización general de Montería…….. 12
1.1. Ubicación……. 12
1.2. Geografía…… 12
1.3. Sistema político y administrativo……. ……. .13
1.4. Aspectos demográficos…… …… 14
1.5. Población víctima del conflicto……... …… 14
1.6. Servicios de interconexión vial y comunicación…… …… 14
2. Descripción y formulación del problema……..... …… 15
3. Situación actual del mototaxismo……... …… 19
3.1. Características del servicio moto taxi …….. …… 20
4. Objetivos de la investigación……... ……. 20
4.1. Objetivo General……. …… 20
4.2. Objetivos específicos…… 21
5. Hipótesis…… …… 21
6. Justificación…… …… 21

CAPÍTULO 2 MARCO CONCEPTUAL……. 23
2. Marco conceptual adaptado…… 23
2.1. Concepto Movilidad urbana…… .23
2.2. Movilidad y Transporte…… 24
2.3. Movilidad y segregación……... 26
2.4.Relaciòn Movilidad-actividad para los desplazamientos……. 30

2.5. Factores que influyen en la Movilidad…….. 30
2.6. Factores que influyen en los sectores populares…… 31

CAPÍTULO 3DISEÑO METODOLÓGICO……..... 33
3.1. Enfoque de investigación y tipo de estudio…….. …… 33
3.2. Sujetos de la investigación…….…… 36
3.3. La muestra……. 36
3.5. Recogida de datos desde el enfoque cualitativo…… ……. 40
3.6. Técnica e instrumento de recolección de datos…… …… .41
3.7. Etapas de la investigación…….…… 42
3.8. Escogiendo la matriz de la investigación…….....44

CAPÍTULO 4 ANÁLISIS DE INFORMACIÒN……..... 46
4.1. La segregación espacial socio económica…….....46
4.2 Elección del moto taxismo para la movilidad cotidiana …….....48
4.3. Factores de relevancia……. ……..... 52
4.5 Modos de vida en el uso del transporte público…….. …… 55
CONCLUSIONES……..... …… 61
BIBLIOGRAFÍA……. …… 64

HOJA DE ANEXOS……... …… 69
ANEXO 1…….. ……. 70
ANEXO 2……..... 71
ANEXO 3…….……... 75
ANEXO 4…….. ……. 91
ANEXO 5……... ……... 95
ANEXO 6…… ……. 99

LISTA DE ILUSTRACIONES

- Figura 1 Ubicación geográfica del Córdoba en Colombia 12)
- Figura 2 Ubicación de Montería en el departamento de Córdoba 13)
- Figura 3 Esencia muestreo cualitativo 37)
- Figura 4 Tamaño muestras comunes estudios cualitativos 40)
- Figura 5 Fases de la investigación 43)
- Figura 6 Matriz de análisis con categorías preestablecidas 44)
- Figura 7 Pasos para elaborar una matriz con categoría preestablecida 45)
- Figura 8 Formas de movilización cotidiana según ingresos 49)

LISTA DE ABREVIACIONES

- CAF: Corporación Andina de Fomento.
- CONPES: Consejo Nacional de Política y económica social.
- COLPRENSAS: Agencia Colombiana de Noticias.
- DANE: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas.
- DNP: Departamento Nacional de Planeación.
- INVIAS: Instituto Nacional de Vías.
- ISS: Instituto de Seguro Social.
- ONU-Habitad: Programa de la Organización de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.
- POT: Plan de Ordenamiento Territorial.
- SETP: Sistema Estratégico de Transporte Público de Montería.
- SMLV: Salario Mínimo Legal Vigente.
- SISBEN: Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales.
- UEF: Unidades Espaciales de Funcionamiento.

INTRODUCCIÓN

La elección del transporte es determinada según los expertos por ciertos factores cómo son: el ingreso, el género, la edad, la ocupación y el nivel de educación, todo esto causa efectos en la movilidad urbana porque la esta sugiere el desplazamiento y a su vez el modo de transporte, hoy los espacios urbanos son cada vez más complejos y diversos, ello convergen en apariciones de nuevas infraestructuras, rupturas de espacios continuos, la descentralización del territorio, la aparición de un nuevos modelos económicos y las formas urbanas que también implican recorridos de largas distancias, diferentes modos de vida y con ello, surge la necesidad de trasladarse por un espacio disperso, para lo cual es importante la intervención de la política pública en la planificación, organización y gestión del sistema de transporte público porque garantiza la conectividad, articulación territorial e incluso el desarrollo urbano.

La movilidad urbana entonces no es solo cuestión de desplazamientos de las personas, también constituye la construcción de vínculos, es la oportunidad de disfrutar de los espacios especializados, es la capacidad de suplir las necesidades en la ciudad y poder tener autonomía en un territorio. Para Herce (2009) las nuevas realidades no solo conllevan a la eficacia económica, sino también a la justicia social ya que los profundos cambios sociales han afectado la movilidad. Dupuy (1995) señala como la relación motorización e incremento del espacio envuelven los costos energéticos y sociales porque hay una dependencia de los ciudadanos no motorizados (o que no utilizan el automóvil como modo habitual de desplazamiento) al transporte público, esta coyuntura conlleva a una exclusión social ya que por lo general, las personas ubicadas en la periferia, tienen ingresos bajos y sus desplazamientos son largos porque están muy apartados de los nodos importantes en la ciudad, estos asentamientos pierden oportunidades al no contar con un sistema de transporte público eficiente y con responsabilidad social, por ende, se puede afirmar que, cuando ello ocurre encontramos una desarticulación de las personas con el territorio y esa vulnerabilidad es determinante para la aparición de un transporte informal y artesanal, asimismo a la creación de muchos prejuicios en la sociedad. Se tomó el caso del Mototaxismo en Montería para tratar de explicar esa variable, el problema de la investigación se respalda en la falta de conocimiento sobre como los modos de vida desembocan en la elección de un transporte informal y cuál es su significado en la movilidad urbana, considerando que es importante construir este tipo de nociones, con base en las experiencias personales y cosmovisión de los usuarios del mototaxismo, para darle una interpretación a la coyuntura y conocer las consecuencias en el tejido urbano, para nadie en Colombia es un secreto que el mototaxismo es un fenómeno de corte social y económico, pero también se ha convertido en un punto álgido para la administración pública y se encuentra al margen en los programas de desarrollo local. En la ciudad de Montería es cada vez más progresivo el número de moto taxistas sin

soluciones considerables además la gestión pública en los últimos años, ha hecho todo el esfuerzo para un mejor futuro urbano donde se puede apreciar toda una renovación e intervención para convertirla y proyectarla en un River City[1], este es un modelo donde el rio es un articulador de cambio urbano o agente ordenador del territorio, dado este comportamiento será necesario revisar los procesos de elección y decisión de los usuarios de moto taxis, e indagar cómo esta dinámica afecta la movilidad urbana porque como se mencionó anteriormente, la movilidad urbana es un elemento integrador al territorio y debe estar inmerso en cualquier modelo de ciudad.

La problemática del mototaxismo, es un asunto que se debe afrontar teniendo en cuenta las perspectivas principales de los usuarios, que son los principales actores del fenómeno a estudiar y que hacen parte de una ciudad que se encuentra en proceso de transformación urbana donde además de elaborar estrategias del modelo River city también se prepara para convertirse en una Agro polis a nivel nacional, para lo cual, la política pública está haciendo todo lo concerniente para que esta forma de desarrollo local sea un modelo urbano a nivel internacional, los resultados evidencian dicha evolución urbana como el auge de la construcción y su peso como sector de la economía regional empieza a hacerse notar con el 7,6 % del PIB departamental. La Alcaldía reporta unas 2.810 obras bajo su vigilancia y más de 390.000 metros cuadrados construidos en los últimos cuatro año pero en las ponencias, presentaciones e incluso en los planes de Desarrollo no se relata el problema del Mototaxismo y esto puede repercutir significativamente en dicha planificación y que es pertinente resaltar sus efectos en la Movilidad Urbana. Cabe aclarar que la investigación no pretende dar una solución inmediata al modelo de renovación urbana ya que se necesitarían estudios más largos y profundos, pero es un inicio para poder examinar sobre lo que está pasando en Montería, específicamente con los usuarios del mototaxismo y cómo repercute en ese contexto urbano.

Las derivaciones de carácter oficial de la Corporación del Fondo Vial (2013) dan cuenta que a nivel nacional muestran el mototaxismo como un servicio que básicamente cubre una demanda que no estaba siendo atendida por ningún otro medio de transporte y a pesar de su informalidad, son altamente satisfactorios para sus usuarios: ocupan un segundo lugar en satisfacción luego de "caminar y montar en bicicleta", esta situación es útil a la investigación, en cierto modo, porque sirve como antecedente para tener en cuenta en la gestión de la política pública a la hora de diseñar o planificar un modelo de ciudad, se pretende responde a la pregunta: ¿ ¿ De qué manera afecta el mototaxismo la movilidad urbana y la estabilidad del transporte público formal de Montería?.

[1] Montería durante el 2015 fue la sede del Primer River City Global fórum, la administración pública basa este modelo para la planificación urbana y se proyecta como un referente.

El proyecto de investigación se dividió en 4 capítulos y se procuró basarse en la metodología de un estudio exploratorio descriptivo, con un enfoque principalmente cualitativo mediante entrevistas semi-estructurada a 15 usuarios frecuentes del mototaxismo en la ciudad de Montería (Colombia). La intención es resaltar la enorme importancia que tiene para la movilidad urbana, la existencia de una proporcionada política pública que promueva la oferta y la sostenibilidad de un buen transporte público y como los modos de vida afecta esta circunstancia que pueden repercutir significativamente en el sello urbano en la ciudad de Montería.

Para finalizar, se da a conocer las conclusiones a las cuales se llegó, así como también se dan a saber las recomendaciones que se estiman pertinentes, a partir de los hallazgos encontrados.

CAPÍTULO 1

MARCO TEORICO DE LA INVESTIGACIÓN

1. CARACTERIZACIÒN GENERAL DE MONTERÌA-COLOMBIA.

1.1. UBICACIÒN.

El municipio de Montería, es la capital del departamento de Córdoba, el cual, se encuentra ubicado a 8°45´de latitud norte y a 7°53´ minutos de longitud oeste del meridiano de Greenwich, al noroccidente de Colombia. Este municipio, se encuentra en el centro occidente del departamento; y Limita al norte con el municipio de Cereté, al sur con los municipios de Tierra Alta y Valencia, al oriente con San Carlos y Planeta Rica, y al occidente con el departamento de Antioquia. Se extiende por la parte media del Valle del Río Sinú. Ocupa un área territorial de 320.459 has., lo que representa el 12,51% del área total del departamento – que es de 2.502.000 has[2].

Figura 1 Ubicaciòn geogràfica del departamento de Córdoba en Colombia. Fuente: Google 2015.

[2] Ver: file:///C:/Users/hp/Downloads/perfil_productivo_monteria%20(1).pdf

Figura 2 Ubicaciòn geogràfica de Monterìa en el departamento de Còrdoba. Fuente: google 2015.

1.2. GEOGRAFÌA.

La zona media del río Sinú tiene un clima cálido tropical, con un régimen semi –húmedo, la temperatura media anual es de 28°C, y cimas superiores a los 40°C en algunos meses del año, con variaciones diarias de hasta 10°c. El relieve en Montería es relativamente plano y maneja alturas entre los 200 y los 300 metros sobre el nivel del mar.

1.3. SISTEMA POLÌTICO Y ADMINISTRATIVO.

Según el Plan de Ordenamiento Territorial[3] (2002 al 2015), Montería, es capital del departamento de Córdoba y centro urbano regional intermedio, La ciudad está a 100 km del Mar Caribe, el territorio municipal es de 320.459 hectáreas. Su división territorial se clasifica así: el área rural del

[3] El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) es un instrumento técnico y normativo de planeación y gestión de largo plazo; en las cuales se desarrollan las acciones políticas, administrativas y de planeación física para el desarrollo del territorio del Municipio o Distrito en Colombia.(ver: http://portalterritorial.gov.co/apc-aa-files/7515a587f637c2c66d45f01f9c4f315c/Adopci_n_POT_preliminar.pdf).

municipio de Montería se divide en 29 corregimientos[4] ,168 veredas [5] y 9 Unidades Espaciales de Funcionamiento (UEF) y el área urbana, se agrupan en 9 comunas que comprenden 207 barrios, de los cuales 5 se encuentran fuera del perímetro urbano, estos son: El privilegio, Villa Jiménez La Vid, el Níspero II etapa y vereda Horizonte. La distancia con Bogotá es de 833 km aproximadamente, con Cartagena de Indias es de 274.6 km y con Medellín es de 392 km aprox. Al presente se está desarrollando el proyecto del Área Metropolitana de Montería, la cual estaría conformada por esta ciudad y el vecino municipio de Cereté.

1.4. ASPECTOS DEMOGRAFICOS

Según informaciones del DANE, con base en proyecciones del Censo de 2005, la población de Montería para el año 2012 es de 422.175 habitantes (lo cual, representa el 25,9% del total departamental), de los cuales, un poco menos de la mitad (el 48,6%) son hombres (el índice de masculinización es de 94,2) y el 76,9% viven en la zona urbana, a pesar que esta zona solo representa el 1,3% del territorio del municipio; se podría decir, que la población en Montería está altamente urbanizada.

1.5. POBLACIÒN VÌCTIMA DEL CONFLICTO[6]

Según las estadísticas de la Unidad para la Atención y Reparación Integral de las Victimas de la Presidencia de la República (2012), en Montería se registraron un total aproximado de 331 personas víctimas del desplazamiento forzado, lo que representa el 55,3% del total de desplazados en el departamento de Córdoba a la fecha; Montería es el municipio del departamento con mayor porcentaje de personas desplazadas, lo que sin lugar a dudas puede desatar situaciones de pobreza y vulnerabilidad para este grupo poblacional en el territorio porque estas personas llegan a la ciudad, y no tienen medios para subsistir, además, de la escasa oferta laboral.

1.6. SERVICIOS DE INTERCONEXIÒN VIAL Y COMUNICACIÒN

Montería se cataloga como un centro subregional de segundo orden que cuenta con importantes equipamientos urbanos y presta servicios de interés regional aunque no tan especializados como los suministrados por los centros subregionales de primer orden. De igual manera, Montería está conectada por vía terrestre, vía aérea y red de telecomunicaciones con la capital nacional y las ciudades más importantes del país.

[4] Es una de las formas de organización territorial, según la Constitución Política 1991 en su artículo 117, un corregimiento es una subdivisión del área rural al interior de los Municipios.

[5] Es una de las formas de organización territorial, las veredas son las zonas rurales.

[6] Se hace referencia a este tema de coyuntura social porque es un dato importante que permite comprender más adelante el fenómeno.

Según el Plan de Ordenamiento Territorial, de los 4.287.809 km de vías en la zona rural, la mayor longitud corresponde a camino sendero, seguido en menor proporción y con una diferencia significativa, la carretera sin pavimentar, carretera transitable todo el año y finalmente, carretera pavimentada de dos o más carriles. En su mayoría el territorio está desconectado por las condiciones precarias en que se encuentran las vías, las cuales en época de invierno son intransitables, afectando la economía de los corregimientos y el transporte de personas, bienes y servicios. Se destaca la margen izquierda, en la vía que conduce hacia Arboletes como el único corredor pavimentado; la margen derecha, en la vía que lleva a Planeta Rica y a Tierralta[7]. Lo cual refleja grandes desequilibrios territoriales en el municipio.

Específicamente en la cabecera, del total de longitud vial 718,6 Km el 66,2% se encuentran sin pavimentar, solo el 32,3% se encuentra pavimentada y el 1,5% adoquinada. En cuanto al estado de las vías en la zona urbana, casi el 40% de las mismas está en buen estado, sin embargo, alrededor de la tercera parte de las mismas están en pésimo estado.

2. DESCRIPCIÓN Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA A INVESTIGAR.

El mototaxismo es un fenómeno que se ha desbordado en el Caribe colombiano, al punto que, según censos en las principales ciudades, dan cuenta que hay más de 200 mil motocicletas rodando como servicio de transporte público según el periódico: El Tiempo (2014).Su práctica empezó en 1980, en el municipio de Cotorra (departamento de Córdoba) y corregimientos aledaños, ubicados a 28 kilómetros, al nor-occidente de la capital del departamento de Córdoba, Montería. Surge por la necesidad que tenían los habitantes de este territorio, para desplazarse hasta la carretera que comunica a las ciudades de Montería y Lorica, vía principal de acceso. La distancia de este trayecto es de aproximadamente 4.5 kilómetros, carretera por donde transita el servicio de transporte publico intermunicipal. En pocas palabras, los habitantes de Cotorra y territorios aledaños, tuvieron en la motocicleta la oportunidad para acceder a la carretera principal y así tomar el transporte intermunicipal que los llevaría hasta su destino, este fue el modus operandi que da inicio al mototaxismo, como respuesta a las necesidades que tenían las personas del área rural para movilizarse hacia el casco urbano de la región.

El fenómeno se puede definir como un servicio de transporte público de manera artesanal e ilegal, que moviliza a un usuario en una motocicleta no apta para prestar este tipo de servicios, es una opción de traslado puerta a puerta, las rutas y las frecuencias del viaje las establece el usuario, el pago son a costos muy inferiores a las tarifas de transporte público normal.

Entre los años 1999 y 2000 , se traslada fuertemente este tipo de transporte a la ciudad de Montería, debido a dos situaciones que se presentan: el desempleo ocasionado por la política de apertura económica y libre comercio en 1991 durante el gobierno de Cesar Gaviria Trujillo y el desplazamiento forzado, dado por uno de los actores del conflicto armado que nacen y se asientan

[7] Planeta Rica y Tierralta son municipios del departamento de Córdoba. Margen izquierda es el occidente de la ciudad y margen derecha es el oriente, en ambos hay barriadas y asentamientos humanos.

en el departamento de Córdoba, este grupo insurgente fueron conocidos como: Las Autodefensas Unidas de Córdoba (AUC), en el coloquio popular se denominaron: los paramilitares.

Las consecuencias de la apertura económica a nivel nacional, dan cuenta a nivel oficial de un desempleo del 21% en 1999, la más alta de todos los tiempos y un decrecimiento de la economía del 5%. Los expertos han señalado que para el departamento de Córdoba, las secuelas fueron nefastas por ser un territorio altamente agrícola, es de vieja data que se sometió al sector agrícola departamental a la libre competencia del sector agrícola internacional, siendo este último altamente desarrollado y subsidiado, lo cual precipita un desastre entre 1991 y 1996, con más de 230 mil desempleados que se desplazaron a las ciudades, alimentando a los grupos al margen de la ley. Para el año 2007, las cifras oficiales de desempleo en la ciudad de Montería, dan un registro de 69,2 %, con la cual podemos evidenciar el alto nivel de desocupación. Al mismo tiempo, se presenta la problemática del paramilitarismo, este fue un grupo al margen de la ley que se gestó en el departamento de Córdoba, con el propósito de eliminar a todas aquellas personas que se consideran como auxiliares reales o potenciales de los grupos guerrilleros, principalmente en las zonas agraria, por ende, fue un grupo que fomentó la violencia y el desplazamiento forzado, lo que conllevó a que se crearan asentamientos humanos informales en las zonas periféricas de Montería y con ello, se abrió abundantemente la brecha del desempleo, imaginemos el modus vivendi de un desempleado y/o desplazado , ellos tienen que enfrentarse a situaciones difíciles por no tener capacidad de pago, para sostenerse a sí mismo y a sus familias, por lo que deben buscar soluciones cortoplacistas e inmediatas, que les permitan resolver su problema . Teniendo en cuenta lo anterior, sería posible relacionar el crecimiento del mototaxismo con las altas tasas de desempleo y el desplazamiento forzado, porque este se convirtió en una actividad permanente o alternativa de empleo de muchas personas, debido a su rentabilidad a partir de la informalidad, fue así que empezó a proliferar descontroladamente en la ciudad de Montería. Según cifras del POT (2002-2015), el 51% de los habitantes de Montería trabajan por cuenta propia, entre ellos se encuentran los trabajadores informales.

También paralelamente al mototaxismo, la prestación de servicio de transporte público en la ciudad de Montería, era de baja calidad, con flotas de buses muy obsoletas, ineficientes, la guerra del centavo era lo que prevalecía y había pocas frecuencias de viajes, especialmente en las zonas periféricas. Los municipios otorgan permisos a las empresas o cooperativas de transporte público para operar rutas, estas no están obligadas a ser las propietarias de los buses, en cambio la legislación nacional permite a estas empresas o cooperativas afiliar buses que son propiedad de pequeños inversionistas, por la cual las empresas derivan su sustento por vender cupos por cada bus que entra a prestar el servicio y de cobrar un rodamiento, que no es más que el derecho a operar en las rutas de las empresas y que se soportan mediante un alquiler mensual. Así las empresas maximizan las ganancias al inflar las flotas por encima del nivel requerido según Ardila (2006).

Para Montezuma (2003), el papel de las compañías se limita a simples entidades de afiliación o de asociación de transportadores. Los grandes propietarios de los vehículos y su grupo de presión política son quienes tienen el verdadero control del transporte en la ciudad; estos escogen las compañías, las rutas, los horarios y los conductores. Las empresas y cooperativas son las únicas entidades autorizadas para prestar el servicio de transporte. Ellas son propietarias de las líneas, pero,

lo paradójico es que no poseen vehículos, éstos pertenecen a propietarios privados independientes, quienes para prestar el servicio, están obligados a afiliar a sus vehículos a una compañía. Los beneficios de las compañías de transporte provienen de los afiliados o de actividades comerciales y no de la explotación de los vehículos. Los propietarios están obligados a pagar elevados derechos de afiliación, mensualidades fijas y multas eventuales. La calidad y cantidad de las rutas las fijan los propietarios. Para los transportadores, el servicio es rentable en la medida en que pueden reducir los costos variables al mínimo y aumentar la explotación del vehículo y del conductor al máximo. La particularidad del pacto, las relaciones entre los actores, y las condiciones de trabajo llevan a los choferes a laborar en condiciones bastante precarias y a prácticas poco ortodoxas para rentabilizar cada recorrido.

Con lo anterior, se puede aseverar que el mototaxismo es un servicio de transporte informal, que nació para contrarrestar el problema de desempleo y también para facilitar la movilidad en las zonas periféricas de la ciudad, debido a un deficiente sistema de transporte público. Pinedo (2005) asevera que: esta actividad es ejercida en un 80% por habitantes de asentamientos informales y las rutas iniciales se concretaron en las barriadas, principalmente en los sectores del suroriente donde se encontraban incomunicados con el centro de la ciudad. El mototaxismo logra movilizar ciento sesenta mil pasajeros porque ofrece una tarifa 40% inferior a la de los autobuses, y porque además prestan un servicio puerta a puerta que estimula aún más a los usuarios. Mientras en el autobús se pagaba en el 2010, $1400 ($US 0.8) en la moto taxi se abonaban $1.000 ($US 0.6)[8]; a esto se suma la baja cobertura del servicio formal, su baja frecuencia y las limitaciones de horario. También incide la inexistencia de algunas rutas que se requieren para interconectar subsectores en el suroriente, o para comunicar el sur con el occidente.

El mototaxismo se presenta en la región Caribe debido a factores como el clima, el desplazamiento forzado, el mal estado de las vías, la falta de control por parte de las autoridades etc. El caso del mototaxismo en Montería moviliza el 57,5% de los viajes diarios en la ciudad. (El espectador 2007).

No existe una cifra exacta de la cantidad de moto taxistas que pululan por la ciudad, la Alcaldía de Montería intentó realizar un censo hace un par de años, fueron muy pocos los que acudieron a la convocatoria por temor a ser fichados, a la fecha se considera una cifra aproximada entre 7000 a 25 mil, esto ha desembocado en: el aumento de accidentalidad, el caos vehicular, la inseguridad, el incremento de sicariatos y el quiebre de algunas empresas transportadoras. En una entrevista al diario local, el gerente de una Cooperativa de Transporte, relataba que el caso más grave se aproxima en Montería, donde renovaron el parque automotor con una millonaria inversión, hoy enfrentan una dura competencia de los moto taxistas que diariamente le arrebatan 160 mil pasajeros al transporte formal constituido, mientras estos solo mueven 40 mil, cifra que ocasiona pérdidas económicas.

Ante esta coyuntura, la política pública ha tomado medidas regulatorias a nivel nacional y local, para impedir su proliferación. A escala nacional existen instrumentos para controlar el tránsito, a nivel local, las diferentes administraciones han impuestos medidas mediante decretos como, zonas

[8] Ver datos en: http://www.eluniversal.com.co/monteria-y-sincelejo/economica/mototaxismo-desplaza-buses-urbanos-en-la-costa

prohibidas para la circulación de motos, los martes se estableció el día sin moto y los jueves sin parrilleros (nombre dado al copiloto), con esto también viene la amenaza de multas y/o la cancelación de las licencias de conducción. Pero nada de esto ha sido suficiente, el fenómeno se acrecienta cada vez más, convirtiéndose así en una bomba social. Datos no oficiales, si no producto de la observación directa por un grupo de estudiantes del semillero de investigación de la Universidad del Sinú, determinan que en la ciudad de Montería hay 4 motos por cada 12 carros que circulan en la ciudad.

Sánchez (2011) expone que, una de las principales razones por las cuales el mototaxismo se ha diseminado, independientemente de la aplicación de políticas restrictivas, es que subyace en los beneficios que este medio de transporte implica para los usuarios. En ese sentido, si bien es cierto que, el mototaxismo implica la aparición de externalidades negativas relacionadas con la salud y la seguridad, la práctica de esta actividad también representa un incremento en el bienestar de los usuarios mediante el cobro de tarifas muy económicas, menores tiempos de espera por el servicio, facilita la movilidad en lugares difíciles y en los tiempos de desplazamiento mejoran en comparación con los demás medios de transporte público. Esto ha permitido que el moto taxi se haya convertido en un modo de transporte público con mayor demanda en la Costa Caribe y ha sido uno de los factores por los cuales se ha incrementado considerablemente, ya que el aumento en la demanda por este servicio hizo que la oferta respondiera proporcionalmente.

Publicaciones en el diario local de Montería, refieren que el mototaxismo se ha convertido en una manifestación informal de un fenómeno social que trasciende las consideraciones del transporte público, constituyéndose para algunos en la única actividad rentable, que se haya en la necesidad de generar algún tipo de ingreso o sustento diario. Generalmente los individuos que se dedican a este oficio poseen bajos niveles de ingreso y educación, se ubican en la periferia y no tienen un empleo estable, estas características se aprecian en los resultados de los estudios que ha hecho El Observatorio del Caribe Colombiano, este es un Centro de pensamiento e investigaciones, ellos han demostrado que un alto porcentaje de los moto taxistas provienen de los reinsertados o personas que se han incorporado a la vida civil, después de haber militado en un grupo del conflicto armado colombiano y que no han podido conseguir trabajo, también de estudiantes que encuentran las facilidades de recibir ingresos extras sin mayores requisitos e incluyen a una especie de empresario moto taxista, que encuentra en esta nueva actividad una forma de lucro contratando desempleados o reinsertados.

Por otro lado, hay que tener en cuenta el grado de masificación de las motos a nivel nacional desde el 2004, debido a la oferta de motos genéricas, reducción de precios y estrategias de marketing, todo esto, ha hecho que el mercado de motos en Colombia se incremente desde entonces, según las cifras del Ministerio de Comercio, industria y turismo, se ha pasado de producir 53.490 unidades en el 2000, a un total de 393.723 para el año 2010, lo que demuestra la importancia comercial de este tipo de vehículo y esto también se traduce en el aumento del número de mototaxistas, dado por la oferta. También se ha consolidado toda una infraestructura de producción nacional conformada por un grupo de ensambladoras, que representa el 96% de la oferta total, lo que permite el aumento en

la demanda interna a través de la producción a escala mediante la importación de motocicletas (para ensamblar en Colombia) desde países como Japón, India y China[9].

Según la revista Publi motos con base en información suministrada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para el año 2010, el total de motos vendidas en Colombia fue de 308.892, de las cuales 192.355 correspondieron a cilindraje menor a 185 c.c., lo cual implica que la mayor parte de las motocicletas vendidas muy probablemente están siendo usadas como herramientas de trabajo para incrementar los ingresos. Esta nueva realidad implica el explosivo auge de las motos y muchas veces, el predominio de la misma sobre el parque vehicular en gran parte del caribe colombiano. Queda pendiente la tarea, por averiguar a partir de qué momento, cambia la percepción en su uso, porque pasa de ser un vehículo masivo, mayoritario y hegemónico. Vasconcelos (2005) da asomo a la idea que, la motocicleta tiene una batería adicional de atributos muy populistas que la hacen muy apetecida y valorada por muchos gobiernos, por ser esta "generadora de empleo" y "la libertadora de los pobres". Es evidente que el mototaxismo es una alternativa para agilizar la movilidad cotidiana en el contexto urbano de las personas más vulnerables en el territorio y eso es lo que se pretende indagar con esta investigación.

Expertos han publicado y elaborado investigaciones sobre el impacto social y económico que genera el mototaxismo, pero no dan cuentas sobre el significado que este genera en la movilidad urbana y como ello, parte de la vulnerabilidad de los habitantes por condiciones económicas y localización para desplazarse con facilidad para hacer sus actividades cotidianas y/o disfrutar de los beneficios de la ciudad. Es conveniente estudiar la movilidad urbana porque está asociada al cumplimiento de las necesidades básicas en la ciudad, mientras que el transporte se ocupa de las condiciones para la movilidad de las personas, por ser esta última una necesidad, revela también las condiciones sociales y la transformación de la ciudad, da una lectura si en el territorio, hay cohesión, integración, desarrollo o fragmentación, teniendo en cuenta que, es el medio de transporte el conector de los habitantes con un lugar y esta dependerá de los modos de vida. Por lo anterior, se pretende hacer un estudio con el propósito de analizar como los modos de vida conducen a la problemática de un transporte informal y esto como traduce en la movilidad urbana de la ciudad de Montería, respondiendo a la pregunta de investigación: ¿Cómo el mototaxismo resuelve la movilidad urbana de la ciudad de Montería (Colombia)?

3. SITUACIÓN ACTUAL DEL MOTO TAXISMO

El mototaxismo se ha catequizado como una actividad común en ciudades del caribe colombiano como: Cartagena, Barranquilla, Sincelejo y Montería. De acuerdo con el Ministerio de Transporte y el Gobierno Nacional, a partir del 2006 esta forma de transporte es considerada ilegal porque no puede ser utilizada como medio de transporte público debido a la poca seguridad que brindan los vehículos y la alta accidentalidad que se suele registra. Según cifras oficiales de las alcaldías y estudios de diversas universidades, en los últimos años, en las seis capitales de la costa, se pasó de 33 mil

[9] Ver: www.comitedemotosjaponesas.com

motos taxis a 86 mil. Raúl Torres, vocero de los 'moto taxistas' de Montería, comenta que a pesar de las restricciones que han controlado moderadamente el caos en el tránsito, el fenómeno no ha dejado de crecer. El diario local de Montería reportó el año pasado que en Montería por cada habitante de la cuidad hay dos motos, problema que complica la movilidad de los ciudadanos y más en horas punta.

El diagnóstico realizado por el CONPES para el año 2010, informa que el municipio de Montería se conciben alrededor de 430.000 viajes diarios, de los cuales resalta el modo a pie con 32.4%, le sigue el modo de transporte público con un 29.5% (cuando se aplica la restricción de motos) y un 7.9% se realizan en mototaxismo (cuando hay restricción de motos). Ellos también aseveran que esto se debe a que, el transporte público de pasajeros en el municipio de Montería no es el más adecuado porque no presta los servicios al nivel de eficiencia requerido debido a los siguientes factores:

- El transporte urbano genera un alto costo social por una tarifa elevada en relación con la calidad del servicio ofrecido.
- Es inseguro debido a que la prestación del servicio público por el mototaxismo genera altos índices de accidentalidad.
- Informal: porque no cumple con la normatividad y regulación establecida por el Ministerio de Transporte.

3.1. CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE MOTOTAXI

Hay poca documentación al respecto pero conforme a los testimonios se puede afirmar que:

- Hay servicio o bahía de mototaxi en las barriadas que reemplaza el sistema de transporte público y luego se traslada a otros puntos de la ciudad.
- Hay calles en el centro de la ciudad que tienen restricciones de circulación de motos.
- El pago se efectúa siempre en efectivo, va desde los $1000 Col (U$0,38) hasta los $3000 Col (U$1,14), esta tarifa dependerá de la distancia y de lo convenido entre el pasajero y el usuario, muchas veces hay regateo.
- Los costos son inferiores a la tarifa de los buses públicos.
- Se puede encontrar moto taxis las 24 horas de lunes a domingo.
- La forma de pago es flexible y accesible, hay usuarios frecuentes que pagan semanal, quincenal o mensual por el uso del servicio.
- El servicio desde el origen hasta el destino es puerta a puerta.

4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.

4.1. OBJETIVO GENERAL.

Caracterizar y describir cómo el comportamiento social y los modos de vida de los usuarios dan lugar al uso del transporte artesanal e informal (mototaxismo) en la ciudad de Montería, mostrando así como impacta significativamente en la movilidad urbana.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Establecer las incidencias del modo de vida de las personas para la elección de un transporte artesanal y sus repercusiones en la movilidad urbana de la ciudad.
- Identificar los principales factores influyentes en la elección del mototaxismo por parte de los habitantes de la ciudad de Montería (Colombia).
- Analizar mediante entrevistas semi estructuradas, como la localización, el comportamiento cultural y los modos económicos influyen en la escogencia de un transporte informal en la ciudad de Montería (Colombia).
- Determinar cómo las prácticas de desplazamiento a través del transporte artesanal e informal está relacionada con la subsistencia de las personas y la segregación en la ciudad de Montería (Colombia).

Para la ejecución de los objetivos planteados, y por naturaleza del problema, se opta por estudiar el problema desde la perspectiva cualitativa o enfoque cualitativo fenomenológico de tipo descriptivo.

5. HIPÓTESIS.

El transporte público genera conexión de los habitantes con el territorio, cuando su oferta es ineficiente y/o costosa, se desarrolla un transporte informal que reposa solo en las personas con mayor vulnerabilidad social para movilizarse y desplazarse en un determinado lugar para el cumplimiento de sus actividades cotidianas, esto afecta las condiciones de los viajes y la calidad de los mismos .Esta coyuntura provoca efectos en la movilidad urbana del territorio porque abre la división del transporte.

6. JUSTIFICACIÓN.

En la historia reciente de Colombia, ha surgido escenarios complejos a nivel económico, político y social, como lo son el desplazamiento forzado, la reinserción de los grupos armados a la vida civil, la política de apertura económica, las altas tasas de desempleos etc., que repercuten en la población más vulnerable de la sociedad, quienes buscan alternativas de empleo en el mercado informal, como es el caso del mototaxismo, por otro lado, documentos oficiales a escala Nacional, dan fe que las ciudades intermedias en Colombia tienen problemas similares a los de las grandes ciudades, como la

mala prestación del servicio de transporte público, la escasa o nula integración, ineficiente articulación y una mala estructura empresarial. Por la cual, se ha contrarrestado mediante la creación del programa: Sistema Estratégico de Transporte Público en la ciudad de Montería, con este instrumento a partir del 2009, ha mejorado el parque automotor, ha surgido inversiones en la infraestructura, la guerra del centavo ha desaparecido, se mejoró la malla vial urbana pero el fenómeno del mototaxismo aumenta; un canal de televisión local asevera que, el problema crece a un índice exponencial de 17.000 moto taxis y esto mueve una cifra anual de $51.000 millones (26,553,372.28 U$). Lo cual indica que a la fecha, no se ha desarrollado un sistema de transporte que genere una movilidad adecuada para la ciudad y que articule a la población con el territorio, por ende, es importante desarrollar una investigación que determinen, el impacto que causa el fenómeno en la movilidad urbana de Montería, la información que se recopile puede ser útil para analizar y debatir que, a partir de la desigualdad en los modos de transportes, se acrecientan las fracturas sociales y espaciales en la ciudad, esto dificulta el desarrollo local porque genera informalidad y pérdida de oportunidades.

Para Montezuma (2003), el transporte urbano es uno de los esquemas más importantes para el funcionamiento de la ciudad contemporánea, cuando este es ineficiente u obsoleto, la movilidad de los habitantes se dificulta, es la ciudad entera la que ve afectado su funcionamiento si el transporte urbano funciona mal o es deficiente, porque la productividad, los intercambios económicos y sociales al interior de un territorio no pueden llevarse a cabo o se realizan con mucha dificultad.

Hoy en día, se observan en algunas ciudades latinoamericanas, asomos de un transporte informal porque ésta para algunos, es la única forma de servirse o resolver los problemas en la movilidad. Para Vasconcelos (2005), en las últimas décadas, las ciudades de América Latina han experimentado recónditos cambios en su organización territorial. El territorio del entorno de las áreas urbanas ha sido progresivamente ocupado sin planeación ni control, lo que conduce a la formación de áreas precarias desde el punto de vista urbanístico y ambiental, en la mayoría de los casos ocupada por grupos de personas de bajos ingresos y altamente dependiente del transporte público para poder efectuar sus desplazamientos. El mototaxismo o cualquier otro modo de transporte informal ocurre porque hay una fragmentación en la movilidad y esta es fruto de una falta de planeación y control en la política del transporte, cuando ello ocurre da la lectura que, en el territorio se viola el derecho a los transportes, lo que significa que el acceso mínimo a la ciudad está atomizado porque hay una marcada segregación espacial, social y económica.

Combatir este escenario es complejo, pero la situación podría mejorar si se analiza el impacto del mototaxismo en la movilidad urbana y en la calidad de los viajes, las externalidades que se derivan y quizás los resultados apunten a una toma de conciencia ciudadana y a la advertencia que, las políticas de transporte urbano, es la voluntad política de facilitar el desplazamiento en la ciudad en condiciones óptimas, esto permitirán plantear más adelante, estudios explicativos o comprensivos sobre el fenómeno.

En este sentido, el desarrollo de esta tesis resulta relevante porque contribuye a la construcción de un conocimiento y a la reflexión sobre el tema de la movilidad urbana y el transporte informal, los cuales pretende que, representen significativos aportes para la disciplina del urbanismo, en el

lineamiento de Gobernabilidad y Gestión territorial porque el transporte urbano debe ser un medio para orientar la planificación urbana u urbanismo, de lo contrario repercute en costos sociales y económicos, que desembocan en el transporte informal y nadie en América Latina y el Caribe está exento de ello, ya que como se mencionó anteriormente, a veces las ciudades crecen sin control y sin proyección.

CAPÍTULO 2

MARCO CONCEPTUAL.

En este apartado se presentan los conceptos y características de la movilidad urbana, esta es la forma como las personas se desplazan por la ciudad y desencadenan en los modos de transporte urbano y este a su vez va formando el tejido urbano porque se garantizan las conexiones con sentido social y económico en un territorio, este modus operandi lo realizan los agentes involucrados en la construcción y uso de la ciudad, cabe aclarar que se dejará a un lado el transporte de mercancías, se hará referencia al transporte de personas. A su vez se mostrará someramente como el fenómeno del mototaxismo ha calado en otras latitudes del mundo.

2. MARCO CONCEPTUAL ADAPTADO

2.1. Concepto de Movilidad Urbana

La movilidad espacial es el conjunto de los desplazamientos que realizan las personas en un lugar físico, independiente de la duración, los medios utilizados, la distancia en el desplazamiento, sus causas y consecuencias. Bassant (1984). La movilidad urbana conlleva al disfrute de las oportunidades en la ciudad, es entonces un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación para CAF (2013).

La movilidad urbana también es el conjunto de desplazamientos de personas y mercancías que se producen en un determinado espacio físico. Las personas utilizan una variedad de medios y sistemas de transporte para trasladarse de un lugar a otro, con el propósito de satisfacer una serie de necesidades y demandas. La accesibilidad a los medios de transporte se constituye, por lo tanto, en uno de los objetivos principales que persigue la movilidad, por ende, puede ser fuente de cohesión social o un factor que contribuya a la exclusión social.

La movilidad urbana constituye además un derecho que debe estar garantizado en el marco de la igualdad de condiciones y sin discriminación alguna, de modo tal que se espera que los desplazamientos que requieran las personas no resulte negativamente en su calidad de vida ni en las posibilidades de desarrollo económico, social, cultural y educativo de una población.

Este derecho está contemplado en el Artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, donde se implanta como uno de los pilares del derecho a la movilidad: "Toda persona

tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado". Por lo tanto la movilidad urbana es una necesidad básica y un derecho colectivo que todas las personas deben tener garantizado. Visto de esta forma, la movilidad es abordada como un criterio de integración social en la ciudad y una respuesta a las necesidades de los individuos en la ciudad.

Otro enfoque sobre la movilidad urbana es aquel que plantea Vàsconez (1985).Este parte de la consideración y conocimiento de las necesidades del usuario del transporte, de sus prácticas de desplazamiento, de sus expresiones sociales y en general, de su relación con el funcionamiento de la ciudad.

2.2. Movilidad y Transporte

El transporte ha evolucionado con el pasar de las épocas, en sus inicios era muy rudimentario, se daba con la ayuda de los animales de carga, por ende era estrictamente terrestre y con baja capacidad. Posteriormente se fueron creando nuevas maneras de transporte: Férreo, aéreo, marítimo, fluvial y multimodales, como respuesta al incremento del tiempo, el equipaje y la distancia de los recorridos. Con el crecimiento y la expansión urbana, debido a la concentración de las personas, la localización de las actividades económicas, los procesos industriales, la intensificación y el ritmo de la ciudad, se dio la necesidad de garantizar diferentes modos de transportes mecánicos, para hacer posible el acceso y el desplazamiento. Las ciudades se ordenan en los lugares donde las personas viven, trabajan, estudian y en general realizan una serie de actividades, dentro o fuera del hogar. Las actividades realizadas fuera de las casas demandan el uso de formas diferentes de desplazamiento: caminatas, transporte mecanizado (bicicleta) y transporte motorizado (autobuses, motocicletas, automóviles, ferrocarriles y metro). Para comprender qué desplazamientos se realizan y qué tipo es necesario comprender cómo está estructurada la ciudad, cómo se distribuyen las actividades en el espacio, así como cuáles son los factores de mayor influencia en la movilidad de las personas y en la elección de los modos de transporte (CAF.2011.P.; 21).

Con los años, se han introducido elementos que conducen a nuevas formas de organizar la ciudad y esto influye en la movilidad y por ende en los sistemas de transporte y tránsito. Para la CAF (2011), los elementos son las interacciones e intereses entre el Estado y las organizaciones privadas, estos van adaptando a la ciudad a funciones económicas, relacionadas tanto al uso como a la ocupación del suelo, estos agentes son los responsables de la organización social y espacial y en algunos casos se traduce como el desarrollo urbano porque hay una gestión y planificación de la política pública reordenar la ciudad a medida que se expande (crear nuevos sistemas de transporte, desmantelar autobuses, ampliar sistemas viales, crear nuevas rutas etc.),esta reconformación afecta la movilidad urbana, en las condiciones de cómo se desplazan las personas en la ciudad, la más relevante de todas tiene que ver con la localización o ubicación de las personas con relación a sus necesidades de trabajo, estudio y tiempo destinado al ocio. En la mayor parte de las grandes ciudades la población de ingresos bajos ocupa regiones periféricas, donde el valor de la tierra han permitido la construcción de un hogar, en dichas áreas la oferta del transporte y servicios públicos son precaria, esta situación traduce en tres impactos importantes: en primer lugar se aprecia una

reducción en la accesibilidad a los equipos y servicio que necesita una persona para tener calidad de vida. En segundo lugar, las personas se ven obligadas a recorrer grandes distancias a diario solo para llegar a su lugar de destino y en tercer lugar, los largos trayectos provocan un considerable aumento en el costo del transporte público como él es costo de tarifas altas (CAF.2011.P.; 26). Lo anterior nos indica que el ordenamiento del territorio es coherente a la economía, también a los intereses y decisiones que los agentes crean en esas relaciones porque la localización genera oportunidades, especialización territorial, competencia, externalidades etc. Y la política pública en su conjunto de decisiones, acciones y operaciones injiere en la construcción y uso de la ciudad, asimismo el sistema de transporte y tránsito condicionan las decisiones de las personas de cómo hacer uso de la ciudad. A continuación se relatará como el sistema de transporte es determinante en el derecho a la movilidad.

El transporte puede ser clasificado en transporte privado y transporte público, el transporte privado, es usado solo por el propietario o por quien él permita o decida, en caso de la bicicleta, la motocicleta y el automóvil, su uso está sometido al código de tránsito de un país, como la habilitación de vías, estacionamientos, uso de licencias etc., mientras que el transporte público está a disposición del público sin excepciones, su principal característica es que se apega estrictamente a las normas establecidas por la política pública y siempre está sometido a controles. Los modos de transporte son como las personas utilizan los medios de transporte para llegar hasta los destinos, los modos se dividen en: a pie, mecanizados (bicicletas) y motorizados (Vasconcelos.2005.P.; 42-43).

El Sistema de transporte es uno de los aspectos más relevantes para el desarrollo de una ciudad, porque este reduce las distancias, facilita la movilidad de las personas y además proporciona las actividades productivas pero, hay que tener en cuenta que la movilidad y los modos de transportes son variables diferentes, son complementarias al territorio urbano, la movilidad es estrictamente social, tiene que ver con el movimiento de las personas para el cumplimiento de sus necesidades básicas en la urbe, mientras que los modos de transporte, se ocupa de las condiciones para la movilidad de las personas, por la cual, el desplazamiento es una necesidad y también es el derecho que tienen los ciudadanos , el cómo se organiza y se planifica la movilidad determina el sistema del transporte público, este se debe prestar en condiciones de regularidad, continuidad, con apego a las normas e igualdad para todos los usuarios, una política del transporte público, denota si hay exclusión o inclusión del territorio y si hay cumplimiento con el derecho a la movilidad. ¿Cuándo surge la fragmentación en el transporte?

La utilización de los medios de transportes, se da por la necesidad que los ciudadanos tienen de movilizarse por la ciudad, en un tiempo determinado y a una velocidad adecuada, en cumplimiento de las actividades del trabajo, la vida social, la vida doméstica y el ocio. Miralles (2002) asegura que cuando los desplazamientos de las personas están directamente relacionados con la utilización de los diversos modos de transportes se introduce una nueva fuente de desigualdad en la ciudad. Aquellas personas con una mayor capacidad para utilizar los transportes mecánicos se desplazan con más facilidad y, por tanto, tienen más acceso a las actividades urbanas, en comparación a los que no tienen acceso a ese beneficio y deben buscar alternativas conforme a su situación. Las personas se mueven por propósitos y la movilidad define estilos de vida que van influyendo en el nivel de igualdad y accesibilidad que se tiene en la ciudad; Herce (2009) informa que los cambios en el

modelo de la ciudad se han traducido en cambios importantes en el comportamiento de la misma porque las nuevas realidades sociales reposan sobre la planificación del transporte donde hay una creciente multiplicación de los viajes, que son estrictamente el reflejo de realizar oportunidades de conexión y que esto es propio de la nueva sociedad postindustrial, en ella los instrumentos que determinan esa capacidad de conexión son las Tics porque sincronizan y esto privilegia o no el desplazamiento, la infraestructura y hasta el transporte, el autor también señala que la conexión es el derecho a la movilidad de las personas y esta tiene que ver con la complejidad de las relaciones humanas . Para Vasconcelos (2005), la toma de decisiones en el uso del medio de transporte, tiene que ver con los factores de edad, género, ciclo de vida familiar, nivel de renta, nivel de educación y el grupo urbano, a través de ellos se visualiza los rasgos diferenciales del desplazamiento. Con esto, muchas veces la política pública del transporte, crea condiciones más favorables para el uso del transporte privado en detrimento del transporte público. Es en este contexto donde las políticas del transporte, son las que resuelven las necesidades del movimiento de los ciudadanos, son una herramienta de inserción o bien una vía potente de exclusión.

2.3. Movilidad y segregación

Avellaneda (2009) fundamenta que, los problemas de movilidad pueden ser con frecuencia, agravantes de la pobreza y por ende, de la exclusión social porque la pobreza condiciona el uso del transporte, las personas resuelven sus necesidades de movilizarse mediante el transporte público, la falta de este, los elevados costos o ineficacia en el sistema de transporte, puede significar una restricción al desplazamiento en la ciudad, generando una segregación funcional y socio espacial. Para Spaggiari (1995), en la ciudad, la necesidad de desplazamiento se origina por los nuevos sistemas productivos, independientemente de los medios de transportes existentes, con el incremento de la distancia, es que se incorporan los medios de transporte mecánicos. Para Campos (1998), la movilidad actúa directamente en la organización del territorio urbano. Una elevada posibilidad de movimiento garantiza la eficiencia funcional y productiva del territorio urbano.

Las anteriores apreciaciones apuntan a que, una vez surgida la movilidad en la ciudad, esta va cambiando de acuerdo a las necesidades y estilos de vida porque de ello dependerá la intensificación en el uso de la urbe, solo los que tienen transporte privado o quienes cuentan con un eficiente transporte público podrán superar la distancia y como tal, tendrán más probabilidades a las oportunidades, ventajas y beneficios del ámbito espacial, entonces la accesibilidad no se da por igual en toda la sociedad. La política pública del transporte entra a resolver esta dicotomía, basado en la reducción del tiempo, vencer la distancia y los costos. ¿Qué sucede si esa política no resuelve todas las necesidades de los grupos sociales?, la respuesta se puede acomodar hacia la informalidad o a una forma de transporte artesanal, cuando la gestión del transporte público no es suficiente o es distante de la realidad cotidiana en la ciudad, las personas se ven obligadas a buscar un sustituto para acceder a las oportunidades que ofrece el territorio, de lo contrario quedaran aislados y segregados.

¿Cuál es el detonante del transporte informal o artesanal?, tiene que ver con la ciudad y la organización del territorio, a medida que la ciudad crece, empieza una cantidad de actividades que se

justifica por el tamaño de la demanda y con ella, viene el costo de acercarse cada vez más a los lugares o nodos importantes, es tanto el valor de concentración, que el valor del suelo empieza a aumentar, para los expertos, el crecimiento conlleva a las dualidades entre el centro y la periferia, la población y la extensión .Figueroa (2005) afirma que esta situación, está enmarcada sobre políticas que producen en la práctica una desregulación en el uso del suelo urbano y también de los límites de las ciudades, ha suscitado una expansión física de las urbes, con desarrollos suburbanos de baja densidad en el caso de los altos ingresos, y para la población de menores ingresos, con mayor densidad pero más distanciados de las manchas urbanas y de sus áreas centrales. Estas formas de desarrollo urbano tienen implicaciones importantes para los sistemas de transporte, pues la urbanización en suburbios de baja densidad de la población más acomodada, está orientada hacia el uso del automóvil privado y no incita la cobertura de transporte público, debido a las bajas densidades existentes y a las más bajas demandas de transporte público que allí se puede dar.

Lo anterior indica que, en la periferia se concentran los habitantes más vulnerables de la ciudad porque el valor del suelo es más accesible para este nicho , comparado a otras áreas más céntricas y ellos al estar lejos, se ven obligados a recorrer distancias muy largas y esto hace que, se incremente la dependencia al transporte público, por lo que este es, la condición para que se resuelva las necesidades de movilización y de cohesión en la ciudad, cuando el sistema de transporte es ineficiente, costoso o no es accesible a la periferia, se fragmenta el sistema de transporte urbano, conllevando a las situaciones de informalidad, ya que constituye el único medio para conectarse con el territorio porque garantiza el acceso al mercado de trabajo, a los bienes y servicios que ofrece la ciudad. Para ONU-Habitad (2013), el sector del transporte informal proporciona un modo de desplazarse muy necesario (y muy valorado), especialmente para los personas con pocos recursos. La falta de sistemas de transporte público asequibles y accesibles en los países en vías de desarrollo ha dado lugar a la proliferación de operadores informales, como microbuses privados, motos y servicios de minibús en algunas localidades, este tipo de operadores constituye la única forma de transporte público disponible.

Hasta aquí, podemos decir que, el crecimiento urbano, conlleva también al crecimiento del tamaño de la ciudad y con esta viene la dinámica del aumento en los precios del suelo central, la demanda de los servicios y la jerarquización de actividades y localizaciones, todo este modus operandi, originan flujos y movimientos: comprar, estudiar, ocio, trabajar etc., para lo cual en la ciudad es necesario desplazarse y este es proporcional a la organización del territorio porque desarrolla la movilidad. Para que la ciudad funcione es necesario que todo marche óptimamente desde el capital hasta el agua, desde la energía hasta la población. Así que la movilidad afecta no sólo a las personas y los bienes, sino también a los mensajes y la información según Remy y Voye (1992). Quien resuelve esta necesidad de movilidad es la política de transporte urbano, constituyéndose en un instrumento de exclusión o inserción por los costos, la accesibilidad, la frecuencia de los viajes, la infraestructura etc. Por otro lado encontramos que, a medida que la ciudad crece, hay cambios en el territorio por las desigualdades económicas y sociales, esto tiene implicancia en el transporte.

Para el caso de Montería, las incidencias del conflicto armado hicieron metástasis en su distribución urbana y espacial, no hubo una planificación previa por parte de las autoridades competentes para compensar, la ciudad se fue extendiendo al formar asentamientos humanos irregulares hacia el sur,

estos espacios fueron constituyéndose en islas, debido a la dificultad para acceder al centro por el deterioro de las vías y la falta de rutas de conexión, todo esto fue el escenario perfecto para la creación del mototaxismo, por supuesto que no se debe dejar a un lado que, la pobreza, la segregación y la marginalidad fueron el resonante, ya que esta actividad es la salida económica para muchos y la respuesta para su desplazamiento por el territorio. "La segregación impone determinados condicionantes al modo de vida de los sectores sociales que viven la ciudad y a su movilidad, pero al mismo tiempo es modificada o reforzada por las prácticas sociales de los sectores populares que en ella habitan" (Frias.1983.P; .111).

Este fenómeno no es exclusivo de Montería (Colombia), lugares como Curitiba (Brasil), Caracas (Venezuela) y Perú, por mencionar solo algunos puntos de América latina y el Caribe, sufren el flagelo del mototaxismo. Según datos de la CAF (2013), Curitiba y Caracas tienen 50 motos taxis por cada mil habitantes. También se encuentra presente en países como Francia. Curiosamente en Paris, el servicio de mototaxismo data del año 1999, el sistema se encuentra regulado y cumple con los requisitos de legalidad y seguridad, se utilizan motocicletas marca BMW u Honda Goldwing, los precios por el servicio oscilan entre los 20 a 200 Euros, operan en los aeropuertos y su target lo constituyen ejecutivos, cuyo tiempo es su valor preciado, es un sistema esporádico y no generan externalidades negativas porque las motocicletas son muy adecuadas.

Foto 1: Mototaxi en Paris, fuente: http://les-taxis-motos.com/

En Lima (Perú), el 10% de la población utilizan el servicio del mototaxismo, estos son vehículos de 3 ruedas llamado motocarros y está legalizado bajo ciertos parámetros (infracciones, paraderos permitidos, permisos etc.), la política pública del transporte se denomina "Transporte público alternativo de pasajeros", estos surgen desde el año 1990, también por causa del desempleo, la marginalidad y la falta de planificación de la ciudad. En la actualidad se estima que existen 200 mil moto taxis en Lima Metropolitana, de las cuales la mitad sería informal (vehículos piratas), debido a la situación de estos últimos, hay muchas quejas de la ciudadanía por robos y maltratos.

Foto 2: Motocarros en Lima. Fuente: La República (2013).

El caso de Caracas es el más sui generis de todos, ellos están organizados por cooperativas y los organismos competentes, acolitan sus actividades sin ningún tipo de reparos y restricciones, se les denomina motorizados, nacieron en el lado Oeste de la ciudad, exactamente en las barriadas, bajo el primer mandato de Hugo Chávez y es de conocimiento público, la inseguridad, la zozobra y el temor que generan entre los ciudadanos, tanto que algunos califican que, se han convertido en un problema de salud pública.

Foto 3: Motorizados en Caracas. Fuente La patilla (2014).

Los casos del mototaxismo en las ciudades de América Latina, generan caos vehicular, contaminación e inseguridad, ellos germinan por la falta de rutas de transporte en las zonas periféricas y a la falta de oportunidades de empleo. Hay mucha tela por cortar y la tarea apenas

empieza, para comprender y analizar el significado del mototaxismo en la movilidad urbana y que esta es consecuencia de la fragmentación en el transporte dado por los modos de vida en la ciudad.

2.4. Relación movilidad-actividad para los desplazamientos:

Para Nasursa (2008) la movilidad es una actividad derivada del marco de necesidades y deseos sociales, también es consecuencia de la localización de las actividades y las viviendas, así como de la propia configuración del tejido. Si cada función urbana se encuentra dispersa y alejada en el territorio, las personas tendrán que desplazarse lejos y, por consiguiente, en medios de transporte motorizados, precisamente son los que mayor impacto ambiental suponen. Igualmente, si el tejido urbano es poco denso en actividades o viviendas, los medios de transporte colectivos encontrarán dificultades para satisfacer las demandas de los usuarios, generándose un modelo de movilidad dependiente del automóvil.

A finales de la década de los sesentas, los pioneros en desarrollar la relación actividad-movilidad fueron los investigadores de la Universidad de Lund (Suecia), al presentar herramientas metodológicas para conocer los desplazamientos en su dimensión espacio y tiempo, ellos trabajaron las siguientes articulaciones que aún son componentes hoy en día sobre la movilidad urbana:

La primera es de tipo funcional, afirman que una sucesión de actividades generan movimientos, desplazamientos de personas entre los diferentes lugares de aglomeración donde son realizadas las principales actividades en la ciudad, comprendiéndose la movilidad como un lazo directo y mecánico entre esas actividades y los desplazamientos.

La segunda articulación tiene que ver con las limitaciones del uso de ciertas variables cuando se busca el esclarecimiento de los comportamientos de la movilidad, como son la identificación de la oferta de transporte y la caracterización socioeconómica de las personas, lo que permite proveer información suficiente sobre el estatus social de los individuos y sobre la influencia del mismo en la movilidad. Esta articulación sugiere el conocimiento de las actividades practicadas por una persona y explicaría las prácticas de movilidad o el uso de los medios de transporte para los desplazamientos en un territorio.

2.5. Factores que influyen en la Movilidad

El desplazamiento de los individuos está relacionado con sus actividades, identificada esta como factor influyente de la movilidad, las variables como la edad, sexo, estrato social, ingresos, salud, gustos y preferencias etc., influyen en la frecuencia con la que el individuo se desplaza para cumplir con sus necesidades. Otros factores que influyen son: la localización, el lugar de residencia y el grupo familiar.

Para Jaramillo (1993) los esquemas espaciales de segregación residencial producen correlaciones entre localización en la ciudad y características personales, pero afirma también que la localización actúa independientemente mediante su relación con la accesibilidad a los distintos puntos de

atracción. "La diferencia de localización de los diversos servicios producen estructuras de desplazamientos muy diferentes entre individuos con características personales parecidas, pero que residen en localizaciones diferentes. El mismo efecto produce las diferencias de disponibilidad, costo y conveniencia de los modos alternativos de transporte de las diferentes localizaciones" (Daniel y Warne, op.Cit.P; .57).

De igual forma Vàsconez (2008) manifiesta que la forma como se produce la segregación urbana en la ciudad condiciona de manera importante la movilidad. Considera que el desarrollo de la ciudad ha producido nuevas formas de segregación en el espacio urbano; de la misma forma, la complejizaciòn de la división social del trabajo, el desarrollo de los mercados, las desigualdades intraurbanas, han ido definiendo grandes diferencias en los estratos sociales, aquellos lugares que concentran equipamientos, empleos y servicios se han ido localizando en territorios o nodos importantes así que la localización diferencial de las funciones urbanas, el nivel de desarrollo de la ciudad y del transporte, condicional en alto grado la movilidad porque proporcionan o limitan los desplazamientos de las personas desde o hacia determinadas zonas de la ciudad. Los principales factores que intervienen en la movilidad de las personas son: el ingreso, el género, la edad, la ocupación y el nivel educacional. La disponibilidad del transporte motorizado impacta fuertemente en los hogares, pero puede ser un elemento asociado al nivel de ingresos. La movilidad aumenta con el aumento de los ingresos y varía de acuerdo a las características económicas y sociales de las personas. Por ejemplo, así como los hombres suelen viajar más que las mujeres, también los hombres adultos involucrados en actividades laborales se desplazan más que los habitantes jóvenes y de edad avanzada. Personas con un nivel educacional más alto viajan más que los demás y adultos con trabajo regular se desplazan más que los que tienen una ocupación inestable, a esto también se le debe sumar los hábitos distintivos de cada grupo socioeconómico en el uso del transporte (CAF.2011.P.; 31-32).

2.6. Movilidad en los sectores populares.

La periferia se puede definir por su lejanía espacial respecto del centro de la ciudad, la cuestión de la movilidad desde y hacia ella se vuelve un elemento crucial para entender la correlación entre el centro y sus periferias, y entre las distintas periferias de la ciudad. La falta de movilidad puede convertir la marginalización geográfica en una fuerte exclusión social para Ureta (2008). La movilidad no homogeneiza la sociedad, sino más bien la diferencia y polariza dando la libertad a algunos de actuar a distancia, en parte desconectados de algunos vínculos espaciales, mientras otros están encerrados en un lugar específico afirma Bauman (2000). En países en vía de desarrollo, los más pobres tienen limitaciones en cuanto al número de viajes que pueden realizar a diario debido a su bajo nivel de ingresos. Ureta (2008) encuentra, en su estudio de las implicaciones de los costos de transporte para las personas que viven en las periferias de Santiago de Chile, que la ubicación impide la capacidad de caminar y que, a la vez, los altos costos del transporte público limitan la movilidad de las personas a lo estrictamente necesario (educación y empleo). Como consecuencia, esa movilidad restringe la participación de las personas en la vida urbana, las posibilidades de ampliar

sus perspectivas laborales, diversificar sus actividades sociales y de recreo, y sobre todo de ejercer una participación ciudadana.

Así, más allá de la movilidad, lo que está en juego es la accesibilidad efectiva a los recursos u oportunidades de la ciudad. La estructura social y espacial de la ciudad genera desigualdades de acceso. Influyen tanto el nivel socioeconómico (los recursos disponibles para movilizarse) como otros criterios, tales como la edad, el género, la salud y la estructura familiar. Esas diferenciaciones se combinan con una diferenciación espacial, como observan Dureau & Levy (2002).

"El tamaño de la ciudad y la amplitud de las desigualdades que marcan el sistema de transporte condicionan la accesibilidad a los lugares de la ciudad para los distintos grupos sociales; ahí también los habitantes están en situaciones muy diferenciadas en cuanto a sus posibilidades de realizar sus desplazamientos cotidianos" (Levy & Dureau, 2002 .P; 401).

Teniendo en cuenta lo anterior, la movilidad y la accesibilidad son factores fundamentales en la posibilidad de hacer realidad el derecho a la ciudad para los habitantes de los territorios marginados, y constituyen una dimensión clave en la permanencia, la disminución o el incremento de desigualdades sociales y espaciales.

Capítulo 3

DISEÑO METODOLOGICO

En el diseño metodológico se recoge, procesa y compila toda la información, con base a lo programado o a los pasos pertinentes de la investigación. Si bien es importante destacar que en ella, hay elementos que son sine qua non, significa que se deben seguir rigurosamente en una investigación, pero cada escudriñamiento como proceso es particular y no lineal, ya que responde a ciclos, por ende, se considera que los pasos no se deben seguir como algo tan estricto. Por estas razones, es importante mencionar y resaltar que los pasos en la investigación dependen del enfoque y del tipo de estudio que se utiliza, para resolver un planteamiento.

3.1. Enfoque de investigación y tipo de estudio

El estudio ha sido abordado desde el ámbito cualitativo que respondan al fenómeno del mototaxismo, también se tomaron datos de enfoque cuantitativo, en donde se consideró únicamente a los usuarios frecuentes, se comprendieron sus puntos de vistas, motivaciones y percepciones, muchas de ellas recopilados y procesados por otros investigadores y fuentes oficiales. El enfoque cualitativo posibilita una explicación profunda de los fenómenos, aunque puede apoyarse, en ciertas tareas de tipo cuantitativo. Por lo mencionado anteriormente se opta, para nuestro estudio, tomar el término cualitativo, más para la fase del análisis e interpretación de los resultados, y sin dejar de lado la parte cuantitativa para el apoyo de datos.

El enfoque cualitativo involucra interpretación, naturalista hacia su objeto de estudio, es aquella que produce datos descriptivos; las propias palabras de las personas, habladas o escritas. (Cf. RODRÍGUEZ 1996:33). De acuerdo con Stake (1999), una de las particularidades de los estudios cualitativos es que dirigen la pregunta de investigación a casos o fenómenos y buscan modelos de relaciones inesperadas o previstas. La orientación cualitativa da mayor énfasis al sujeto, a sus percepciones, a sus experiencias, su cotidianidad, modos de vida, etc. Esta perspectiva fue elegida para nuestra investigación, porque estudia los fenómenos desde la percepción del individuo y esto permite comprender, analizar e interpretar cómo las personas experimentan y explican cómo se movilizan en un territorio. Asimismo los métodos cualitativos pueden usarse, como lo menciona Barberá (2004) para obtener detalles sobre fenómenos, en este caso se trata de un transporte artesanal.

Sobre lo fenomenológico

La presente investigación utilizó, dentro de los métodos del enfoque cualitativo, el método fenomenológico. Conceptualizando como "la investigación sistemática de la subjetividad" (RODRÍGUEZ 1996:40). Significa, la subjetividad de la indagación por la experiencia de la cotidianidad. Los diseños fenomenológicos, se enfocan en las experiencias individuales subjetivas de los participantes. Según Bogden y Biklen (2003) citados por Hernández y col. (2010), se intenta reconocer las percepciones de las personas y el significado de un fenómeno o experiencia. (Cf. HERNÁNDEZ Sampieri, R.; FERNÁNDEZ Collado, C; BAPTISTA Lucio, P.; 2010:515).

Para Morton (1992 en Drew, 2001) la fenomenología es el estudio empírico de un número limitado de formas cualitativas diferentes por medio de las cuales podemos comprender e interpretar un fenómeno en particular. Estas diferentes experiencias y alcances son caracterizados en términos de categorías de descripciones, relacionadas entre sí, y formando jerarquías correspondientes a razonamientos o planteamientos. Tal conjunto de categorías ordenadas es el resultado del fenómeno en cuestión. Los individuos en el estudio son invitados a reflexionar sobre aspectos no tematizados del fenómeno. El análisis se lleva de manera interactiva (dependiendo de las respuestas de los sujetos) sobre esas reflexiones. Son discutidas por los participantes las formas diferentes y distintivas conforme a sus experiencias o vivencias del fenómeno, las cuales son las unidades de análisis y no los individuos en particular. Las categorías de las descripciones corresponden a esas maneras diferentes de entender y la relación lógica que puede establecerse entre ellas, compone el principal resultado de un estudio fenomenológico.

La metodología de este enfoque, busca constituir un mapa y referenciar las relaciones de las variables de acuerdo a la experiencia con el fenómeno en particular. El desafío para el investigador por lo tanto, estará en saber interpretar y comprender esa cosmovisión. De acuerdo con esta perspectiva los seres humanos, la cual coincide con el enfoque fenomenológico (Lucas, 1998; Sixsmith & Sixsmith, 1987), crean definiciones significativas de su entorno social y físico, es decir, de los comportamientos, modos de vida e interacciones de las personas y objetos de ese medio ambiente. Nuestro trabajo, por lo tanto, están condicionadas por los significados y hasta la subjetividad que se desprenden de las acciones de las personas y a los objetos con los que se relacionan. Una investigación que descuida estos aspectos está claro que no reflejará todas las dimensiones de esa realidad, e incluso se podría decir que captará lo menos revelador de ella.

Para ello, Husserl (1950) en Sixmith y Sixmith (1987) sugiere que el método fenomenológico debe ser:
- Sin supuestos
- No especulativo
- Describir el fenómeno como es experimentado
- Empírico y científico como un método
- Generalizable a través de situaciones.

Todo lo anteriormente expuesto nos indica que, en definitiva, la investigación con el método fenomenológico, busca conocer, describir e interpretar los significados que los sujetos dan a sus

experiencias y cotidianidad, intenta ver las cosas desde el punto de vista de otras personas, describiendo, comprendiendo y descifrando una situación. Ajustando con varios autores como Hernández, Rodríguez, respecto a la metodología de la investigación, sugieren, que lo fenomenológico, tiene que ver mucho con estudios que pretenden describir y entender los fenómenos desde el punto de vista de cada participante y desde la perspectiva construida colectivamente.

Drew et al (2001) exhorta sobre los estudios fenomenológicos como un método distintivo de investigación cualitativa que deberá tomar en cuenta las siguientes consideraciones al definir los sujetos de investigación:

1º Un enfoque no-dualista donde el individuo y el fenómeno son inseparables. La experiencia a ser estudiada significa que el estudio tiene que clarificar el foco en una tarea específica o fenómeno que lleve a encontrar esa experiencia.

2º Utilizar la entrevista en profundidad. Durante el proceso se debe buscar relacionar la información con el segundo orden natural del enfoque de la observación, en el cual se requiere que los entrevistadores se centren en dialogar sobre sus percepciones y acciones en el fenómeno.

3º Identificar la variación, es decir las diferentes experiencias que viven los sujetos. Esto requiere de una visión distintiva para analizar la transcripción de la entrevista para no poner mucha atención en elementos que fueron similares a través de todos los datos, y poner atención en aquellos que tienen relación interna y dan variación. Esto lleva a la construcción de jerarquías de los componentes estructurales del estudio. A partir de los datos se construye un mapa con las variables y sus relaciones que facilitan el análisis de las categorías encontradas.

4º Una última consideración es la intención para lograr la empatía con los participantes a través de la experiencia de la entrevista.

El diseño fenomenológico se sustenta en el análisis de discurso y temas específicos, así como en la búsqueda de sus posibles significados e interpretaciones. Que es lo que se pretende en esta investigación; profundizar e indagar sobre los efectos del mototaxismo en la movilidad urbana en Montería.

En cuanto al tipo de estudio exploratorio descriptivo, porque pretende escudriñar las motivaciones, propiedades, características y rasgos más importantes y determinantes de cualquier fenómeno que se analice en una investigación, considerando al mismo tiempo que pueden aparecer momentos claves que construyen el camino de la decisión no previstos a priori. Además, miden, evalúan y recolectan datos sobre los diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar (Cf. HERNÁNDEZ Sampieri, R.; FERNÁNDEZ Collado, C; BAPTISTA Lucio, P.; 2010:80).

El alcance del estudio es exploratorio descriptivo. Sin embargo, desde el punto de vista metodológico, las dimensiones identificadas y propuestas para el estudio en cuestión: el efecto del

mototaxismo en la movilidad urbana, se presentan bajo dos perspectivas: una que privilegia el análisis cuantitativo haciendo un procedimiento estadístico de los datos que se obtengan y la otra perspectiva es el análisis cualitativo que busca interpretar los fenómenos mediante los modos de vida y los motivos de la elección de un tipo de transporte artesanal. En este último punto es importante resaltar que se hará mayor énfasis y se dará mayor relevancia a los datos y al análisis cualitativo ya que la investigación pretende la interpretación del fenómeno y no la generalización de los datos hallados.

3.2. Sujetos en la investigación

Los sujetos, o como los llama Hernández y col. (2010) unidades de análisis, son todos los usuarios de moto taxis entre hombres y mujeres, que vivan en el municipio de Montería, capital de departamento de Córdoba, República de Colombia, Sur América.

Ahora bien, si hablamos del universo, en el caso de nuestra investigación, son todos los usuarios o pasajeros frecuentes de moto taxi que habitan en el municipio de Montería, esta ciudad tiene de acuerdo con cifras oficiales del DANE[10], el total de la población a 2005 es de 415.796 habitantes, de los cuales el 48.5% son hombres y 51.5% son mujeres. En la cabecera municipal habitan 319.135 personas, es decir, el 76,75% del total municipal, en las zonas rurales habitan 96.661 personas que corresponde al 23,25% del total municipal. .

3.3. La Muestra

Los expertos han señalado que en los estudios cualitativos el tamaño de la muestra no es relevante desde una perspectiva probabilística, porque el interés del investigador no es generalizar los resultados de su estudio a una población. Autores como Barberà (2004), Araneda (2008) y Hernández (2010) afirman que un estudio con enfoque cualitativo, no tiene como especificar una muestra como sucede con los estudios de enfoque cuantitativo. Mertens (2005) señala que en la muestra cualitativa es adecuado abordar primero la identificación de ambientes propicios, luego de grupos y, por último, de individuos. Incluso la muestra puede constituir una sola unidad de análisis (estudio de casos). Para Salamanca Castro y Martín-Crespo Blanco (2007) la muestra en una investigación cualitativa en ocasiones se centra en un caso que presenta interés intrínseco para descubrir significado o mostrar realidades múltiples, por lo que la generalización no es un objetivo de la investigación. Por ende se suele evitar las muestras probabilísticas, porque se puede buscar buenos informantes, es decir, personas informadas, lúcidas, reflexivas y dispuestas a hablar ampliamente con el investigador, esto sería las personas de interés sobre el cual se recolectaran .los datos porque tienen características afines que indican parámetros muéstrales. Así, una población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones (Selltiz et al.; 1980). La esencia de la muestra cualitativa la podemos apreciar en la siguiente figura:

[10] DANE es el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, su última actualización del censo fue en el año 2009. Ver: https://www.dane.gov.co/index.php/poblacion-y-registros-vitales/censos/censo-2005.

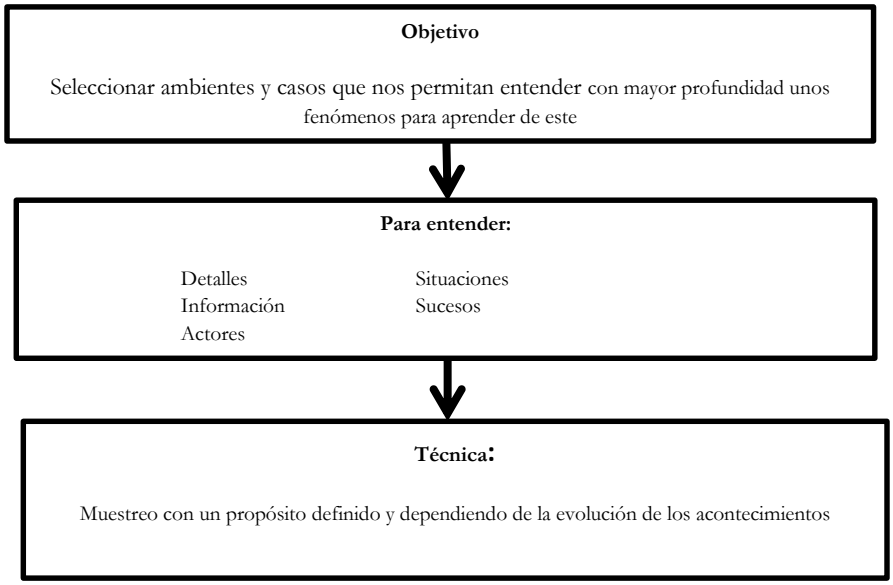


Figura 3: Esencia del muestreo cualitativo. Fuente: adaptación Mertens (2005).

Hay diferentes tipos de muestras pero las orientadas a una investigación cualitativa, se describen así:

1. Muestras diversas o de máxima variación: se utilizan para mostrar diferentes perspectivas y representar la complejidad de un fenómeno estudiado, para así localizar diferencias y coincidencias.

2. Muestras en cadena: se identifican los participantes claves y estos a su vez recomiendan a otros, que se van adicionando a la muestra.

3. Muestras de Casos extremos: útiles cuando nos interesa evaluar características, situaciones o fenómenos especiales, alejados de la normalidad para Creswell (2005).

4. Muestras homogéneas: las unidades seleccionadas poseen un mismo perfil o característica que las hace afines al fenómeno a estudiar, tienen como propósito centrarse en el tema a investigar.

5. Muestras por oportunidad: son casos o hechos fortuitos que se presentan ante el investigador, justo cuando lo estaba requiriendo o necesitando.

6. Muestras teóricas y conceptuales: el investigador elige las unidades porque tienen características y atributos que le permitirán comprender el fenómeno y desarrollar una teoría.

7. Muestras confirmativas: tienen como objeto adicionar nuevos casos cuando hay controversias o complejidad en los ya analizados.

8. Muestras de casos sumamente importantes para el problema analizado: son casos o situaciones que no se pueden dejar por fuera del ambiente.

9. Muestras por conveniencia: son casos disponibles a los cuales se tiene acceso.

Para el caso de nuestro estudio se tomó una muestra que no es probabilística, no pretende generalizar resultados y que se puede ajustar en cualquier momento de la investigación, el tipo está orientada a la investigación cualitativa y es una muestra homogénea porque se pretende describir un fenómeno mediante un subgrupo en profundidad. Pérez Serrano (1998), afirma que existen tres tipos de estudios de casos: los descriptivos, evaluativos e interpretativos.

Para el estudio de casos descriptivos, que será la referencia para este estudio, según Pérez estos no conducen a generalizaciones ni pretenden generar una hipótesis generalizada. Para la selección de la muestra se tuvo en cuenta los siguientes aspectos:

- Hombres y mujeres, que vivieran en la ciudad de Montería.
- Hombres y mujeres, que utilizan con frecuencia diaria el servicio de moto taxismo para transportarse en la ciudad de Montería.
- Hombres y mujeres, que al transportarse en moto taxi, cumplen con sus necesidades de movilización por la ciudad.
- Hombres y mujeres entre los 18 y 60 años.

Las características de la forma del muestreo lo señalan autores como: Hernández Siamperi, Fernández Collado y Baptista Lucio (2010), afirmando que:

- No es probabilística.
- Surge durante la inmersión inicial de la investigación o después de esta, se define la muestra.
- Se capitula en cualquier etapa del estudio.
- No busca generalizar los resultados (Hernández Siamperi, Fernández Collado y Baptista Lucio, P.2010: 396-397).

Para llegar a la muestra se hizo primero una encuesta piloto on line, para identifica de esta manera el ambiente propicio, donde se reflejaron con claridad los siguientes grupos: estudiantes, empleados, independientes y desempleados, que usaban con frecuencia el servicio de moto taxi en Montería y que con ello cumplían sus necesidades de movilizarse para efectuar sus trabajos, ocio, compras y/o estudios. Con la encuesta piloto publicada entre abril y junio de 2014, se pudo también localizar aquellos lugares oportunos como universidades, empresas y escuelas donde van muchos moto taxistas a dejar a sus pasajeros, posteriormente se volvió a realizar un cuestionario on line que fue enviado por e-mail a dichos lugares con el objetivo de encontrar la muestra, también se hizo uso de las redes sociales para tal fin, es cuestionario estuvo publicado inicialmente entre los meses de julio a octubre de 2014 , durante esta etapa el grupo de los estudiantes y los empleados, se mostraron con más receptividad y disposición para realizar una entrevista, muchos de ellos dejaron sus datos para contactarlos posteriormente, en caso de necesitarlos. Con el trascurrir de las fases del trabajo se fueron presentando muchas complejidades, como el desconocimiento o desuso de las TIC`S, esto

dejaba por fuera a usuarios importantes de mototaxis como las nanas, albañiles, campesinos, obreros y en general a personas con oficios varios, que se localizan en las barriadas o en la periferia de Montería y que tenían problemas para acceder a un sitio web, por lo que se hizo necesario replantearla para delimitar más participantes a través de una muestra en cadena, esta consiste en pedirle a los informantes que habían sido invitados para que recomendaran a posibles participantes, gracias a la presentación que hace el sujeto ya incluido en el proyecto, resulta más fácil establecer una relación de confianza con los nuevos participantes. De esta manera se tomaron 15 personas, 10 fueron de forma aleatoria y 5 por efecto cadena, todos ellos reunían los requisitos anteriormente señalados en los criterios de selección de la muestra para posteriormente realizarles una entrevista semi estructurada, en ella se alternaron preguntas estructuradas y preguntas espontaneas, esto con el fin de obtener flexibilidad y libertad en la obtención de los datos, las preguntas complementaban el cuestionario on line que habían respondido, al ser una experiencia novedosa se superaron las expectativas y para una mayor recolección de datos, se amplió el tiempo de publicación hasta enero de 2015 para así conocer las respuestas de una masa crítica, la meta era llegar a 500 respuestas pero solo se alcanzaron 490, los resultados se anuncian como un anexo (ver anexo 3) porque fue una incidencia durante el proceso de investigación y que complementan la información sobre movilidad urbana. Cabe también destacar que, según los expertos y como ya se mencionó anteriormente que, en los estudios cualitativos el tamaño de la muestra no es importante desde la perspectiva probabilística, porque el interés de la investigación se centra en la indagación que permitan entender el fenómeno de estudio y a responder a las preguntas de investigación. El muestreo adecuado tiene una importancia crucial según Barbour (2007). Por ello se debe reflexionar sobre cuál es la estrategia del muestreo más pertinente. Por lo general son tres los factores que intervienen para sugerir el número de casos:

1. Capacidad operativa de correlación y análisis, corresponde al número de casos que se puede manejar de manera realista y conforme a los recursos que dispongamos.
2. El entendimiento del fenómeno, es el número de casos que nos permitan responder a las preguntas de investigación.
3. La naturaleza del fenómeno bajo el análisis, si los casos son frecuentes, accesibles o no, si el recolectar información sobre éstos lleva relativamente poco o mucho tiempo (Hernández Siamperi, Fernández Collado y Baptista Lucio, P.2010: 394).

Metters (2005) hace una observación sobre el número de unidades que puede utilizarse en un estudio cualitativo, lo cual se muestra en la figura 4:

Tipo de estudio	Tamaño mínimo de muestra sugerido
Etnográficos, observaciones Entrevistas	30 a 50 casos
Historia vida familiar	Todas la familia, cada miembro es un caso
Biografía	El sujeto de estudio (si vive) y el mayor número de Personas vinculadas con él, incluyendo críticos
Estudio de casos en profundidad	6 a 10 casos
Estudio de caso	Uno o varios casos
Grupos de enfoque	Siete a 10 casos por grupo, cuatro grupos por cierto tipo de población

Figura 4: Tamaño de muestras comunes en estudios cualitativos. Fuente: adaptación Mertens (2005).

Para el presente estudio se pretende indagar sobre el mototaxismo, al no existir una cifra oficial de todos los usuarios para este tipo de transporte, se optó por tomar a 15 personas q para una entrevista semi estructurada y que su afinidad es la frecuencia y uso del mototaxismo en su cotidianidad.

3.4. Recogida de datos desde el enfoque cualitativo

Cualquiera sea el enfoque en una investigación, la recogida de datos es una etapa clave pero para el enfoque cualitativo, no tiene el objeto de medir variables o un análisis estadístico. Lo que se busca en un estudio cualitativo es obtener datos de personas que se convertirán en información. Al tratarse de seres humanos los datos que interesan son conceptos, percepciones, creencias, emociones, interacciones, experiencias y vivencias manifestadas en el lenguaje de los participantes, ya sea de manera individual, grupal o colectiva. Se recolectan con la finalidad de analizarlos y comprenderlos, y así responder a las preguntas de investigación. (Hernández Siamperi, Fernández Collado y Baptista Lucio, P.2010:408-409). La recolección de los datos se presenta en los ambientes cotidianos y naturales de los participantes, para la presente investigación se realizó en la ciudad de Montería (Colombia).

Para responder a la pregunta al cómo se presentan los eventos, episodios, las interacciones en este tipo de transporte artesanal e informal, se sugieren varias unidades de análisis, además de los casos. Lofland et al (2005) sugiere entre muchas, pero tomaremos solo aquellas que tienen correlación con lo que se pretende averiguar:

1. Practicas: es una unidad de análisis conductual que hace referencia a una actividad continua, definida por los miembros de un sistema social como rutinaria.

2. Papeles o roles: sirve para que las personas organicen y proporcione sentido o significado a sus prácticas.
3. Estilos de vida: son conductas adaptativas que realiza un gran número de personas en una situación similar.

3.5. Técnica e instrumento de recolección de datos

Conforme a la revisión bibliográfica fue oportuno y conveniente tener en cuenta la siguiente técnica de investigación:

- Entrevistas semi estructuradas: es aquella en que las respuestas son libres, más allá que haya una guía para las preguntas. Su ventaja reside en que permiten obtener informaciones complementarias. De acuerdo a Corbetta (2003), la entrevista es una conversación provocada por el entrevistador a sujetos seleccionados, con un esquema de preguntas flexibles. La diferencia con otro tipo de entrevistas radica, no sólo por el espacio que se da a los entrevistados para responder preguntas cerradas y abiertas, sino por la posibilidad que el entrevistado replantee las preguntas e incorpore otros temas, de acuerdo a como transcurra la conversación y se sienta a gusto para responder. Se optó por este arquetipo porque al ser el mototaxismo un transporte informal que crea prejuicios en la ciudad de Montería, se procuraba que los participantes narraran sus experiencias y realidad de su movilización cotidiana, sin que ellos se sintieran enjuiciados o criticados por su acción.

  En este tipo de entrevista, se proponen 3 temas a indagar en estos relatos: prácticas, modos de vida y grado de relevancia en los usuarios del mototaxismo. Si bien las entrevistas buscan incorporar estos temas, la opción de otros factores queda abierta al relato de la experiencia de los participantes.

  1.- Movilidad cotidiana o datos del viaje (porqué y cómo aparecen las siguientes ideas):
  Motivaciones, frecuencia de los viajes, elección, atributos del viaje y grado de satisfacción.

  2.- El grado de relevancia (o ausencia de ella) de ciertos factores propuestos:
  Posibilidad de movilizarse en el transporte formal e informal, preocupaciones y seguridad vial, evaluación del transporte formal e informal, acceso en la ciudad en los días de restricción de motos.

  3.- Modos de vida: significado de movilizarse en este tipo de transporte, intereses personales, grado de influencia de otras personas, reflexión de su movilidad, estrato social, percepciones, localización, tipos de empleos, edad, comportamiento social.

Consideramos una pauta de entrevista (ver anexo 4) con estos 3 temas y en cada uno de ellos incluimos subtemas a incluir en la conversación con los usuarios de moto taxi. No es una pauta cerrada y puede ser modificada de acuerdo a la construcción de la conversación.

Los resultados serán analizados estableciendo en el relato aquellas situaciones claves en el proceso de decisión. Se compararán para verificar la existencia de factores comunes entre los usuarios de moto taxi en la ciudad de Montería y se establecerá un grado de relevancia de estos. La idea es diferenciar entre aquellos determinantes de los menos considerados, buscando sacar conclusiones por cada categoría y teniendo como eje las siguientes preguntas para así construir la matriz de investigación:

1. ¿Qué se repite en los distintos casos?
2. ¿Hay una única tendencia o varias?
3. ¿Hay matices en la que se repite?
4. ¿A qué se puede deber estos matices?
5. ¿Hay elementos secundarios, que se repiten en menor medida?
6. ¿Hay algo distinto en los casos en que aparecen estos elementos secundarios?

Se reconoce como limitación el tamaño de la muestra, esta no permitirá establecer conclusiones para el total o el universo de personas que se transportan en moto taxi, pero accede a construir una idea de las consideraciones influyentes en la generación, modos de vida y frecuencia de los viajes.

Para la organización de los datos y la información así como la preparación optamos por utilizar herramientas como el laptop, grabaciones de audio, scanner y anotaciones escritas para hacer así una bitácora.

3.6. Etapas de la investigación

La investigación es un episodio relacionado con el anhelo del conocimiento, es una especie de pregunta con intentos de responderla, esta surge de una paradoja o hipótesis y durante ese camino se encuentran muchas herramientas que clarificaran los procesos.

Conforme a los procedimientos utilizados en el presente trabajo, se realizaron en tres fases[11] que están estrechamente relacionadas entre sí y son cíclicas: fase bibliográfica, fase metodológica y fase empírica.

1. Fase Bibliográfica: en esta etapa se formuló la pregunta de investigación, la hipótesis y los objetivos, además se revisó la bibliografía de autores que han expuesto sobre la movilidad urbana, para ampliar el marco teórico y se anuncia la finalidad del estudio o justificación.

[11] Se tuvo que reajustar el cronograma de actividades, debido a las complejidades presentadas por el uso de las Tics.

2. Fase Metodológica: en ella se seleccionó la muestra, se definieron los sujetos de estudio, el diseño, el tipo de investigación y la recolección de los datos. Significa que en esta etapa se llevó a cabo la aplicación de la recolección de información mediante entrevistas semi estructuradas que constituyen al proceso exploratorio descriptivo de los hechos.

3. Fase empírica: en esta etapa se organizaron, sistematizaron, se analizaron e interpretaron los resultados, además se redactó el documento para difundir la información y llegar finalmente a las conclusiones.

A continuación se detalla una figura esquemática que responde a las etapas de la investigación de manera cíclica y no lineal. Lo cual representa que, si bien hay un orden en todo el proceso de la investigación, este no es lineal y encaja en las investigaciones con enfoque cualitativo y perspectiva fenomenológica.

Figura 5: Fases de la investigación. Fuente adaptación Rivera 2012.

3.7. **Escogiendo la Matriz de investigación**

La investigación cualitativa suele manejar un volumen de información importante por eso es necesario que se categorice en unidades más simples y estas surgen a partir del marco teórico, para ello, en la investigación se desarrolló una matriz de análisis con categorías preestablecidos, mediante la cual los datos se distribuyeron con los casos como columnas y los conceptos como filas. Las matrices son útiles para establecer vinculaciones entre categorías o temas (o ambos): Lofland y Lofland (1995). Se aborda este tipo de matriz porque con ella se intenta revelar los significados que tiene el mototaxismo en la mente del usuario, por lo cual serán datos subjetivos que no se pueden contar ni medir. Entre las tareas de reducción de datos cualitativos, posiblemente las más representativas y al mismo tiempo las más habituales sean la categorización y la codificación. Incluso a veces se ha considerado que el análisis de datos cualitativos se caracteriza precisamente por apoyarse en este tipo de tareas. (Rodríguez Gómez, Gil Flores, Garcés Jiménez, P.1999: 205)

En cada celda el investigador comprueba si las categorías o temas están vinculados o no entre sí, algunos autores plantean que para este caso, se puede hacer otra versión dando la explicación del cómo y por qué se vinculan o no y otra donde se resuma el panorama: con la colocación de los signos (+) si existe relación y (_) si no existe. En la construcción de esta matriz se recomienda no enfocarse en casos puntuales, si no en elementos que articulen los puntos y se debe buscar los matices. A continuación se muestra como los datos se podrían recoger con el fin de realizar comparaciones y posibles contrastes, de tal forma que se pueda organizar conceptualmente.

Categoría 1	Categoría 2	Categoría X
Unidad o subcategoría	Unidad o subcategoría	Unidad o subcategoría
Unidad o subcategoría	Unidad o subcategoría	Unidad o subcategoría
Unidad o subcategoría	Unidad o subcategoría	Unidad o subcategoría

Figura 6: Matriz de análisis con categorías preestablecidas. Fuente elaboración basada Lofland y Lofland (1995)

La categorización puede hacerse antes o después de realizar las entrevistar o después. Significa que, en este tipo de matriz puede estar predefinida por el analista (lo que usualmente se hace en el método de entrevistas semi estructuradas), o por el contrario, puede surgir a medida que se analizan los datos ya recogidos:

1. El primer caso (antes) consiste en establecer un conjunto de categorías (o clases de fenómenos o hechos) a partir de las teorías que estudian ese fenómeno o hecho (método Etic[12]).

2. En el segundo caso (después), con las entrevistas se establecen categorías de análisis, a partir de lo que el usuario de moto taxi considera o piensa (método Emic[13]).

Asimismo, con el fin de identificar relaciones entre temas, debemos desarrollar interpretaciones de los mismos, los cuales surgen de la categoría y las unidades o segmentos, la labor consiste en encontrar el sentido y significado, se apoyará en la siguiente herramienta:

Revisión general de datos	**Dividir los datos en unidades**	**Generar categorías designando códigos**	**Reducir redundancias de categorías**	**Agrupar en temas**
↓	↓	↓	↓	↓
Gran cantidad de datos.	Varios segmentos reducidos a través de unidades.	20 a 50 códigos a través de categorías.	Códigos reducidos a 15-30 temas.	Códigos reducidos entre 5 a 10 temas

Figura 7: Pasos para elaborar una matriz de análisis con categorías preestablecidas. Elaboración propia basada en Rivera 2012.

La anterior figura se aplicará en el trabajo de investigación, partiendo de la formulación del problema y el marco conceptual, en la cual se organizará la metodología de investigación a partir de un conjunto de categorías claves que organizarán la recolección de los datos, por medio de las 15 entrevistas semi estructuradas que estarán orientadas por dichas categorías y de aquí se desprenderán las subcategorías y para el caso de estudio se analizaran 3 temas conforme a lo que arrojen lo resultados.

[12] Es el desarrollo de la teoría antropológica, Etic consiste distinciones fenoménicas consideradas adecuadas por la comunidad de los investigadores. Ver: http://personal.us.es/dflorido/uploads/Actividad%20docente/HistoriaAntropologia/CUADRO%20HECHO%20SOCIAL_Etic_Emic.pdf

[13] Es el desarrollo de una teoría antropológica, Emic se refiere a sistemas lógico empíricos cuyas distinciones fenoménicas o cosas están hechas de contrastes y discriminaciones que los actores consideran significativas, con sentido, reales, verdaderas o apropiadas. (M. Harris).

CAPÌTULO 4

4. ANÀLISIS E INTERPRETACIÒN DE LA INFORMACIÒN

El siguiente capítulo, se presentan los resultados de la matriz de análisis con categorías pre establecidas sobre la movilidad cotidiana con el efecto del transporte informal en la ciudad de Montería (Colombia). Al mismo tiempo se dan a conocer los testimonios, las vivencias, opiniones y experiencias de 15 personas[14] entre los 18 y 60 años, quienes son usuarios frecuentes de moto taxi, en relación a los objetivos específicos y a las categorías de análisis para los efectos de la movilidad: nos referimos a 1) Movilidad cotidiana o datos del viaje, 2) Relevancia y 3) Modos de vida.

Cabe mencionar que, en este capítulo se introduce un acápite, surgido de las entrevistas a los usuarios frecuentes del moto taxi en la ciudad de Montería (Colombia) y hace referencia a la segregación espacial económica que desemboca en este nuevo medio de transporte, lo cual crea alta dependencia o cautividad. Es evidente que este tema no es objeto de la investigación, pero fueron los mismos usuarios los que testificaron a cerca de la alta necesidad de este servicio y sobre el miedo que todos ellos sienten, sí algún día el gobierno decidiera acabar con este medio de transporte artesanal e informal así que comenzamos a escrudiñar en este punto.

4.1. LA SEGREGACIÒN ESPACIAL SOCIO-ECONÒMICA CONLLEVA AL MOTOTAXISMO

Las personas no solo habitan un territorio, también hacen uso de este para sus quehaceres cotidianos: trabajo, estudios, ocio, compras etc., significa que se desplazan y se movilizan para el uso de la ciudad. La segregación espacial socio-económica implica una distribución desigual para los grupos socio-económicos en un territorio. Cabe señalar que, soló los patrones de aglomeración y distancia geográfica de estos grupos, y no la interacción social real, definen los niveles y las escalas de la segregación residencial socio-económica (Rodríguez, 2001). Según el Plan de ordenamiento territorial de Montería (Colombia), el nivel de equipamiento para los servicios urbanos básicos, empresas inmobiliarias, servicios financieros y servicios de alto impactos como servicios de diversión, lavado de automóviles etc., se concentran en el centro de la ciudad, demostrando la gran dependencia que se tiene de este como eje y centralidad. Se hace referencia a este punto porque para los expertos, la función del transporte, es la de anular la distancia y permitir que las personas lleguen a los lugares, por lo tanto las condiciones de viaje dependen de la localización y los modos

[14] Por ética y de común acuerdo, se reserva la identidad de los entrevistados en la publicación, en los testimonios aparecerán nombres ficticios para el presente estudio.

económicos, esto es lo que genera alta dependencia de las personas a los nuevos modos de transportes.

En consecuencia, si bien no fue uno de nuestros objetivos, el saber las causas de la segregación espacial, en las entrevistas semi estructuradas surgieron temas como: acceso diferenciado por los estratos sociales e ineficiencia del transporte público, estos temas confirman la teoría desarrollada en el marco conceptual, que el transporte informal funciona en la demanda de sectores de menores ingresos y de difícil accesibilidad porque de lo contrario perderían las oportunidades que ofrece un territorio porque las poblaciones no motorizadas son altamente dependientes del transporte público.

"La rapi moto ha sido mi tradición desde que me pude dar cuenta que puedo llegar a cualquier punto de la ciudad, antes me era difícil porque no tengo carro como lo tienen los ricos y en Guateque solo consigues rapis, con la moto puedo ir a comprar mis materiales de trabajo" (Andrés C, carpintero.25/09/2014).

"Trabajo y estudio por las noches, vivo en un barrio del sur y después de las 9:00 p.m. no existe el servicio de bus así que me toca tomar una rapi moto, si quiero llegar a descansar de mi rutina diaria, es eso o nada" (Sara R, 24 años. Secretaria y estudiante.28/09/2014).

"Mi situación económica no me permite usar el bus legal, con el rapi convenimos un precio que me es más fácil pagar y eso me resulta llegar mejor al trabajo y es además bueno para mi bolsillo". (Rosalbina R.54 años. Empleada doméstica. 5/10/2014).

"Sería muy complicado para mi poder entrar o salir de mi barrio sin una rapi moto, por donde vivo los buses se demoran mucho en pasar, lo hacen cada media hora, con la rapi es más práctico llegar si quiero estar en el centro". (Estefanía Q.28 años. Vendedora de minutos a celular. 7/10/2014).

La accesibilidad y las condiciones de los barrios apartados, que no tienen opciones de escogencia de su localización, tampoco permite una buena cobertura de servicios formales. (Figueroa, 2005). En los testimonios que se extrajeron, se evidencia la fragmentación y la dispersión entre los estratos sociales a la hora de movilizarse, la mayoría señala el servicio del mototaxismo como su única alternativa para llegar a la ciudad, eso más la desarticulación de la ciudad por su transporte público costoso y de acceso limitado a los barrios de la periferia, nos hace comprender que las personas viajan con el fin de realizar determinadas actividades y el transporte público permite el cumplimiento de las mismas, cuando este es ineficiente las personas pierden la oportunidad de disfrutar el uso de un territorio y se ven en la obligación de buscar alternativas. El origen y consolidación de los moto taxis es conexo con la interacción entre situaciones de déficit cuantitativo o cualitativo del transporte, la crisis económica del país y la carencia de empleo. (Montezuma, 2014).

"Yo debo hacer maravillas con el sueldo que me gano, imagínese usted que debo aportar para los gastos de la casa, debo sacar también plata para estudiar y la rapi me facilita el pasaje porque yo le pago una tarifa mensual y eso es algo cómodo, es así como yo puedo sobrevivir" (Sara R, 24 años. Secretaria y estudiante.28/09/2014).

"En mi barrio todos somos pobres, pertenecemos al Sisben[15] y yo pienso que el bus no ayuda en nada a que uno siga adelante, al contrario sube la carestía y eso es culpa del gobierno por lo que la moto soluciona todo para uno transportarse" (Víctor R.45 años.Celador.4/10/2014).

"En Montería se paga una de las tarifas más altas del país, ni en Bogotá siendo la capital cuesta mil 800 pesos como aquí y ¿por un servicio precario? El salario mínimo quedó para pagar solamente transporte público, algo así obliga a tomar moto taxi, es eso o la ruina es segura" (Nicolás V.33 años Empleado. 10/10/2014).

"Montería es una ciudad donde la mayoría somos de bajos recursos y mil 800 pesos es un poco de plata para pagar pasajes en bus además las rutas para los barrios populares son muy demoradas, hay calles con problemas y ni por ahí se asoma un bus, prefiero la rapi moto porque me permite movilizarme rápido" (Edgar E.18 años. Estudiante universitario. 15/10/2014).

Los anteriores argumentos reflejan un asomo de como la deficiente planeación y control del transporte público, al prestar servicios costosos y de baja frecuencia en los sectores periféricos, desencadenan sobre el mototaxismo. Queda en remojo el hacer un estudio de como el crecimiento de la ciudad o las nuevas formas urbanas segregan el territorio y a partir de cuándo, se generan vacíos en la conectividad de las personas. Se tiene que en las diferentes ciudades se establecerán y surgirán barrios periféricos, debido al desarrollo no planificado de las ciudades (causado en gran medida por el fenómeno migratorio), lo cual conlleva a la improvisada construcción de viviendas, generación de nuevas centralidades y expansión caótica de la ciudad, vislumbrándose entonces unas nuevas necesidades de comunicación que aumentan la exigencia en infraestructura y oferta de transporte. (Escobar, P.; 2008:57). Como ya se ha mencionado, si la oferta de transporte público es ineficiente, no bastará el hecho de modernizar el parque automotor; esto debe ser el complemento de ampliación de rutas, tarifas bajas y el mejoramiento de la infraestructura vial en las barriadas para que las personas no se sientan segregadas y tengan la oportunidad de movilizarse para sus actividades cotidianas, ellos solo pretenden movilizarse de una manera ágil rápida. Asimismo las políticas públicas deberán diseñar ciudades equipadas y organizadas en todo el territorio para que eviten la segregación espacial.

4.2. ELECCIÒN DEL MOTOTAXISMO PARA LA MOVILIDAD COTIDIANA

La movilidad cotidiana son los viajes que las personas realizan cada día, todos los viajes que se emprendan tienen regreso al final del día y vuelven al lugar de origen, se da de dos tipos:

1. Movilidad cotidiana Regular: significa que tiene cierta frecuencia, hay un ritmo estable para ese desplazamiento, es lo mismo si se hace en un día o en un mes, ejemplos encontramos, viajes por motivo de estudio, compras, trabajo.

[15] Es el sistema de información colombiano que permite identificar a la población pobre potencial beneficiaria de programas sociales

2. Movilidad cotidiana irregular: son las actividades que no tienen una planeación o programación como la anterior: salud, visitas, ocio etc.

Esos desplazamientos cotidianos son fuente reveladora para un análisis urbano y requieren de una cuidadosa consideración, precisamente porque es en la experiencia cotidiana que se pueden comprender varios aspectos de la calidad de vida urbana. Asimismo, las preocupaciones actuales no se refieren simplemente al viaje hacia y desde el trabajo, sino a los múltiples viajes que crecientemente son necesarios para mantener un estilo de vida y organizar las actividades cotidianas. Los temas de cómo llegar a algún lugar están inevitablemente vinculados a la forma en que se vive y planifica en las ciudades de hoy. Jarvis, Pratt el Al (2001).

Para Urry (2004) un distintivo de la movilidad es su carácter co-presencial, con su correlato de condiciones espaciales afines a los diferentes tipos de co-presencia. Si bien la movilidad cotidiana puede ser física, virtual o imaginaria y los avances tecnológicos como la televisión, Internet o telefonía móvil permiten la posibilidad de estar presentes en más de un lugar a la vez, para la mayoría de las personas, la vida social aún se conforma a partir de reuniones intermitentes que se engendran mediante el viaje físico. Tanto el encuentro como las diversas formas de desplazamiento que lo posibilitan son centrales para el desarrollo de la vida social, una vida que combina el aumento de distancias y de co-presencias intermitentes (Ibíd.). La comunicación y los viajes que se requieren para esta co-presencia son de modos diferentes: el automóvil, la bicicleta, la moto, los buses etc., cada uno responden a prácticas diferentes en cuanto a localización residencial, hábitos de consumo, la actividad cotidiana. La figura 8 nos permitirá conocer como la población realiza las prácticas mencionadas conforme a sus ingresos y según su localización.

Origen / **Población**	**CENTRO**	**PERIFERIA**
Ingresos altos	Automóvil Propio, Metro, buses informales	Automóvil propio
Ingresos medios	Automóvil Propio, Metro, buses informales	Automóvil propio, transporte formal, transporte informal
Pobres	Metro, transporte formal	Transporte formal e informal

Figura 8 Formas de movilización cotidiana según ingresos. Elaboración propia basada Figueroa 2014.

Las personas entrevistadas manifestaron ser usuarios frecuentes de moto taxis porque al vivir en sitios apartados de la ciudad, este medio de transporte les permite movilizarse con agilidad y es más económico, solo así pueden cumplir con sus actividades, no les interesa ser usuarios del transporte formal porque este costoso, poco accesible a sus viviendas, algunos se quejaron de la falta de condiciones para los discapacitados, así ellos resuelven sus necesidades de movilizarse y con ello satisfacen un estilo de vida y se organizan en la cotidianidad, con estas apreciaciones se puede demostrar el planteamiento de la hipótesis cuando afirma que solo las personas con más vulnerabilidad para movilizarse y transportarse en un determinado lugar, afecta las condiciones de los viajes y la calidad de los mismos, no hubo variación en la tendencia. La elección de modo de transporte no se basa solamente en términos económicos sino que es toda una combinación de factores de orden monetario, de preferencias psicológicas, y de hábitos de conducta (Chang & Wu, 2008; Dissanayake, 2009).

" Las razones principales que me motivan a ser usuaria de mototaxi es porque los buses urbanos demora en la frecuencia de la rutas, dejan al pasajero muy lejos de donde vive, tomar taxi se sale de mi bolsillo mientras que la rapi te lleva hasta la puerta de tu hogar en cualquier hora del día"(Estefanía Q.28 años. Vendedora de minutos a celular. 7/10/2014).

"Prefiero la rapi porque puedo llegar a mis estudios con tiempo, cuando monto el bus urbano eso implica que debo madrugar mucho más y también caminar mucho más hasta llegar al paradero"(Edgar E.18 años. Estudiante universitario. 15/10/2014).

"Las motos pasan con frecuencia en donde vivo, no tengo problemas como si los tengo con el bus que demora una eternidad, es más práctico para mí la moto porque cumplo con mi trabajo y obligaciones" (Daniel H.26 años. Empleado. 16/10/2014).

"Aunque la policía se la pasa amenazando y el gobierno prohíba la circulación de las motos, ese es el único medio que tenemos los pobres para llegar a donde se nos dé la gana, es absurdo que nos quiten este derecho, si no bajan los precios del bus, es imposible que no usemos la moto" (Víctor R.45 años.Celador.4/10/2014).

La Movilidad es un conjunto de desplazamientos que realizan las personas en el espacio físico, cualquiera sea su duración, distancia del desplazamiento, medios usados, causas y consecuencias (Bassant, 1984; Módenes, 2007). En donde explican que la estructura y organización de la movilidad cotidiana de una ciudad es reveladora de las localizaciones más fijas o permanentes asociadas a la residencia y el trabajo. Como dice Tarrius (1978), la movilidad no se define por la suma de desplazamientos individuales, ni por la accesibilidad ni la unión de puntos en el espacio urbano, sino que más bien corresponde a un fenómeno social, determinado por relaciones sociales, necesidades y modos de vida. El transporte a nivel general tiene la función de acercar a la gente, los expertos hablan de una función social que conlleva al intercambio, al encuentro en la movilidad cotidiana, el mototaxismo permite el cumplimiento de sus funciones dentro de la ciudad, no existe el mejor

modo de transporte, solo aquel que responde a una necesidad específica y este transporte informal responde a una articulación para resolver problemas.

"Aunque la rapi sea un transporte inseguro, es la única forma que me ayuda para llegar a mi destino de una forma ágil y económica, cumpliendo mi labor y cuidando el bolsillo" (Camilo O.51 años. Profesional. 20/10/2014).

"Trabajo en el centro de la ciudad, la rapi me lleva hasta allá, aunque me quedo a dos cuadras lo considero muy rápido y económico, uno como tal no tiene mucha plata para andar tomando todos los días bus o taxi" (José P.48 años. Barbero. 19/10/2014).

"Hay restricciones en moto para ir hasta el centro, yo lo que hago es que me bajo a pocas cuadras y de ahí camino hasta donde tenga que ir, me es más fácil porque la tomo cerca de mi casa, no tengo que esperar tanto como si ocurre con el bus" (Milena D.32 años. Aseadora de oficina.25/10/2014).

Los anteriores relatos también responden al objetivo principal del presente trabajo: el comportamiento social entonces si desemboca en el transporte artesanal del mototaxismo, su efecto en la movilidad urbana demuestra el acceso diferenciado y desigual a medios de movilidad urbana cotidiana, y por ende, a los bienes, productos y servicios disponibles dentro de una sociedad. Estas divisiones y fragmentaciones constituyen un reflejo del hecho que la accesibilidad es tratada de manera desigual entre los individuos: no todos tienen igual acceso a sitios de trabajo, ocio y consumo para Allemand (2003). Sin embargo, aunque el concepto de accesibilidad ha sido vinculado al medio de transporte, desde la perspectiva de la movilidad urbana éstos forman una concepción reductiva porque se debe a que la movilidad supone más que viajar desde el punto A al punto B e involucra la experiencia y consecuencias de diversa índole para los viajeros y no viajeros. Así, la movilidad así como su especialidad, pueden ser la causa, y otras la consecuencia de relaciones desiguales, o la manifestación de desigualdades más profundas en la vida urbana, estas se gestan en la movilidad cotidiana de aquellas personas que no tienen otras opciones para resolverla, simplemente intentan sobrevivir consiguiendo las mejores ventajas para su desplazamiento, ello lo podemos constatar cuando las personas entrevistadas manifestaron que de estar en otras condiciones económicas, no tendrían la necesidad de usar la moto taxi, ese fue uno de los factores tratados en la entrevista para la elección de este tipo de transporte, todos respondieron que usaban este tipo de servicio para cumplir con sus quehaceres diarios. En las narraciones de los entrevistados pudimos observar criterios comunes a propósito de esta decisión:

"*Si tuviera plata, lo más probable es que tuviera un carro y me transportaría en el o en taxi, quizás no me expondría tanto como lo hago en la rapi pero así es la vida del pobre*" (*Rosalbina R.54 años. Empleada de servicio doméstico. 5/10/2014).*

"*Un estudiante debe cuidar hasta el último peso pero como mis condiciones económicas no me permiten viajar diariamente en bus o taxi, toca hacerlo en la rapi, mis padres no tienen carro para que me lleven y me traigan y con la rapi puedo cumplir con mis obligaciones matutinas" (Edgar E.18 años. Estudiante universitario. 15/10/2014).*

"Obvio que de estar en otras condiciones, no me apresuro a subirme en una moto para que todos los días me lleve al trabajo, con un carro o una moto propia me desplazaría sin dificultades pero eso es un sueño que por ahora no se cumplirá ya que tengo muchas obligaciones y deudas" (Diego P.35 años. Albañil. 11/10/2014).

"Elijo la rapi moto no solo porque es fácil tomarla en cualquier punto de la ciudad y a cualquier hora, sino también porque me representa ahorro y economía, estamos en tiempos difíciles y hay que apostar a lo bueno, bonito y barato así me desplazo a donde trabajo, llego a tiempo y retorno a casa a tiempo" (Carlos H.30 años. Empleado.12/10/2014).

"Donde trabajo gano 1SMLV[16], soy madre cabeza de familia, sostengo a 3 hijos y a mi mamá así que por necesidad uso la rapi porque una la puedo tomar desde mi casa algo que en el bus es difícil y dos, me significa un beneficio a mi bolsillo" (Milena D.32 años. Aseadora de oficina.25/10/2014).

Para comprender cómo afecta la movilidad en la accesibilidad, esta última puede entenderse como la habilidad de negociar el tiempo y espacio para cumplir con las prácticas diarias, mantener relaciones y generar lugares que las personas requieren para su participación social (Cass Et Al 2003). El concepto de accesibilidad aquí otorga una comprensión más profunda de las implicancias de estar conectado o desconectado del territorio, permite mirar a los tipos de conexiones, los tiempos, lugares y relaciones que otorga este acceso y su impacto en la vida cotidiana, estar personas de no contar con el servicio de mototaxismo estarían excluidas de la ciudad, este medio de transporte es su conexión, para algunos es su única alternativa para su co presencia en el espacio. Quedará pendiente para un estudio más profundo como se genera esa exclusión social desde el diseño de la política pública.

4.3. **FACTORES DE RELEVANCIA**

En este punto se observó el mismo matiz encontrada en el tema de la movilidad cotidiana, el factor más relevante fue el económico seguido por la localización. Así que nos concentramos en analizar la seguridad, las condiciones de los viajes y las percepciones que existen en referencia al medio de transporte legal, los entrevistados fueron conscientes del peligro a que se exponen a diario, algunos han sufrido laceraciones en su piel producto de las quemaduras por el sol o accidentes pero ni aun así cambiarían el modo para transportarse, las percepciones de seguridad por género también son diferentes, las mujeres toman más precaución que los hombres. Para analizar esta variable se tuvo en cuenta el reporte del Fondo de Prevención vial (2013), la norma dice que conductores y pasajeros

[16] El salario mínimo legal vigente es de $644.350 Col (U$246,07).

de motos deben usar cascos de seguridad y chalecos reflectivos entre las 6 de la tarde y las 6 de la mañana, la mayoría tiene cascos, tanto para el que conduce como para el usuario. Para el Fondo, el tema de accidentalidad no es un problema que esté unido directamente al mototaxismo, sino en general al transporte en motocicleta. Entre enero y septiembre de este año ocurrieron 11.298 accidentes de motos, en los que murieron casi 1.600 personas a nivel nacional, a los usuarios entrevistados esas noticias no son relevantes en su cotidianidad, solo les interesa como se mencionó, su economía y la rapidez para llegar hasta su destino, la prevención es un tema personal y las condiciones del viaje se limitan solo a llegar a tiempo.

"*Una vez estuve en una situación de riesgo, por imprudencia del rapi tuvimos un accidente donde tuve fracturas, eso fue hace rato, sigo andando en moto porque como te lo dije: no tengo la plata para andar en bus en mi vida cotidiana con más frecuencia de lo normal" (Diego P.35 años. Albañil. 11/10/2014).*

"Solo he escuchado en las noticias sobre accidentes y atracos que hacen las rapis, yo tomo la precaución de que me lleve el mismo señor del barrio, alguien conocido que sé que tomará las medidas necesarias para que yo llegue bien" (Sandra Z.40 años. Ama de casa 9/10/2014).

"Uso la moto taxi para ir al trabajo, para los mandados de la casa y para ir por la noche a estudiar a la corporación es una costumbre, una vez mi piel se irrito por las quemaduras que produce el sol, fui a la IPS y me recetaron una pomada, lo que hago ahora es usar protector solar y bueno tomar las precauciones de usar el casco y ver las condiciones en que está la moto, si es una moto muy vieja y dañada, jamás la usaría" (Sara R, 24 años. Secretaria y estudiante.28/09/2014).

"La moto es por sí sola un causante de accidentalidad que no tiene condiciones de seguridad vial para los pasajeros, yo uso siempre el casco porque si no me lo pongo pueden multar al rapi, sé que mi vida corre peligro porque escucho noticias de esos accidentes pero pienso que nadie se muere a la víspera" (Carlos H.30 años. Empleado.12/10/2014).

"He visto casos en mi vecindario de partidos por un accidente de moto pero a mí eso no me asusta, solo quiero llegar a cumplir con mi trabajo o con las vueltas que hago a veces como ir a las citas médicas, uso el casco y siempre aviso que no corran tan de prisa" (Milena D.32 años. Aseadora de oficina.25/10/2014).

"A mí lo que me importa es que la moto se vea lo más segura posible, no me fijo en la marca, valoro la posibilidad que tienen para que ellas se muevan rápido en los días de mucho tráfico, hasta el momento nada me ha pasado, uso el casco y le pido al chofer que no vaya tan de prisa" (Estefanía Q.28 años. Vendedora de minutos a celular. 7/10/2014).

"Si piensas en todos los peligros que te expones o miras las últimas noticias que andar mucho en rapi moto te puede dar cáncer en la piel por exponerte tanto al sol o que hay problemas de infertilidad en los hombres entonces nunca podrás cumplir con tus quehaceres, mientras ese medio me lleve rápido a mi trabajo, yo no le presto atención a esas

cosas, ni que hablar que es fácil de tomar, la Metro no llega hasta el Vidrial, por allá solo van motos" (Arturo C.31 años.Bodeguista.3/10/2014)

No se aprecian las diferencias al propósito del tema pero, cuando se le dio la calificación al servicio público, se evidenciaron dos grupos:

1. Las personas que trabajan vinculadas a una empresa, son estudiantes o tienen un grado de preparación y por su localización, califican el transporte público con buenos resultados pero prefieren la moto taxi por su rapidez y economía.

"La Metro Sinú es más confiable que una rapi porque en caso de alguna anomalía hay alguien que responda al usuario pero opto por la moto porque las puedes conseguir por la noche cuando salgo de clases y también me transportan hasta la puerta de mi casa, la Metro me deja a 6 cuadras y caminar en el día en medio del sol es de locos" (Sara R, 24 años. Secretaria y estudiante".28/09/2014).

"Es bueno, a toda hora hay servicio de bus, en la 41 puedes tomar a cualquier hora he visto que la última ruta que viene de la u es a las 10:00 p.m., yo prefiero la moto porque me transporta alguien conocido y no demoro en llegar a donde quiero ir" (Sandra Z.40 años. Ama de casa 9/10/2014).

"El bus es bueno, mi esposa lo prefiere usar por el tema de la seguridad, yo si prefiero la moto taxi porque hay ahorro de tiempo y de dinero, no es lo mismo llegar en media hora hasta tu destino que en 15 minutos, el bus hace muchas paradas, la moto te deja hasta la puerta" (Carlos H.30 años. Empleado.12/10/2014).

"El servicio de transporte público lo considero bueno porque es legal y seguro solo que sus tarifas son altas y yo tengo presupuesto de estudiante, no tengo la tarjeta ticket" (Edgar E.18 años. Estudiante universitario. 15/10/2014).

" El transporte público siempre será la mejor opción para movilizarse, mi decisión de usar moto es de tipo personal, no soy paciente para estar en medio de los tacos, esperan mucho rato en los paraderos de los buses o esperar todo un recorrido, con la moto taxi voy a tiempo como un just in time"(Camilo O.51 años. Profesional. 20/10/2014).

2. Las personas que se desempeñan en oficios varios y viven en la periferia de Montería, califican el servicio público con malos resultados.

"Por el Vidrial no hay servicio urbano de ningún tipo así que como puedo calificar eso, malo en todo los sentidos, a veces por allá hay gente que a media noche tiene un apuro y la única forma de ir al hospital es con rapi moto, hasta casos de mujeres a punto de parir se meten en el cuento, triste muy triste esa situación" Arturo C.31 años.Bodeguista.3/10/2014)

"Si decidiera tomar el bus para ir hasta mi sitio de trabajo que es al norte Montería, entonces tendría que irme en 2 buses, 4 en total, sume cuanto me cuesta eso, en cambio que con la rapi hago dos viajes el de ida y el de regreso, no me

gusta el bus porque es demorado y costoso para mí, lo califico como malo y re malo" (Rosalbina R.54 años. Empleada de servicio doméstico. 5/10/2014).

"Muy mal el servicio, hay bus por donde vivo hasta las 9:00 p.m., al mediodía se demoran también para pasar, para alguien que vaya a esa hora a su casa para la siesta es fatal ya que llegará con mucha prisa y poca tranquilidad" (Estefanía Q.28 años. Vendedora de minutos a celular. 7/10/2014.

"Es pésimo porque es muy caro, se demora para pasar y no te lleva a cualquier parte de Montería, por mi oficio digo que quienes viven en el centro pueden llenarse la boca que tienen un buen servicio de bus, yo no puedo decir lo mismo" (Diego P.35 años. Albañil. 11/10/2014).

"Es pésimo, al otro lado del río se demoran en pasar entre 30 y 40 minutos, ni se diga las vueltas que dan para llegar hasta el centro, con la rapi moto rinde el tiempo más" (José P.48 años. Barbero. 19/10/2014).

"El paradero queda a muchas cuadras de mi casa, si decides caminar te expones a un atraco, la moto la puedes tomar sin tanto complique por eso le doy una buena calificación y al bus una mala" (Milena D.32 años. Aseadora de oficina.25/10/2014).

"Es pésimo debido a la mala formación de los conductores respecto al buen trato con el pasajero, si te ven mal vestido hacen mala cara de una" (Andrés C, carpintero.25/09/2014).

4.5 MODOS DE VIDA EN EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Para Phélan (2008) las ciudades son el contexto inmaterial donde surgen las dinámicas sociales. Montería es una ciudad tradicional compacta, donde el centro es el eje dinámico (estructura mono céntrica), hay una marcada frontera entre los sectores del norte (aquí se encuentran los barrios de estratos altos) y los barrios populares (quedan en el sur y oriente), hay un crecimiento de la actividad económica que se manifiesta por medio de la producción y del consumo de bienes y servicios. En los últimos años se registraron ante la cámara de comercio cuatro mil quinientas nuevas empresas, también el parque automotor se multiplicó por dos y las captaciones y la cartera neta de los bancos se incrementaron en un 32.6% anual[17]. Para Pinedo (2012) es consumo de bienes y servicios se caracteriza por la suntuosidad, el derroche y la extravagancia con la que se adquieren y exhiben algunos vehículos y propiedades con el objetivo de obtener prestigio y reconocimiento social., este despilfarro es promovido por un selecto grupo de consumidores que habitan en los barrios del norte de la ciudad. Castillo (2008) asevera que, la población de Montería aumentó en cien mil personas en los últimos diez años. Este comportamiento ha sido el factor determinante para el crecimiento físico y económico de la ciudad. Ninguno de nuestros centros urbanos escapa a la suntuosidad y opulencia en la que navega una minoría ni a la penuria en la que se ahogan grandes

[17] Información publicada por la Superintendencia Bancaria, 2011.

sectores de la sociedad. Este escenario traduce en la fragmentación de la sociedad por tener diferentes territorios, diferentes demandas y existir una débil conectividad que implica además una fragmentación en la movilidad, esto es que poblaciones con altos ingresos utiliza el transporte privado mientras que la población pobre utiliza el transporte público formal o el informal debido a la expansión urbana (baja densidad, segregada, descoordinada)

Los estilos de vida tienen que ver según los expertos con la forma como viven las personas y su relación con la ciudad. Los entrevistados son personas que usan diariamente el servicio de moto taxi por motivos de trabajo, estudio y compras, todos manifestaron sentirse a gusto con este tipo de transporte pero si tuvieran otros ingresos (como se informó en un punto anterior), se movilizarían de forma diferente. Los estilos de vida en la movilidad hace referencia a las prácticas en la movilidad urbana, conlleva la expansión física, la fragmentación socio-espacial, las nuevas tecnologías del transporte y las comunicaciones (García Palomares, 2008). Los entrevistados manifiestan una especie de desintegración del transporte a causa de su locación, lo que indica que hay división del territorio y por eso la alta necesidad de acudir a la moto taxi. Se evidencia la escasa oferta de transporte público y la limitada cobertura, desata la búsqueda de nuevas formas de satisfacer las necesidades de movilidad de la población que queda desatendida y esto hace que surja un comportamiento homogéneo.

"Ahora mismo ando en el trabajo de una obra por el norte, yo vivo muy lejos de allá y con la rapi moto puedo llegar a tiempo, el bus es muy costoso y demorado en mi caso" (Diego P.35 años. Albañil. 11/10/2014).

"Soy jubilada del ISS y voy a cuidar siempre a mis nietos por la tarde que viven en el sur, a mí me transporta una rapi que es de un pariente y vea usted, esa es la única forma que tengo para llegar y salir de allá, mi hija vive en un lugar con mucho lodo y charco, para allá no anda el bus, seguro que si viviera en un lugar no tan alejado yo podría usar el bus" (Marcela T.60 años. Jubilada. 13/10/20014).

"Mucha gente nos estigmatiza sobre todo los ricachones del norte pero no saben nuestra realidad de los barrios, nuestra situación económica, la rapi también es una forma de emplear a los que carecen de oportunidades y también es la manera más fácil en que podemos salir al trabajos todos los días, esa es la verdadera realidad, quien va a querer andar en incomodidades "(Mauricio B.50 años. Electricista 14/10/2014).

"Yo espero la moto en la bahía que está cerca de mi casa, antes de subirme pacto el precio y este depende del lugar a donde vaya, así son las cosas para sobrevivir" (Lucas H. 35 años. Oficinista 15/10/2014).

"Los martes y jueves que hay restricción de las motos se convierten en una pesadilla para regresar, lo que yo hago es madrugar e irme para el trabajo antes que empiece la hora de la medida, los policías y el señorito alcalde no saben que si no llego a trabajar pues me despiden y si me despiden como sobrevivo, que con la rapi moto es que puedo salir de mi casa, no piensan en el pueblo" (Milena D.32 años. Aseadora de oficina.25/10/2014).

Los anteriores testimonios en cada uno de los temas reflejan que, las condiciones socio económicas y el lugar en que se habita, elevan la dependencia del moto taxi y esto afecta la movilidad urbana de Montería porque demuestra que la ciudad es segregada, excluyente y aislada para los habitantes con mayor vulnerabilidad. El último objetivo de la presente investigación de, determinar cómo la movilidad artesanal e informal obedece a diferentes tipos de personas que componen una ciudad fue muy limitado de cumplir porque los resultados cualitativos no se estandarizan ni obedecen a un dogma, hay un asomo que la vialidad en las barriadas están en malas condiciones y ellos no gozan de una infraestructura urbana que garantice el buen desenvolvimiento en el entorno urbano donde habitan, eso no es cuestión de las personas, es la forma física de cómo se desplazan de un lugar a otro resolviendo sus necesidades. Sería un prejuicio afirmar que las personas que se movilizan en un transporte informal son las que tienen peor calidad de vida, ya que eso depende son de las condiciones de su movilidad y como acceden a ella. Los entrevistados tienen un motivo de viaje recurrente y obligado por sus compromisos al trabajo y al estudio y también tienen viajes no obligados que son los motivos de compras u ocio, el modo que usan para transportarse por esas nociones reposan en sus necesidades. El ejercicio del derecho de la movilidad es también la realización de desarrollo personal y social de la población porque estamos en una sociedad de conexiones a muy distinto nivel. (Herce.2011.P.; 33).

"Viajar en rapi es útil para llegar rápido a un buen precio, todos necesitamos ganarnos para el pan de cada día, con la rapi puedo ir a trabajar y hacer mis mandados de la casa" (Rosalbina R.54 años. Empleada de servicio doméstico. 5/10/2014).

"Si usted viera en la época de lluvia como es salir del barrio, El Propio ha publicado al respecto, se forman muchos charcos que duran meses para secarse y la única forma de salir o entrar de por allá en con la rapi, no hay otra forma al menos que tengas alas" (Diego P.35 años. Albañil. 11/10/2014).

"Tengo un problema en mi pierna derecha por lo que debo andar con cuidado, caminar me cuesta mucho y con la moto puedo hacer mis cobros con la facilidad de ir como pasajero, me es muy útil y puedo llegar a lugares que son muy difíciles de ir si usas el bus" (Luis S. 27 años. Vendedor. 21/10/2014).

El análisis de los casos demuestra la obstrucción entre el interés individual y el interés colectivo. En una ciudad, las personas derivan sus necesidades y sus recursos para reducir costos y tiempo de recorrido y aumentar la comodidad. Los impactos negativos que puedan ser generados hacia otras personas no son comprendidos por ellas; tampoco son cobrados por el poder público. (CAF.2011.P.; 149), significa que no hay un estímulo para que cambien sus decisiones, la forma como resuelven su situación de movilidad impacta necesariamente a la ciudad. Con el paso de los años, la proliferación de moto taxis han aumentado la delincuencia común[18], los accidentes, los hurtos, el fleteo y asesinatos COLPRENSAS (2011).

[18] Ver: http://www.eluniversal.com.co/suplementos/facetas/mototaxismo-%C2%BFun-problema-de-inseguridad-45508.

La movilidad es influenciada por normas culturales y percepciones de los medios de transporte sobre la base de las tradiciones también, cabe los prejuicios en relación con el uso del transporte público que surge a partir de las diferencias en el ingreso y en las percepciones acerca del tipo de transporte "correcto" para ser usado por un grupo o clase social: ese es el caso, por ejemplo, de las nuevas clases medias con acceso a automóviles o motocicletas. Algunas de las personas entrevistadas manifestaron que viajar en moto taxi es más cómodo por el clima, costumbres o hábitos adquiridos, como lo hemos mencionado muchas alucen que por sus condiciones sociales se ven en la obligación de hacerlo y perciben la moto con llegar rápido.

" Yo trabajo y hago la siesta del mediodía como te lo dije en la anterior pregunta, con la moto taxi llego a tiempo, es importante para mi llegar a buena hora para almorzar, hacer la siesta y devolverme de nuevo para estar a las 2:00 p.m en la oficina, en el bus me demoro más, en los días de restricción de motos yo solo dispongo de una hora para hacer todo eso mientras que con la moto taxi dispongo de 1 hora y 40 minutos, eso es valioso para alguien que solo quiere llegar a reposarse al mediodía"(Estefanía Q.28 años. Vendedora de minutos a celular. 7/10/2014.

"*Opto viajar siempre con alguien conocido que sé que no me dejará botada en caso de sucederme algo, aquí es normal andar en rapi y también debes tener en cuenta el calor, no es lo mismo viajar en un bus bajo 38 grados a la sombra, pienso que con la rapi no sufres de tanto sofoco por el clima porque vas rápido y te dejan en la puerta de tu casa "(Marcela T.60 años. Jubilada. 13/10/20014).*

"Si me toca doble jornada en la u que siempre son los miércoles y viernes, la moto taxi me permite llegar a tiempo hasta donde yo vivo para descansar haciendo la siesta del mediodía y de nuevo por la tarde voy a las clases y regreso bien aunque haya tacos, la moto puede pasar por en medio de los carros y buses" (Edgar E.18 años. Estudiante universitario. 15/10/2014).

" Al medio día y a las 6 p.m. el tráfico es caótico y solo con la rapi moto se puede salir sin inconvenientes y llegar siempre a tiempo a casa"(Camilo O.51 años. Profesional. 20/10/2014).

En los modos de vida, no existen marcadas diferencias en el uso del moto taxismo para cubrir las necesidades de trabajo y estudio, la gran mayoría manifestó querer llegar a tiempo o puntual para cumplir con sus compromisos mientras que cuando es utilizada en la jornada nocturna, el tema relevante es la seguridad.

"Por las noches es más seguro llegar a donde vivo en moto o en taxi, ando sola y hay muchas calles sin luz en mi sector, primero está la vida que pensar en que andas en un medio legal o ilegal" (Sara R, 24 años. Secretaria y estudiante.28/09/2014).

"Uso también para irme de parranda, cuando eso pasa yo tengo un rapi que me lleva y me trae a la puerta de mi casa aunque tenga tragos encima, solo es cuestión de llamarlo al celular y sé que me lleva bien y seguro, el taxi es costoso por la madrugada, peor mi caso que vivo muy lejos" Arturo C.31 años.Bodeguista.3/10/2014)

"Las *vías por mi barrio están en mal estado, nadie hace carrera por allá y si voy tarde tomo la moto porque puedo llegar bien, si me demoro caminando me puedo exponer a un atraco" (Diego P.35 años. Albañil. 11/10/2014).*

"Sé que no es un transporte legal y perfecto pero resuelve mis necesidades de andar por donde yo quiero ir en la ciudad, a altas horas de la noche incluso, cuando es así es más seguro la moto taxi porque te deja en la puerta de tu casa, no te expones a los peligros que hay en el barrio con las pandillas o los expendedores de drogas"(José P.48 años. Barbero. 19/10/2014).

El tema del género en los modos de vida, encontramos razones de uso que van más allá de la movilidad cotidiana, se puede afirmar muchas razones cargadas de subjetividad y que también permiten comprender el contexto que rodean las motivaciones.

"La rapi moto me permite llegar a tiempo para cuidar a mi hijo y pasar más tiempo con él en casa" Sara R, 24 años. Secretaria y estudiante.28/09/2014).

"Tengo a alguien de mi confianza que me lleva a donde yo le pida, es el hijo de mi comadre, le pago semanalmente y esto es fácil para mí, en cambio para el bus debes tener plata diariamente" (Rosalbina R.54 años. Empleada de servicio doméstico. 5/10/2014).

" Cuando estoy desempleada, me rebusco haciendo oficios varios y con el pago me alcanza para la rapi y no para la Metro Sinú, mi ahorro lo contribuyo a mi hogar porque soy madre cabeza de familia" (Estefanía Q.28 años. Vendedora de minutos a celular. 7/10/2014.

"Hago todos mis mandados y vueltas sin preocupaciones de llegar tarde a mi casa para atender a mi marido e hijo" Sandra Z.40 años. Ama de casa 9/10/2014).

"Utilizar rapi moto contribuyes no solo a llegar puntual, también contribuyes a que una familia tenga para el pan diario" (Marcela T.60 años. Jubilada. 13/10/20014).

"Puedo llegar a tiempo a la casa y ocuparme de los oficios que también me esperan en el hogar" (Milena D.32 años. Aseadora de oficina.25/10/2014).

También se puede comprobar que gracias a la velocidad de la motocicleta frente al autobús, las distancias se reducen significativamente y esto contribuye a que mejoren las condiciones de vida de las personas: ahorro de tiempo para el ocio u otras actividades.

A nivel general podemos afirmar que, el transporte condiciona el comportamiento de las personas y que una mala planificación en el transporte público conlleva al aislamiento y desintegración de las comunidades, esto segrega y polariza una ciudad entre quienes tienen automóviles y quienes son altamente dependiente del bus urbano, entre quienes tienen ingresos para realizar sus actividades en modos de transporte legal y quienes no pueden hacerlo, quienes tienen las oportunidades de disfrutar de los espacios urbanos y quienes no, también cambia las percepciones de lo que es normal o no en la forma como se desplazan las personas, aquellos que por su bajos ingresos están obligados a vivir en la periferia son los más vulnerables y para resolver sus necesidades en la ciudad tienen que buscar alternativas como la informalidad, de lo contrario serian asentamientos sin derechos a la movilidad , con muchas barreras de relación y libertad, esta coyuntura de informalidad en el transporte cambia por completo el entorno en la ciudad, es causa de muchas externalidades que derivan en los prejuicios sociales y en la salud pública. Jamás se podrá crear planes de desarrollo urbano o debatir temas de sostenibilidad, si no se abarca la movilidad urbana porque en una ciudad deberá caber todo tipos de desplazamientos y ello dependerá del tratamiento, gestión y planificación que haga la política pública.

Conclusiones

Los estudios cualitativos no son concluyentes en los hallazgos o resultados. Indudablemente, el haber llegado a resultados no implica que esto se vaya a repetir más adelante o sea una constante. Per se, los estudios cualitativos permiten explicar y comprender un fenómeno o circunstancia como es el caso de estudio del Mototaxismo en la movilidad urbana. La psicóloga Rivera (2011) indica que el ser humano es impredecible, y que realice una conducta hoy, no implica que la repetirá más adelante o en otro contexto, por ello, no se busca un conocimiento concluyente si no un conocimiento descriptivo y comprensivo del fenómeno, dentro de la particularidad histórica que poseen los sujetos estudiados.

- Las moto taxis evidencian necesidades de movilidad de una gran parte de la población que por falta o deficiencia en servicio del transporte urbano, se ven en la obligación de resolver sus necesidades inmediatas y significativas, de lo contrario perderán las oportunidades que se generan en la ciudad de Montería (Colombia).

- El transporte público es un elemento que incluye o excluye en la ciudad o en un territorio, este afecta los diferentes ámbitos de la vida de la población que habita en un área urbana porque se generan comportamientos homogéneos en la sociedad o la masificación en el uso de un medio de transporte, con ello podemos comprender como la movilidad afecta el territorio.

- Cuando surge una oferta de transporte público de manera ineficiente y/o costosa, se desarrolla un transporte informal porque las personas más vulnerables para transportarse a un determinado lugar, buscan la forma de llevar a cabo el cumplimiento de sus necesidades y esto perturba las condiciones de los viajes, la calidad de los mismos y la movilidad.

- El diseño de la política pública para los sistemas de transporte, da la lectura de inmediato si un territorio es fragmentado, segregado o desigual o todo lo contrario, por lo cual cualquier programa de desarrollo local o diseño de ciudad, deberá tener en cuenta la forma más eficiente para resolver las movilidad de las personas.

- Dentro de una ciudad hay patrones identificables de tipos de movilidades, con sus características y consecuencias, estas obedecen a las nuevas formas urbanas, nuevos nodos o falta de conectividad con el territorio.

- Las condiciones económicas de los habitantes de la ciudad generan también condiciones de movilidad y el diseño de la política de un transporte urbano debe asumir esos cambios.

- El uso del transporte va asociado a la vida social y también va sufriendo procesos de atomización cuando las ciudades se desbordan por el crecimiento espacial, las formas como las personas se movilizan impactan necesariamente a la ciudad y por ende a la movilidad.

- Las políticas públicas en el área de la Movilidad urbana deberían orientarse a generar las condiciones para que los factores tales como la edad, el sexo, las condiciones físicas y psíquicas de los habitantes de una ciudad sean considerados, contribuyendo así a la inclusión social e integración del tejido urbano.

- las variables que más afectan las oportunidades de la movilidad urbana son las relacionadas con la localización, la densidad, la mezcla de usos de los suelos y la diversidad social.

- la movilidad urbana sugiere una nueva forma de entender "lo urbano", la cual incorpora todas aquellas variables que dicen estar relacionadas con los modos de vida de los habitantes en la ciudad de Montería (Colombia).

- La movilidad está determinada por los lugares de ubicación productiva en la ciudad y las distancias que hay para acceder a ellos, en los lugares aparatados de ese nodo la movilidad es forzada porque las personas deben realizar largos desplazamientos en su cotidianidad que resultan costosos.

- Se puede afirmar que, en los sectores con mayor vulnerabilidad social en la ciudad de Montería (Colombia) existe una cautividad del mototaxismo ya que hay una cifra importante de personas que dependen de este medio para llegar a los lugares de destino.

- Las condiciones del servicio de transporte público influirán significativamente para combatir el servicio de transporte informal y artesanal.

- Las prácticas de desplazamiento a través del moto taxi en Montería (Colombia) son un componente para hacer rendir los recursos que dispone una persona o grupo familiar para suplir sus necesidades.

- El mototaxismo no solo resuelve una necesidad de desplazamiento, también es la consecución de la subsistencia, variable principal del modo de vida de las personas de escasos recursos.

- El trabajo y el estudio se visualizan como las actividades prioritarias para la movilidad urbana y ellas son las razones esenciales de los usuarios frecuentes de moto taxis en la ciudad de Montería (Colombia).

- La movilidad Urbana no es solo cuestión de desplazamiento por el territorio, también cumple un fin social y como tal ha sido poco trabajado en la gestión de la política pública.

- Las deficiencias en el sistema de transporte público formal, la caída en el precio de las motocicletas y las facilidades de financiación han contribuido a la extensión y fortalecimiento del mototaxismo en Montería (Colombia).

- Cualquier modelo de ciudad o plan de desarrollo local que ejecute la alcaldía de Montería (Colombia) deberá tener el acompañamiento de la Movilidad urbana porque este es un elemento integrador al territorio.

Bibliografía:

ALCALDÍA DE MONTERÍA. Programa de Gobierno 2012-2015. [Documento oficial en línea] http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/monteria%20plan%20de%20gobierno%20%202012-2015.pdf. Último acceso 30/o7/2014.

ALCALDÌA DE MONTERÌA. Proceso de revisión y juste POT 2002-2015. [Documento oficial en línea] http://www.monteria-cordoba.gov.co/Contenido/Alcaldia/contendio/POT20022015Acuerdo029/Diagnostico_POT%202002-2015.%20Parte%20II.pdf. Último acceso 08/11/2014.

ARDILA, Arturo. El mototaxismo: causas y posibles soluciones. Actualidad Colombiana. Bogotá. 2006. [Artículo en línea] http://www.voltairenet.org/article143679.html. Último acceso 30/05/20014.

AVELLANEDA, Pau. Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. Departamento de Geografía Universidad Autónoma de Barcelona.2009.

AZAN, Soraya, Nicolás Estupiñan y otros. La motocicleta en América latina: situación actual para mitigar las externalidades negativas. CAF Banco de desarrollo de América latina.2012. [Documento en línea]: http://eventos.caf.com/media/18486/presentacion%20seguridad%20vial-%20motocicletas-%20recomendaciones%20-manuel%20santana.pdf. Último acceso 10/09/2014.

CAF. Banco de Desarrollo de América latina. Análisis de la movilidad urbana: espacio, medio ambiente y equidad. Editor CAF.2011.

CASTRO, Núñez Jaime. Historia Extensa de Montería. Ediciones Funrayapi. Montería, 2003

CORBETTA, Piergiogio. Metodología y técnica de investigación social. Mac Graw Hill. Madrid.2003.

CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (CAF). Observatorio de Movilidad Urbana en América latina.2013. [Documento en línea]: http://omu.caf.com/. Último acceso: 10/06/2014.

CASTILLO, Osorio Benjamín. El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema de desempleo en Montería? Económicas. CUC. [Artículo de revista] Volumen 31, número 31. Barranquilla.2010.

CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social), Sistema estratégico de Transporte público para pasajeros en Montería.Bogotá.2010. [Documento oficial en línea]: https://www.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=4vbP9hfhyyc%3D&tabid=1063.Último acceso: 15/05/2014.

CORPORACIÒN FONDO DE PREVENCIÒN VÌAL. Caracterización de la prestación del servicio de transporte en motocicleta (mototaxismo) en Colombia informe final. Econometría Consultores Bogotá.2013. [Documento oficial en línea]: http://fpv.org.co/uploads/documentos/libreria/informe_final_mototaxismo_noviembre_5.pdf. Último acceso: 15/10/2014.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÒN (DNP). : Levantamiento Línea base Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Montería.2012. [Documento oficial en línea]: https://sinergia.dnp.gov.co/Sinergia/Archivos/0852b2e4-ffed-4642-9c1d-bb9849fcc181/SETP%20de%20Monter%C3%ADa.pdf. Último acceso 15/04/2015.

ESCOBAR, García Diego Alexander. Instrumentos y Metodología de planes de movilidad y transporte en las ciudades medias colombianas. Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona.2008. [Tesis en línea]: http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6624/03_escobarGarcia_capitol_2.pdf?sequence=3. Último acceso: 31/10/2014.

ESPINOZA, Gutiérrez María, Claudia Rodríguez Higuera y María Carolina Uribe. Tesis de grado: El impacto socioeconómico del fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Montería. Universidad de la Sabana, Instituto de Postgrado. Chía (Cundinamarca).2008.

FIGUEROA, Oscar. Las Autopistas, Los Desplazamientos y la Movilidad: Santiago de Chile. PLANEO. [Artículo de revista], no.19 /nov-dic 2014). ITS Chile.2014.

FIGUEROA, Oscar y Nicolás Martelli. Movilidad y sustentabilidad: desarrollo del transporte. 2012. [Trabajo en línea]:

http://www.itschile.cl/descargas/x_congreso_its_smart_cities_2012/nicolas_martelli_y_oscar_figueroa.pdf. Último acceso: 11/11/2014.

FIGUEROA, Oscar. Transporte urbano y globalización: políticas y efectos en América Latina. EURE [artículo de revista] Vol. 31, no. 94 (dic. 2005), p. 41-53. 2005.

HERCE, Vallejo Manuel. Sobre la Movilidad en la ciudad: propuesta para recuperar un derecho ciudadano. Editorial Reverté, D.L. Barcelona.2009.

HERNANDEZ, Sampieri Roberto. Fernández Collado Carlos y María del Pilar Baptista Lucio. Metodología de la investigación Quinta edición. Mac Graw Hill. Mèxico.2010.

JARAMILLO, Barcia Jakeline. Movilidad Urbana y Modos de vida en sectores populares. Tesis de Grado. Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.1993.

JIRON, Paola y otros. Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. Revista INVI. [Artículo de revista] Vol. 25, no.68 (mayo 2010), p.15-57.2010.

LEIBLER, Laure y Peter Brand. Movilidad e inclusión social: la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable.2012. [Artículo en línea] http://bifea.revues.org/147#tocto2n1. Último acceso: 1/06/2015.

LONDOÑO, Rendón Carlos Enrique. La apertura Económica en Colombia. Revista Pensamiento Humanista # 4.Pontificia Universidad Bolivariana.Medellin.1998.

MARTÎN, Crespo Blanco María Cristina y Salamanca Castro Ana Belén. El muestreo en la investigación cualitativa. Departamento de investigación de Fuden.2007 [artículo en línea] http://www.nureinvestigacion.es/FICHEROS_ADMINISTRADOR/F_METODOLOGICA/FMetodologica_27.pdf. Último acceso 1/10/2014.

MARTÍNEZ, Veranya y Saúl Alveano. Panorama del Mototaxismo. Centro de transporte sustentable. México.2010. [Documento en línea]: http://embarqmexico.org/sites/default/files/DIFPRO-documentomotos-v10.pdf. Último acceso: 15/11/2014.

MINISTERIO DE TRABAJO REPÙBLICA DE COLOMBIA. Perfil productivo en Montería. 2013. [Documento oficial en línea] file:///C:/Users/hp/Downloads/perfil_productivo_monteria.pdf. Último acceso 11/11/2014.

MIRALLES, Guasch Carme. Ciudad y transporte: el binomio imperfecto. Barcelona: Ariel. 2002.

MOLLER, Rolf. Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia. Universidad de Kassel, Alemania.2003. [´Tesis en línea]: http://kobra.bibliothek.uni-kassel.de/bitstream/urn:nbn:de:hebis:34-871/1/dis3165_10.pdf. Ultimo acceso: 9/11/2014.

MONTEZUMA, Ricardo. Motorcycle as a new massive mode of urban transportation: a challenge for many LA countries, cities and citizens. Fundación Ciudad Humana. Washington.2011. [Documento en línea]: http://siteresources.worldbank.org/EXTURBANTRANSPORT/Resources/341448-1296493837095/Motorcycle_Montezuma_TT2011s.pdf. Último acceso 1/1172014.

MONTEZUMA, Ricardo. Pierre Merlin.Jean-Claude Lablée y Manuel Villalante. El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio. Bogotá: Centro editorial Javeriano CEJA.1996.

ONU_HABITAD, Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: orientaciones para políticas.2013. [En línea]: file:///C:/Users/Dully%20Padilla/Downloads/RGAH_2013.pdf.Último acceso 27/05/2014.

PERÍODICO EL TIEMPO. La ciudad se inunda de Motos. Sección editorial.Bgotá.2006. [Artículo en línea]: http: // w ww.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2255949. Último acceso: 15/06/2014.

PERÍODICO EL ESPECTADOR. El mototaxismo punto de estallar.Bogotá.2007.[Artículo en línea]:http://www.elespectador.com/impreso/cuadernilloa/nacional/articuloimpreso-el-mototaxismo-punto-estallar. Último acceso: 30/05/2014.

PERÍODICO EL UNIVERSAL. La vida diaria detrás del mototaxismo.2013. [En línea]: http://www.eluniversal.com.co/blogs/vida-diaria/detras-del-mototaxismo. Último acceso: 1/06/2014.

PORTES, Alejandro y Carlos Dore Cabral. Ciudades del Caribe en el umbral del nuevo siglo. Editorial Nueva Sociedad. República Dominicana.1996.

REVISTA DINERO. El transporte público debe ser la prioridad.2014. [En línea]: http://m.dinero.com/pais/articulo/transporte-publico-colombia/194830. Último acceso: 30/05/2014.

REVISTA MERCADOTECNIA GLOBAL. Dos visiones que se complementan: La investigación cualitativa y el enfoque fenomenológico.2014. [En línea]:

http://www.mktglobal.iteso.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=287&Itemid=120. Último acceso: 10/07/2014

RODRIGUEZ, Vignoli Jorge. Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América latina. EURE [artículo de revista] Vol. 34, no. 103 (dic. 2008), p. 49-71. 2008.

SÁNCHEZ, Jabba Andrés. La economía de la moto taxismo: el caso de Sincelejo. Banco de la República, Centro de Estudios económicos regionales (CEER).Cartagena de Indias. 2011.

TAYLOR, Steven J y Robert Bogdan. Introducción a los métodos cualitativos de investigación: la búsqueda de significados. Barcelona: Paidós.1987.

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDIVAR. Recolección y análisis de los datos cualitativos. Capítulo 14.2012. [Libro en línea]: http://biblio3.url.edu.gt/Libros/2012/04/Met-Inv/14.pdf. Último acceso: 1/11/2014.

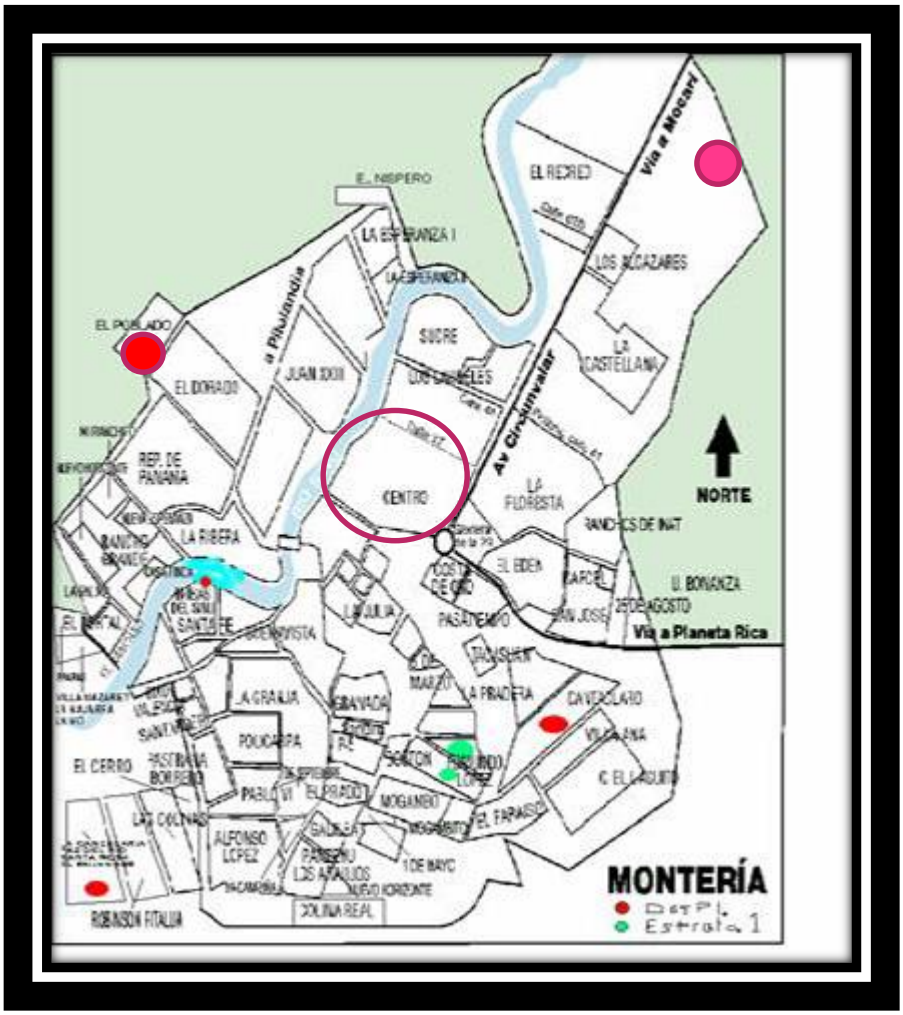
VASCONCELOS, Eduardo Alcántara. A cidade, o transporte e o trânsito. Sao Paulo: Prolivros Ltda.2005.

VASCONCELOS, Eduardo Alcántara. Transporte urbano, espaco e equidade: análise das políticas públicas. Sao Paulo: Fapesp 1996.

ZICCARDI, Alicia. Ciudades del 2010: entre la sociedad del conocimiento y la desigualdad social. Universidad Nacional Autónoma de México. México D.F.2012.

HOJA DE ANEXOS

ANEXO 1 MAPA UBICACIÒN DISTANCIA DE LA PERIFERIA AL CENTRO DE MONTERÌA



Fuente: google 2014.

	Periferia norte hasta el centro: 10 km.
	Periferia margen izquierda hasta el centro: 18 km.
	Barriadas del sur hasta el centro: 17 km.

ANEXO 2: TABLA ZONA URBANA DE MONTERÍA

COMUNA	BARRIOS	HABITANTES	DENSIDAD
Comuna 1	Urbanización La Navarra Urbanización El Portal I La Palma Rancho Grande Mi Ranchito Nuevo Horizonte Sector Campano Casa Finca Urbanización Caracolí Urbanización Betancí Nueva Holanda Urbanización El Puente N °1 La Ribera República de Panamá El Dorado El Poblado Urbanización El Níspero Urbanización Los Colores Los Ébanos Villa Nazaret Urbanización El Portal II	34073	50 hab/has
Comuna 2	CAMPO ALEGRE CASITA NUEVA EL AMPARO EL BONGO EL ROSARIO EL TAMBO JUAN XXIII LA ALBORADA LA ESMERALDA LA ESPERANZA No. 2 LAS VIÑAS MAGDALENA MINUTO DE DIOS RIO DE JANEIRO URBANIZACION EL PUENTE No. 2 URBANIZACION MANUEL ANTONIO BUELVAS URBANIZACION VILLA REAL VILLA LUZ	14082	50 hab/has
Comuna 3	BISAS DEL SINU BUENA VISTA EL TENDAL	44588	147 hab/has

	LA COQUERA LA GRANJA NUEVO MILENIO PASTRANA BORRERO POLICARPA SAN MARTIN SANTA FE SANTA LUCIA SANTANDER SIMON BOLIVAR		
Comuna 4	BOSTON COLINA REAL DAMASCO DOS DE SEPTIEMBRE EDMUNDO LOPEZ II EL ENJAMBRE EL PARAISO EL PRADO FURATENA GALILEA GRANADA LA CAMPIÑA LA CANDELARIA LAS AMERICAS LAS COLINAS LOS ARAUJOS MIRA FLORES MOGAMBITO MOGAMBO NUEVA ESPERANZA NUEVO HORIZONTE 2 P-5 PABLO VI PANZENU PAZ DE RIO RANCHITOS ROBINSON PITALUA SANTA ROSA URBANIZACION GUADALAJARA URBANIZACION JIMENEZ URBANIZACION LOS ALPES URBANIZACION LOS ANGELES URBANIZACION LOS ROBLES URBANIZACION SAMARIA URBANIZACION SANTA ISABEL VEREDA TROPICAL VILLA MARGARITA VILLA PAZ	62700	136 hab/has

Comuna 5	BALBOA CATORCE DE JULIO CHAMBACÚ CHUCHURUBI COLISEO COLON COSTA DE ORO EL CENTRO EL EDEN LA CEIBA LA JULIA LA VICTORIA LOS ALAMOS MONTERIA MODERNO NARIÑO OBRERO OSPINA PEREZ PASA TIEMPO PUEBLO NUEVO RISARALDA SANTA CLARA TACASUAN URBANIZACION LACHARME URBINA	28843	77 hab /has
Comuna 6	ACCION NUEVO MILENIO CANTACLARO CARIBE CASASUAN EDMUNDO LOPEZ EL ALIVIO EL DIAMANTE LA PRADERA LA UNION SAN CRISTOBAL SEIS DE MARZO URBANIZACION CUNDAMA URBANIZACION EL LAGUITO URBANIZACION TACASUAN VILLA ANA VILLA ARLETH VILLA ROCIO VILLA ROSARIO	52720	126 hab/has
Comuna 7	ALAMEDAS DEL SINU ALTOS DEL COUNTRY EL CARMEN INVACION LOS LAURELES LUIS CARLOS GALAN	5060	51 hab/has

	PRADO NORTE SECTOR INDUSTRIAL SUCRE< VILLA DEL RIO		
Comuna 8	CASTILLA LA NUEVA EL EDEN EL MORA EL RECREO LA CASTELLANA LA ESPAÑOLA LA FLORESTA LAS FLORES LOS ALCAZARES LOS ROBLES DEL NORTE OPV VILLA CIELO >RANCHOS DEL INAT SAN FRANCISCO SAN JOSE URBANIZACION BONANZA URBANIZACION BRIZALIA URBANIZACION EL LIMONAR URBANIZACION LOS ANGELES NORTE URBANIZACION LOS BONGOS URBANIZACION ORIENTE URBANIZACION SANTA TERESA URBANIZACION SEVILLA URBANIZACION VERSALLES URBANIZACION VILLA FATIMA URBANIZACION VILLA SORENTO VEINTICINCO DE AGOSTO	30833	22 hab/has
Comuna 9	CAMILO TORRES EL BOSQUE EL CEIBAL EL TRIUNFO FLOR DEL SINU LA ESMERALDA LAS PARCELAS LOS CEDROS MOCARI OPV PAZ DEL NORTE OPV VILLA FATIMA SIETE DE MAYO URBANIZACION COMFACOR VEINTE DE JULIO VILLA SINU	13673	38 hab/has

Fuente: elaboración propia. Basada Alcaldía Montería 2013.

ANEXO 3: RESULTADOS ENCUESTA 490 USUARIOS MOTOTAXI EN MONTERÍA (Colombia).

Cabe aclarar que si bien es cierto, la investigación es de carácter cualitativo y que esta se realizó en primera instancia para obtener la muestra, es importante conocer los resultados que contienen aspectos generales que se adquirieron a partir de un cuestionario y que fueron complementarios a las entrevistas, estas explican y muestran con precisión la cosmovisión de los usuarios frecuentes del moto taxi. Para empezar y como se mencionó en el capítulo 3, se hizo una encuesta piloto durante los meses de abril, mayo y junio de 2014 donde simplemente se experimentó como obtener el ambiente propicio y como llegar a ellos, posteriormente se realizó un sondeo on line cuyo objetivo fue conocer la caracterización de los usuarios frecuentes en la ciudad de Montería (Colombia), para lo

cual, se realizaron 490 encuestas vía utilizando Google docs, donde fueron manejadas mediante las redes sociales y los e-mails, para obtener resultados óptimos, se tuvo colaboración de empresas y universidades de la región donde era de conocimiento público que ahí se concentraban muchos usuarios frecuentes de moto taxis en la ciudad de Montería (Colombia), la encuesta estuvo publicada desde septiembre de 2014 a enero de 2015, la información obtenida derivó los entrevistados finales y la pauta para la entrevista, estas se realizaron entre agosto y octubre de 2014, en ella se concluyó que, el mototaxismo es una alternativa forzada de movilización y responde a intereses particulares o modos de vida en los clientes habituales, finalmente se decidió mantener por más tiempo el cuestionario on line para que sugiera una masa crítica más amplia que permitiera manejar los aspectos claves de la investigación como son: el análisis de datos en el proceso cualitativo. Esta encuesta fue comparada con el diagnostico presentado por el Departamento Nacional de Planeación en su informe: Levantamiento Línea base Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Montería, se conjugaron los ítems de frecuencia de viaje, nivel de ocupación, edad y estrato social. En su presentación este organismo Institucional asevera que en Montería en el año 2012 en un día normal, se hacen alrededor de 451,363 viajes (entre 3 y 7% más viajes que en 2009), de los cuales alrededor del 17% son en transporte público colectivo y 28% en moto (incluyendo moto taxi). Una de las principales amenazas del transporte público es la existencia del mototaxismo, que en un día típico mueve alrededor del 11.5% del total de viajes de la ciudad.

También es importante mencionar que los resultados de esta encuesta no fueron publicados en el capítulo IV: Análisis de resultados para no alterar el enfoque de la investigación que era netamente cualitativo. Para Pérez (2001) los enfoques de corte cuantitativo se centran en la explicación y la predicción de una realidad considerada en sus aspectos más universales y vista desde una perspectiva externa (objetiva), mientras que los de orden cualitativo se centran en la comprensión de una realidad considerada desde sus aspectos particulares y por ende subjetivos. La investigación no tuvo como eje la recolección de datos para probar la hipótesis con base a una mediación numérica.

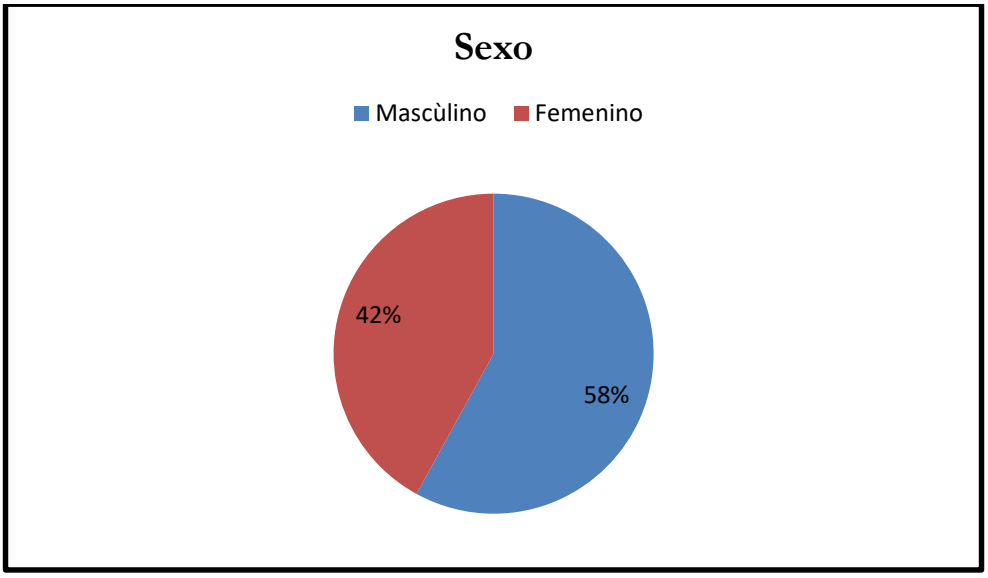


Gráfico 1 Resultado de encuesta. Fuente: elaboración propia.

El gráficos 1 muestra que hombres y mujeres tienen las mismas necesidades de movilizarse por ende, no existe una marcada o gran diferencia por género para ser usuarios frecuentes de moto taxis, ambos géneros asumen el mototaxismo como una práctica social o algo cotidiano en sus vidas. Cabe destacar que, la población femenina es más fácil de ser trasladada por este medio de transporte debido a las percepciones negativas que representa el pasajero hombre en Colombia porque a raíz del contexto del narcotráfico y todo lo que esto implica, la moto está asociada con actividades delincuenciales , aun así el 58% de los consultados son hombres que frecuentan el servicio de moto taxi frente al 42% que representan a las mujeres como usuario habitual, lo que también muestra que se va generando confianza en las mujeres para que sean transportadas por este medio. Hay que tener presente que hombres y mujer tienen diferentes necesidad de movilidad, es frecuente ver en Montería llevar a los hijos al colegio o a los servicios médicos a través de moto taxi. "las principales diferencias en las necesidades básicas de movilidad de hombres y mujeres están relacionadas con la división del trabajo, influenciada por el género dentro de la familia y la comunidad" Peters (1998:12).

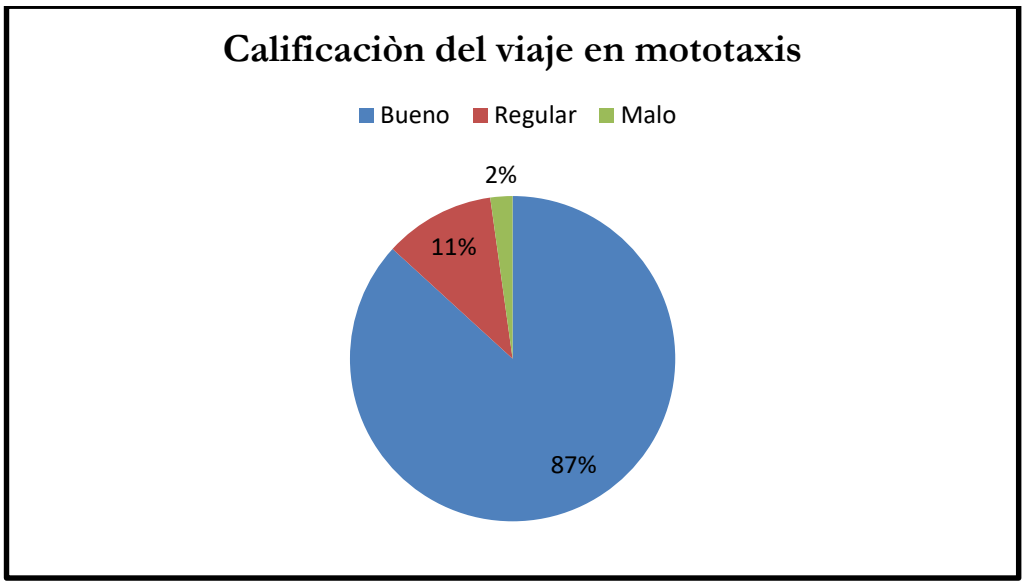


Gráfico 2 Resultado de encuesta. Fuente: elaboración propia.

El anterior gráfico señala el grado de aceptación de los usuarios frecuentes de moto taxis, aunque este sea un medio de transporte ilegal y las autoridades locales realicen operativos de restricciones e indiquen en los medios de comunicación que, estos vehículos no brindan las garantías de seguridad necesarias y que existan percepciones negativas, el 87% de las personas encuestadas da un calificativo de bueno, el 11% de regular y solo el 2% lo califica como malo, en las entrevistas se puede constatar que la mayoría de personas califican este transporte como bueno porque tienen en cuenta los factores de tiempo, distancia y economía como variables importantes mientras que los que le dieron calificativos de regular o malo, tienen en cuenta la seguridad y el clima. También hay que tener presente el factor cultural, las personas del Caribe suelen ser muy relajadas y flexibles, ya sabemos que la movilidad es influenciada por normas culturales y percepciones de los medios de transporte sobre la base de tradiciones, por ser el moto taxi un hecho cotidiano su apreciación es favorable. Esto concuerda con el informe Vial del Ministerio de Transporte y la Universidad Pontificia Bolivariana, en donde se evidenciaron resultados favorables a este medio de transporte, 101 personas de 176, lo que representa al 57% le dio un calificativo de favorable al mototaxismo

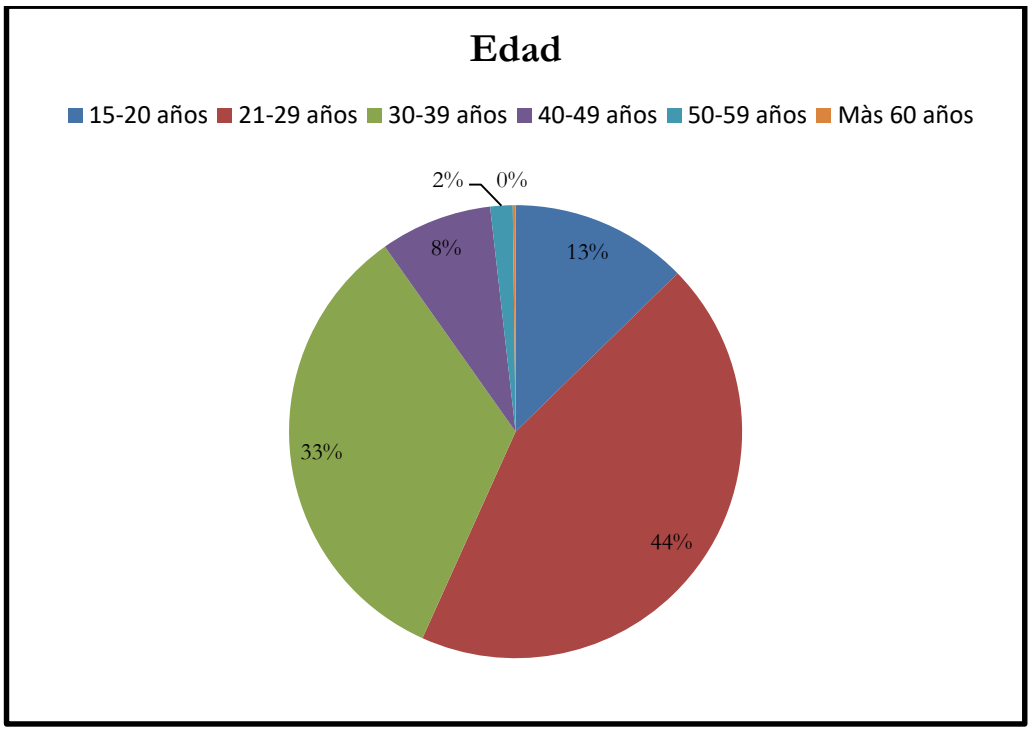


Gráfico 3 Resultados encuesta. Fuente: elaboración propia.

El gráfico 3 muestra que la gran mayoría de los usuarios frecuentes de moto taxis tienen entre 15 y 49 años de edad, rango que corresponde a gran parte de la población estudiantil y clase trabajadora, de esto se desprende las principales razones o motivaciones del viaje: trabajo o estudio, el servicio es utilizado por personas de todas las edades, sexo en uso de sus ocupaciones y no es frecuentado por las personas de la tercera edad. Los expertos en movilidad urbana afirman que, las personas en fase "productiva" –entre los 20 y los 50 años– generalmente se desplazan más y es por esta razón que encontramos que más del 80% de los encuestados se encuentran en esta categoría y por ende usan la moto taxi como medio para desplazarse conforme a sus hábitos.

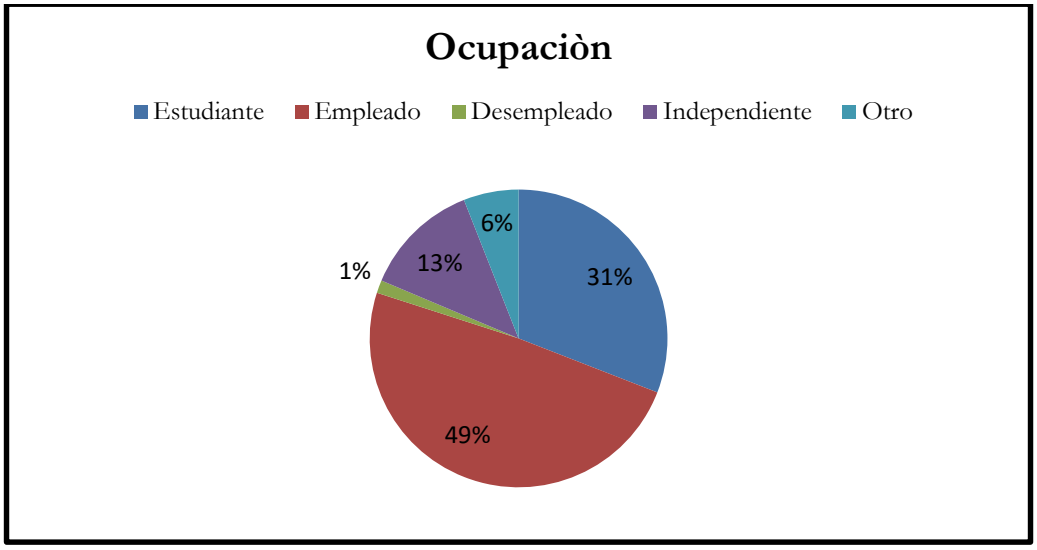


Gráfico 4.Resultados encuesta. Fuente: Elaboración propia.

El gráfico 4 representa la ocupación, el mayor porcentaje de los usuarios frecuentes de moto taxi son estudiantes y empleados, esto significa que ellos optan por este medio de transporte para cumplir con sus actividades cotidianas de estudio y trabajo, lo evidencian que el 49% son empleados y el 31% son estudiantes. Llama también la atención que exista una demanda fuerte representado en el 20%, que utilizan este servicio para aspectos diferentes a los mencionados y que también aquí se halle un porcentaje de personas desempleadas, esto representa que el moto taxi es un medio de transporte que se ha masificado en la ciudad de Montería porque es una alternativa que suple las necesidades y es la opción más favorable para ello. Se evidencia asimismo que el mototaxismo es una actividad común en la ciudad.

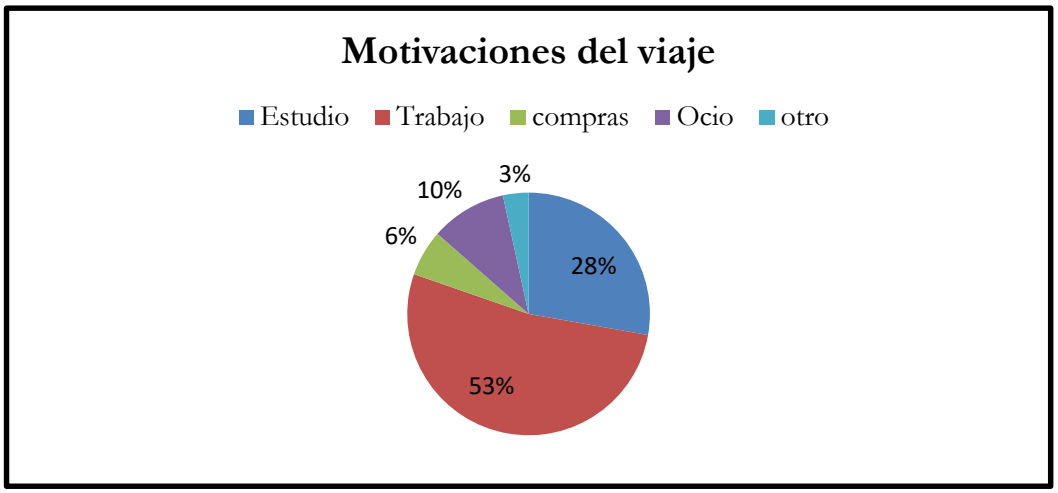


Gráfico 5.Resultado encuesta. Fuente: Elaboración propia.

El gráfico 5 indica los motivos por los cuales las personas optan por este medio de transporte, la movilidad está especialmente relacionada con el trabajo, las personas en etapa productiva o activas generalmente requieren más desplazamiento, por lo tanto, palpamos que la mayoría de los encuestados suplen a través del moto taxi desplazarse por cuestiones de trabajo y estudio.

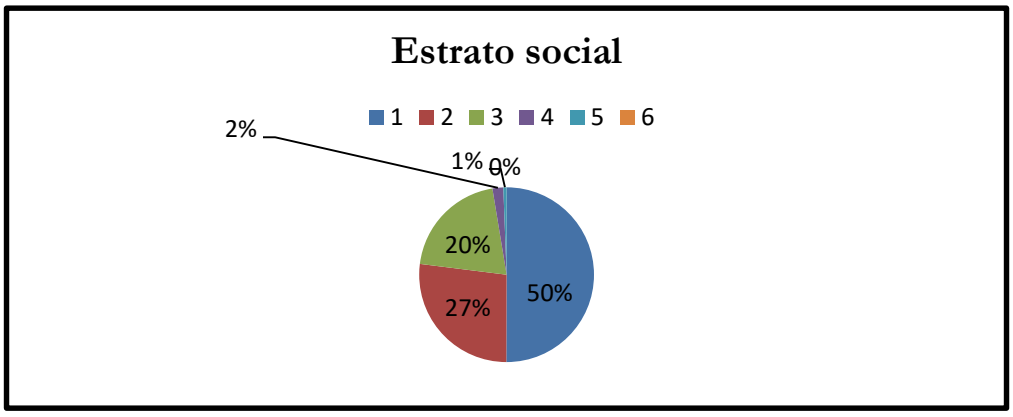


Gráfico 6 Resultado encuesta. Fuente: Elaboración propia.

El gráficos 6 indica que la mayoría de los usuarios del moto taxismo pertenecen a los estratos menos favorecidos (1,2 y 3), estos se ubican en lugares o barrios que se encuentran en zonas periféricas o apartadas del centro de la ciudad (zona norte, zona sur, zona margen izquierda del río Sinú zona occidente), en la cual la rapidez, economía y accesibilidad del servicio son factores determinantes para ellos en la preferencia del viaje en moto taxismo. En el diagnóstico del DNP, ellos informan que el 98% de los usuarios del TPC, pertenecen a estos mismos estratos, siendo el estrato más pobre quien utiliza más el servicio. Si la movilidad aumenta cuando el ingreso aumenta y son las personas más pobres las que utilizan la moto taxi es porque es la única alternativa con la que cuentan para desplazarse, caso contrario quedarían confinados en el territorio por la falta de ingresos.

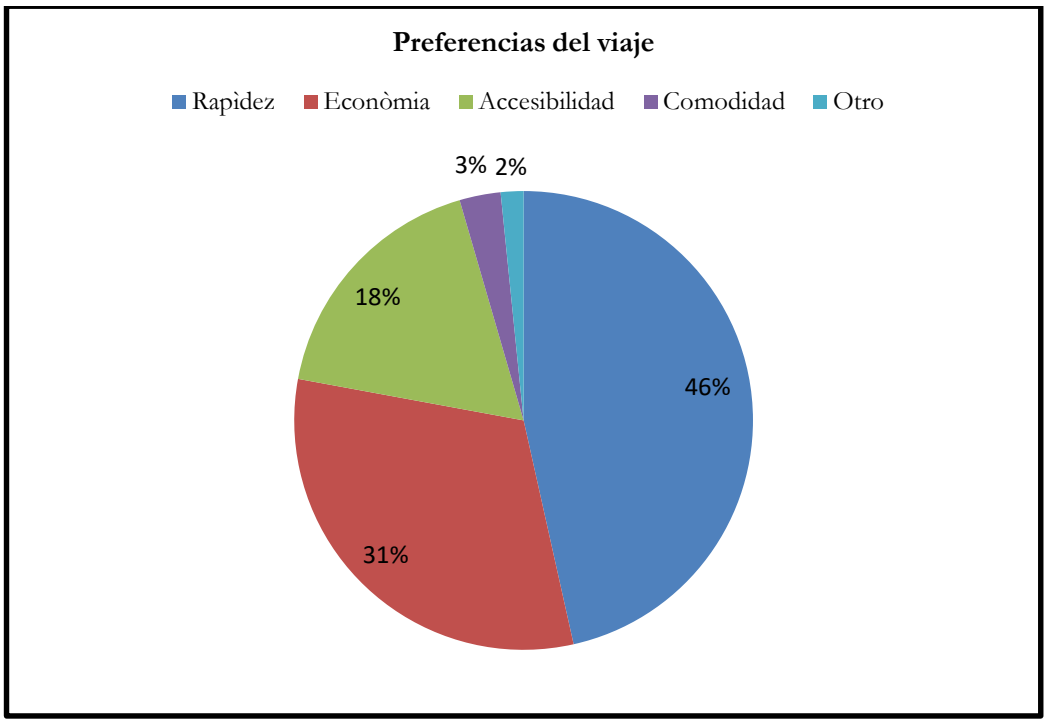


Gráfico 7. Resultado encuesta. Fuente: Elaboración propia.

Para Tanner (1961) el análisis del tiempo que se gasta en desplazarse o "presupuesto de tiempo" (PT) es un instrumento poderoso para comprender el uso del transporte por parte de las personas y su interacción con el espacio. La rapidez y economía son las variables más representativas a la hora de conocer los gustos y preferencias de las personas por la moto taxi, a pesar que Montería es una ciudad intermedia lo que significa que, las distancias son más cortas en comparación a una metrópolis, hay que tener en cuenta a las personas que viven en la zona periférica o lugares apartados de la ciudad y cuyos desplazamientos son más largos, ellos darán mucho valor al tiempo para llegar a sus hogares o lugares de destino y ni que hablar del factor dinero como un ítem importante para las familias con ingresos bajos, la tarifa del servicio en moto taxi se pacta entre el conductor y el pasajero y muchas veces la forma de pago es flexible, situación que sería inusual en el servicio de transporte público; para estas dos variables de rapidez y economía encontramos una masa representativa del 77%. La accesibilidad hace referencia a que es más fácil localizar una moto taxi en cualquier punto de la ciudad en comparación a los buses urbanos, por lo que el 18% de los encuestados optaron por esta preferencia.

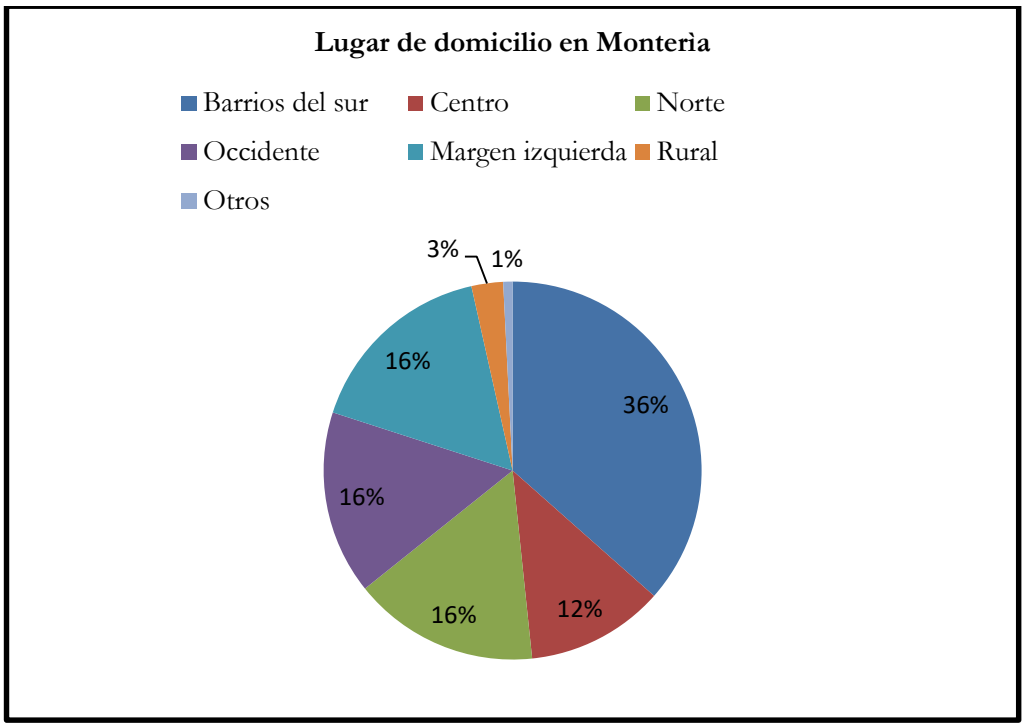


Gráfico 8. Resultados encuesta. Fuente: Elaboración propia.

El gráfico 8 indica el lugar de domicilio de los encuestados, estos se ubican en los lugares más apartados de la ciudad y el informe que presenta el DNP afirmando que la concentración de recorridos del transporte público en las principales vías deja de lado la cobertura de servicio a otras zonas de la ciudad, esencialmente la margen izquierda del río y algunos barrios del sur (lugares para los estrato 1,2 y 3). En contraposición se puede deducir que, las zonas de la ciudad con deficiencia en conectividad y accesibilidad son caldo de cultivo para el moto taxismo y por ende, es un medio muy propicio para resolver las necesidades de movilidad, el 52% de las personas que respondieron la encuesta habitan en estos lugares de la ciudad de Montería.

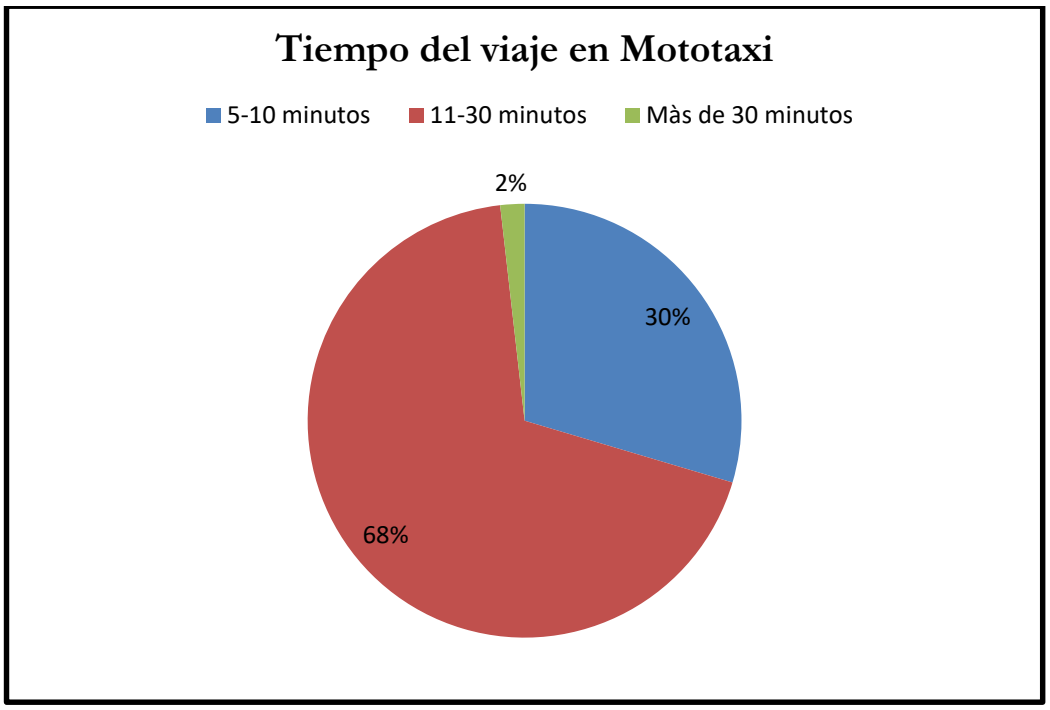


Gráfico 9. Resultado encuesta. Elaboración propia.

El gráfico 9 muestra el tiempo del viaje en moto taxi que usan los usuarios frecuentes hasta llegar al destino final, este difiere con otro modo de transporte al realizar la comparación con el cuadro 1 que ha sido tomado del Fondo de prevención vial para ciudades intermedias como Montería, esto obedece según los expertos a que las distancias típicas recorridas en cada medio no son necesariamente iguales así por ejemplo cuando la alternativa de transporte es el bus la distancia recorrida es mayor que cuando la alternativa es el taxi y esta a su vez es mayor que cuando la alternativa es caminar y como se mencionó anteriormente, las personas de la periferia rechazan viajes largos y la moto taxi acorta el tiempo, el 98% de las personas llegan hasta su destino en menos de 30 minutos si utilizan la moto taxi.

Medio de transporte	**Tiempo medio de viaje en minutos**	**Tiempo en moto taxi en minutos**
Caminar	25,8	8,2
Bicicleta	15,8	10,7
Automóvil	14,1	8,9
Bus urbano	25,7	11,0
Taxi	13,4	9,6

Cuadro 1: Tiempo de viajes. Fuente: Fondo de Prevención vial 2012.

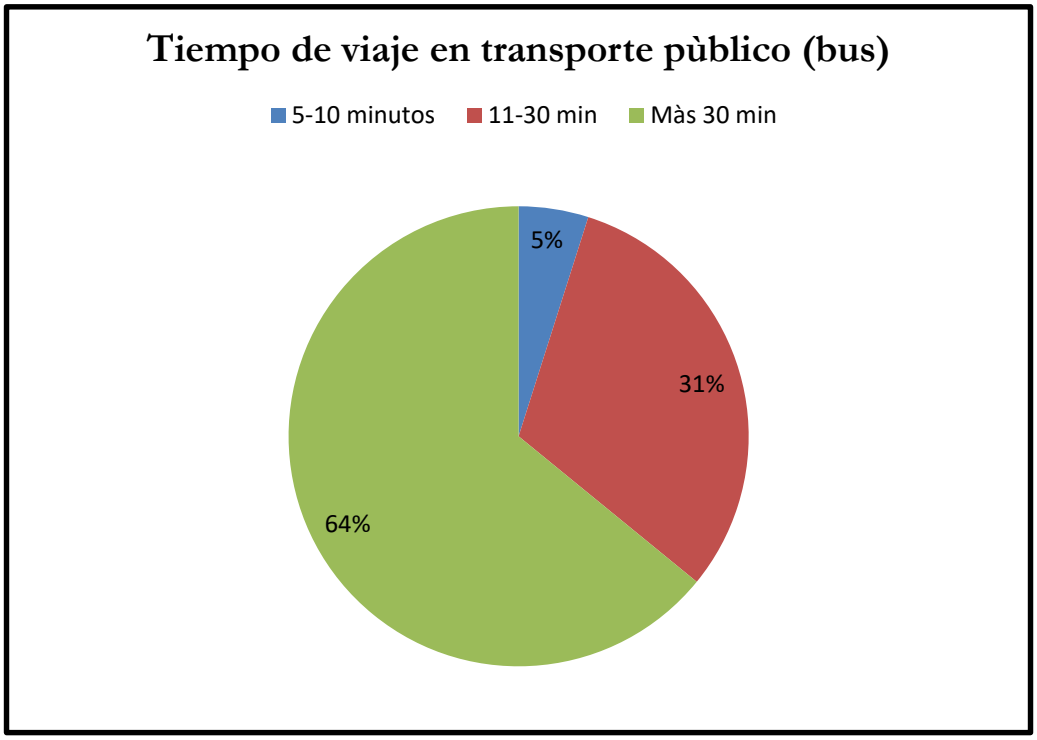


Gráfico 10.Resultado encuesta. Fuente: elaboración propia.

Vasconcellos (2010) asevera que, uno de los principales problemas de transporte enfrentados por la población más pobre está relacionado con la inequidad en el acceso físico y económico al espacio. Montería al ser una ciudad intermedia, las distancias son más cortas pero en los barrios de la periferia, las condiciones no son óptimas porque hay calles agrestes o son territorios muy apartados, esta situación se presta para que la frecuencia del recorrido en el servicio público sea demorada y que el tiempo sea mayor, el 64% de las personas tardan más de 30 minutos para llegar a su destino cuando utilizan los servicios del bus urbano, el gasto del viaje es mayor.

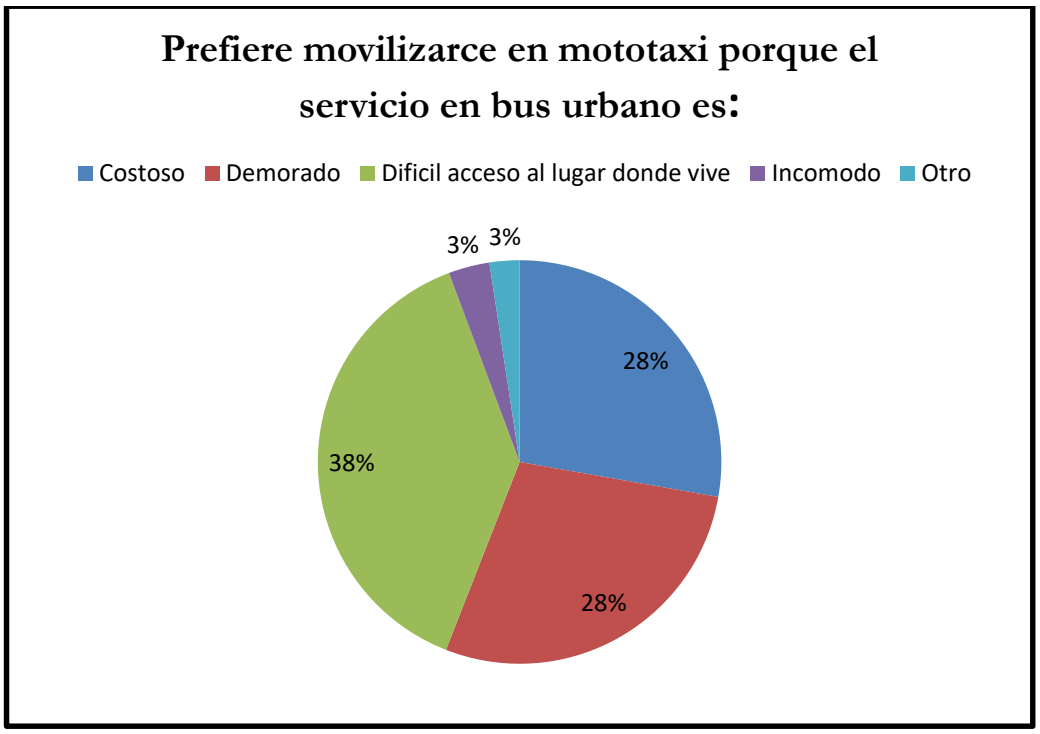


Gráfico 11.Resultado encuesta. Fuente: elaboración propia.

El gráfico 11 confirma que los factores: tiempo, economía y accesibilidad son fundamentales para la movilidad de las personas, el 98% de la masa representativa lo indica por lo cual, el uso de las personas para transportarse en un medio público como el bus urbano o legal dependerá en gran medida de esos valores y un impacto negativo en alguna de esas variables reducirán la movilidad o aumentará el uso de un transporte alternativo como la moto taxi por el deterioro de las condiciones de desplazamiento.

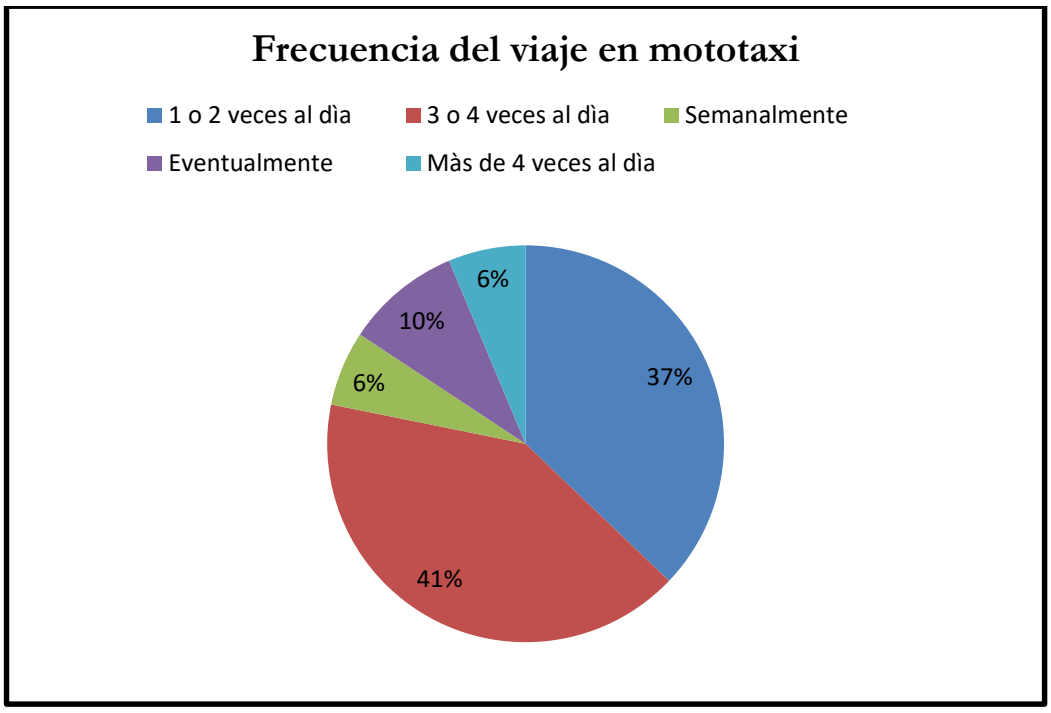


Gráfico 12.Resultados encuesta. Fuente: Elaboración propia.

El gráfico 12 muestra la cantidad de viajes que realizan las personas para el cumplimiento de sus actividades o desplazamientos en la ciudad de Montería, es importante destacar que es costumbre tomar siesta después de la jornada laboral o académica que concluye a las 12 del mediodía, luego de eso las personas vuelven a sus sitios a las 14 horas, es por eso que hay una gran masa de 47% de personas con más de dos viajes diarios y que por cuestión de economía, distancia y accesibilidad, la moto taxi es una buena alternativa de locomoción.

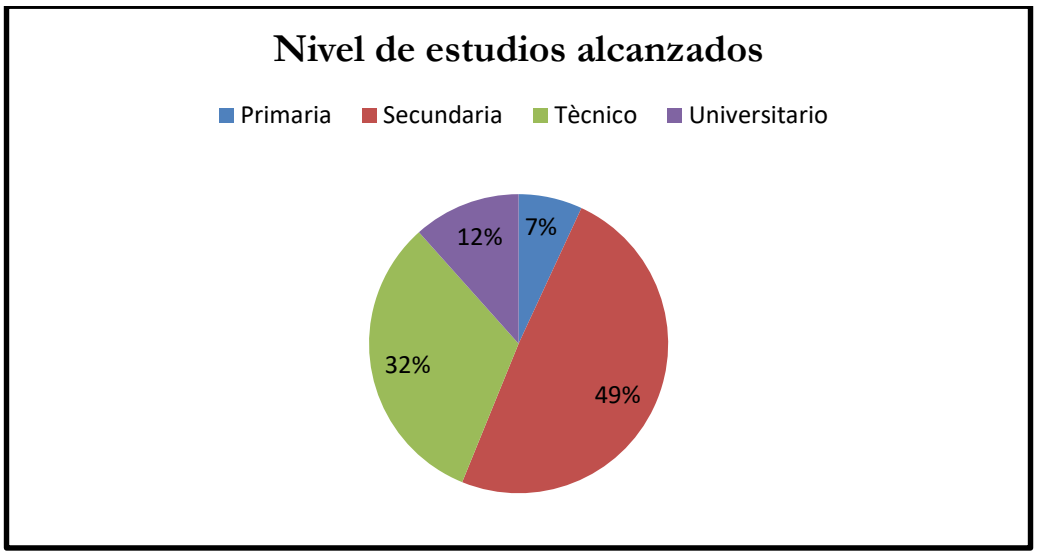


Gráfico 13. Resultado de encuesta. Fuente: elaboración propia.

Según los resultados de las 490 encuestas que se aprecian en el gráfico 13, los usuarios del moto taxismo son personas que tienen un nivel educativo alto porque el 49% finalizaron estudios secundarios, el 32% estudios técnicos y el 12% estudios universitarios, esto contrasta con el tipo de habitantes de un territorio periférico que se concentran en los estratos 1 y 2, están señalados en el 77% de las personas encuestadas cuando se les preguntó por el estrato socio-económico, se evidencia un sesgo en la investigación debido a que la estratificación en Colombia es una metodología implementada como política pública para rotular viviendas y zonas urbanas, con el fin de focalizar los subsidios a los hogares más pobres para el pago de la tarifa de los servicios públicos domiciliarios, los estratos altos 5 y 6 subsidian a los 3 más bajos, esto a nivel nacional ha incidido en la segregación geográfica, en el valor de las viviendas y de los impuestos, por lo cual surge renuencia en las personas de para aspirar a ascender de estrato. Uribe (2008), las personas por lo general cuando se les pregunta por el estrato social tienden a responder que son del 1,2 y 3 porque asocian el 5 y 6 con pagos mayores en servicios domiciliarios, impuestos etc.

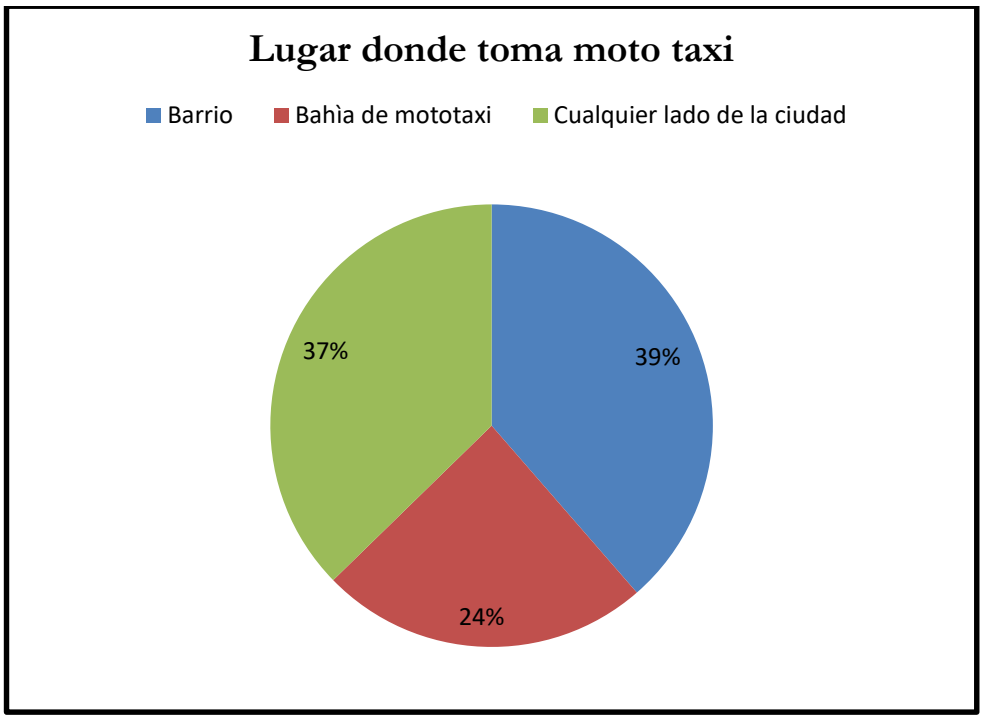


Gráfico 14.Resultados de encuesta. Fuente: elaboración propia.

El gráfico 14 evidencia el grado de accesibilidad del servicio de moto taxi en la ciudad de Montería, prácticamente se puede tomar en cualquier punto del territorio, el 39% tiene la ventaja de poder acceder al servicio en sus barrios. Montezuma (2000) informa que las clases populares no tienen la posibilidad de escoger un lugar de residencia cercano a las áreas de empleo, el lugar de trabajo puede encontrarse en cualquier parte de la ciudad. Para esta clase social, la movilidad es muy compleja, porque debe hacer una inversión alta en tiempo y dinero; lo anterior explica porque el moto taxismo es una solución a esa complejidad, resuelve el tiempo, dinero y la accesibilidad para trasladarse a los sitios de estudio y empleo.

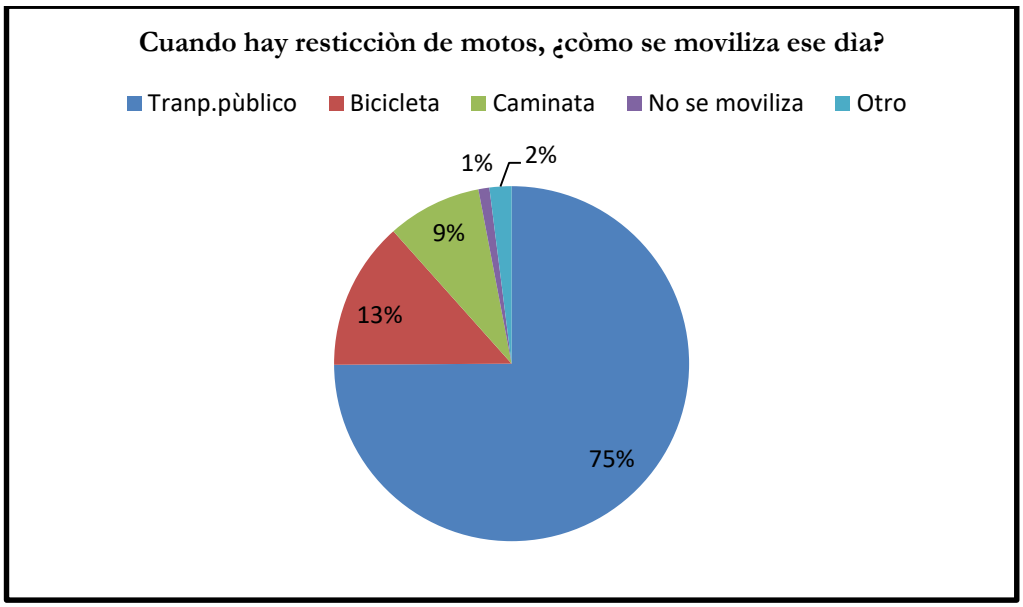


Gráfico 15. Resultado de encuestas. Fuente: elaboración propia.

Ante la proliferación de motos en la ciudad de Montería y las externalidades negativas, el gobierno municipal mediante decretos, ha tomado medidas para la restricción de motos, los días martes no hay circulación de este medio de transporte desde las 6: am hasta las 20 horas y los jueves está prohibido llevar pasajeros, esos días la mayoría de las personas encuestadas (75%) optan por el transporte público, son días en que se cambia la cotidianidad porque algunos deben levantarse temprano, no pueden ir a sus casas a tomar siesta o no se movilizan esos días, gastando así más en tiempo y dinero. Esta situación también resume que hay degradación de las condiciones de circulación, por la escasa planeación y de la falta de gestión pública en la planificación en los transportes.

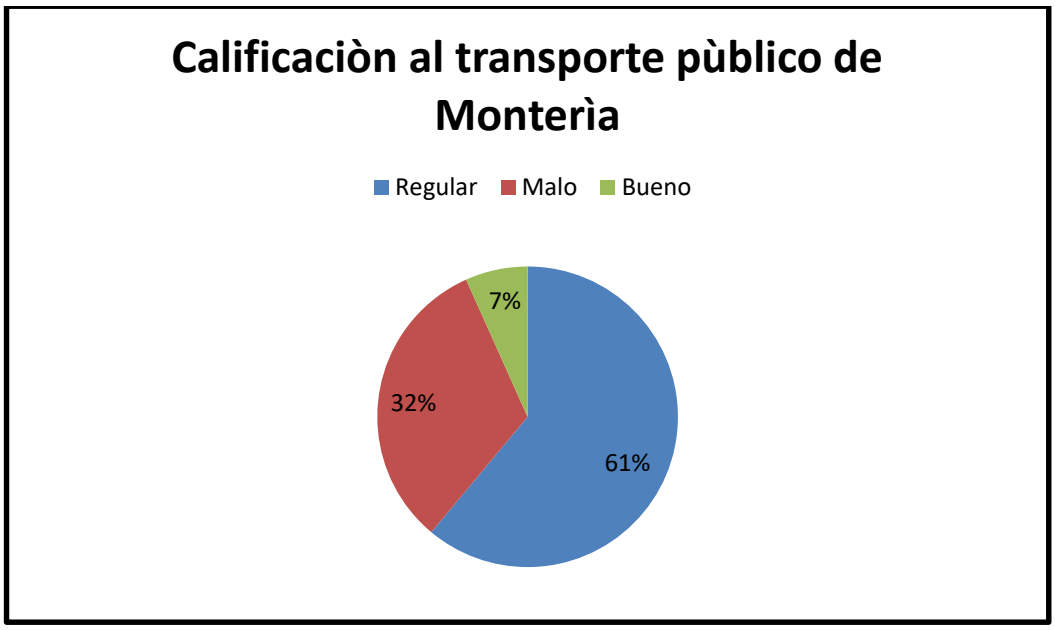


Gráfico 16.Resultado encuesta. Fuente: elaboración propia.

A la pregunta de ¿cómo calificaría el transporte público de Montería?, hay una insatisfacción en el 93% de los encuestados al darle los calificativos de regular y malo, en el gráfico 11 podemos palpar los factores de costo y falta de accesibilidad como las determinantes para esta inconformidad y que estos son los puntos claves en la proliferación del moto taxismo

ANEXO 4: PAUTA DE LA ENTREVISTA

NOMBRES_____

EDAD_____ESTRATO SOCIAL_____ ACTIVIDAD QUE DESEMPEÑA_____ SEXO: F____ M____

Consentimiento informado:

Buenos días, buenas tardes, tu haz sido seleccionado aleatoriamente para realizar una entrevista personal vía Skype, por ser usuario frecuente del moto taxismo, esto hace parte de una investigación para la realización de la tesis: El moto taxismo y su efecto en la movilidad urbana en Montería, tus respuestas tienen como objetivo conocer los factores que influyeron en tus preferencias, gustos, apreciaciones y descartes de otros medios de transporte. Esto nos permitirá comprender el fenómeno del moto taxismo. Se informa por lo tanto que, no hay respuestas buenas ni malas, no asociaremos tu nombre a tus respuestas, sino que solo la usaremos para llevar adelante el estudio, así que puedes ser totalmente honesto ante el cuestionario. Tu voz será grabada para facilitar posteriormente la transcripción de las respuestas. Cualquier duda o pregunta por favor consultarla a Dully Padilla De la Ossa, celular 3116998981, e-mail: depadilla@uc.cl, si decides hacer parte de la investigación, manifiestas tu consentimiento libre y voluntario, que es de carácter estrictamente colaborativo, por la cual no esperas ninguna retribución económica y/o académica. Agradezco de antemano tu buena disposición.

Firma: _____

CONCEPTO	DIMENSIÓN	PREGUNTAS
DATOS DEL VIAJE	Modos de vida	¿Por qué decide ser usuario de moto taxismo? ¿Desde cuándo es usuario del moto taxismo? ¿Utiliza el moto taxismo en todos los ámbitos de su vida? (ocio, trabajo, estudio). Si sus ingresos fueran superiores a los que recibe o estuviera más facilidades a su destino de viaje, ¿utilizaría este medio de transporte?, ¿por qué?
FACTORES DE ELECCIÓN	Costos	¿Cuánto paga diariamente? ¿Hay algún tipo de transacción especial, como regateo, rebajas, créditos? Otros miembros de su flia también usan este servicio o son moto taxistas?, influye esto para decidirse por este medio de transporte.
	Tiempo y frecuencia	¿Es importante para Ud. el tiempo de espera del moto taxismo y tiempo de llegada a su destino? .Toma ud moto taxis por la frecuencia o por los precios? ¿Qué influye más en la decisión final? ¿por qué?

	Preocupación por seguridad	¿Es consciente del riesgo que corre su vida y salud en este medio de transporte?, ¿por qué decide hacerlo? ¿Conoce alguna historia de accidentes o riesgos por el uso del moto taxismo?, ¿cuál es su opinión al respecto?, ¿cómo obtiene esa información? ¿Ha estado en situación de riesgo, algún miembro de su flia o conocido?, en caso afirmativo ¿por qué continúa usando este tipo de servicios?
	Preocupación por Seguridad	En caso de algún riesgo, usted sabría qué hacer? ¿Considera que los que prestan este servicio, están especializados en ofrecer garantías de transporte?, en caso contrario, ¿por qué decide continuar con el servicio?.
	Evaluación	¿Cómo considera el servicio del moto taxismo?, ¿cómo es el transporte público en la ciudad y cuál es la diferencia con el moto taxismo?. ¿Está satisfecho con el servicio?, ¿por qué? ¿Por qué utiliza este servicio de transporte aunque tenga fama de incomodo e inseguro?
	Percepciones	¿Cuál definirías como el factor más relevante para su elección? ¿Por qué? ¿Qué cambiaría en el servicio?

FACTOR RELEVANTE		¿Cuál definirías como el factor más relevante para su elección? ¿Qué atributos valora en el moto taxismo?
DESCARTE DE OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE		¿Por qué no elige el medio de transporte público? ¿Qué atributos valora en el transporte público y por qué no los tiene en cuenta? ¿Cómo se moviliza Ud. en los días de restricciones de motos en la ciudad?, ¿cómo afecta esto su cotidianidad?

ANEXO 5: FOTOS MOTO TAXIS EN MONTERÍA

Fotografía 4: Usuarios Moto taxis en Montería. Fuente Dickson 2014.

Fotografía 5: Usuarios Moto taxis en Montería. Fuente Dickson 2014.

Fotografía 6: transporte público Metro Sinú. Fuente Dickson 2014.

Fotografía 7: Bahía de Motos en Montería. Fuente Dickson 2014.

ANEXO 6: FOTOS RENOVACIÓN URBANA EN MONTERÍA (COLOMBIA)

Fotografía 8: Río Sinú. Fuente: River City Forum 2015.

Fotografía 9: Parque lineal Ronda del Sinú. Fuente: River City Forum (2015).

Fotografía 10: Montería (Colombia). Fuente: El Tiempo 2015.

Fotografía 11: Montería (Colombia). Fuente: Revista Semana 2015.