

Trabajo fotográfico

ARK: <http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25912755/p8anaq0i0>

Los mototaxistas de Lima, Perú y la “ciudad moderna” que pretende prohibirlos

William Boose

Emory University, Atlanta, Estados Unidos

<https://orcid.org/0000-0003-0329-7981>

william.boose@emory.edu

Resumen. Hay aproximadamente un millón de mototaxistas en el Perú, lo que representa una de cada 33 personas en el país. Si bien los mototaxistas pueden manejar por muchas ciudades peruanas, en los 43 distritos de Lima metropolitana hay desde prohibiciones totales hasta sistemas de tránsito dominados por los mototaxis. De manera notable, son escasos o ausentes en los distritos de clase media y clase alta. Los promotores inmobiliarios y funcionarios públicos a menudo describen estas zonas como ejemplos de la “ciudad moderna”, un término cargado que implica proximidad a la riqueza, la blancura y/o “Occidente”. Este ensayo fotográfico pretende documentar críticamente un momento clave en dos proyectos de la “ciudad moderna”: “Lima moderna”, que incluye distritos de clase media como San Miguel y Magdalena del Mar, y “Lima top”, un apodo autoproclamado para los distritos más ricos de la ciudad. Al sugerir que las narrativas de la “ciudad moderna” dan forma a la gobernanza de los mototaxis y contribuyen a la fronterización - el proceso de producir ciertos espacios como intransitables para ciertas personas que son racializadas y explotadas económicamente (Mbembe 2019)-, este ensayo fotográfico arroja luz sobre proyectos discursivos y materiales que constantemente redefinen el espacio urbano en el Perú.

Palabras clave: mototaxis; Lima; “ciudad moderna”; fronterización; estudios urbanos



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

Los autores conservan sus derechos

Motorcycle taxi drivers in Lima, Peru and the "modern city" that intends to ban them

Abstract. There are roughly 1 million mototaxistas (motorcycle taxi drivers) in Perú, representing one out of every 33 people in the country. While mototaxistas can drive throughout many Peruvian cities, Lima's 43 districts range from outright bans to transit systems dominated by mototaxis (motorcycle taxis). Notably, mototaxis are either scarce or absent in Lima's middle- and upper-class districts. Real estate developers and public officials often describe these areas as examples of the "modern city," a loaded term that implies proximity to wealth, whiteness, and/or "the West." This photo essay aims to critically document a key moment in two "modern city" projects: "Lima moderna," which includes middle-class districts like San Miguel and Magdalena del Mar, and "Lima Top," a self-proclaimed nickname for the richest districts in the city. By suggesting that "modern city" narratives impact the governance of the mototaxi economy and more widespread borderization—the process of producing certain spaces as impassable for certain racialized and economically-exploited people (Mbembe 2019)—this photo essay sheds light on discursive and material projects that are redefining urban space in Perú.

Key words: Motorcycle taxis, Lima, "modern city," borderization, urban studies

Lima, os motoristas de moto táxi do Peru e a "cidade moderna" que quer proibi-los

Resumo. Há cerca de 1 milhão de mototaxistas no Peru, representando uma em cada 33 pessoas no país. Enquanto os mototaxistas podem dirigir em muitas cidades peruanas, os 43 distritos de Lima vão desde a proibição total até sistemas de trânsito dominados pelos mototáxis (mototáxis). Notavelmente, os mototáxis são escassos ou ausentes nos distritos de classe média e alta de Lima. Os promotores imobiliários e funcionários públicos muitas vezes descrevem essas áreas como exemplos da "cidade moderna", um termo carregado que implica proximidade com a riqueza, brancura e/ou "o Ocidente". Este ensaio fotográfico visa documentar criticamente um momento chave em dois projetos de "cidade moderna": "Lima moderna", que inclui bairros de classe média como San Miguel e Magdalena del Mar, e "Lima Top", um apelido autoproclamado para os bairros mais ricos da cidade. Ao sugerir que as narrativas de "cidade moderna" impactam a governança da economia do mototáxi e da fronteira mais difundida - o processo de produção de certos espaços como intransitáveis para certas pessoas racializadas e exploradas economicamente (Mbembe 2019) - este ensaio fotográfico lança luz sobre projetos discursivos e materiais que estão redefinindo o espaço urbano no Peru.

Palavras-chave: Mototáxi, Lima, "cidade moderna", fronteira, estudos urbanos

Cuando me fui a Lima, Perú, a fines de 2021, un mototaxista del distrito de San Miguel me dijo que su municipalidad y la municipalidad vecina de Magdalena del Mar "quieren que no existamos". Destacó otro proceso urbano relacionado: "hace 9 años esta zona no era así, ha modernizado tanto...en 5 años más ya no habrá mototaxis". Mientras tanto, un mototaxista de Magdalena me dijo que "pronto van a querer que desaparecen las motos. Es una zona lujosa con más carros que motos". Ese mototaxista también mencionó que "antes había entradas por el boulevard, pero ahora no podemos entrar" y que "este alcalde que está ahorita no quiere motos". Otra vez en San Miguel, dos mototaxistas más me dijeron que su alcalde actual "quiere que los mototaxis desaparezcan" y que "tuvimos una conversación con el alcalde, y él piensa que debemos reemplazar los mototaxis con unos carritos de 4 ruedas". Varios también mencionaron que el alcalde discrimina contra los mototaxistas.

Apenas unos meses después de que estos mototaxistas compartieran su análisis conmigo, uno de sus colegas fue atacado por los serenazgos (policía municipal) de San Miguel. Un mototaxista de 60 años de edad estaba transportando a una madre de familia junto a su hija menor cuando los serenazgos lo pararon, lo golpearon y amenazaron con llevar su vehículo al depósito. Después, durante una reunión pedida por la Federación de Transportistas en Vehículos Menores de Magdalena del Mar, Pueblo Libre y San Miguel, funcionarios de la municipalidad de San Miguel maltrataron a unos dirigentes de la federación, incluso empujándolos (FEDETRAVEM 2022). Mientras que los mototaxistas piden reconocimiento legal y estabilidad para su trabajo y respeto por parte de los funcionarios públicos, la respuesta de la municipalidad es bien clara: aquí solo se permitirán los mototaxistas mientras así lo decidamos.

Las perspectivas y experiencias de estos mototaxistas son contextualizadas por una fuerte polémica social sobre el mototaxismo. Un segmento televisado la resumió planteando que los mototaxis son "amados por muchos, odiados por otros" (Perú 21, 2020). Otro reportaje problemáticamente pidió mayor vigilancia policial contra los mototaxistas, opinando que representan una amenaza urgente y que "este inmenso sector que no tiene la mínima intención de ofrecer una alternativa para mejorar el servicio de pasajeros y mucho menos circular bajo el rigor de la ley en un marco de *vida civilizada*" (Espacio Público TV, 2019, énfasis mío). Si algunos perciben a los mototaxis como inapropiados para la "vida civilizada", tiene sentido que ciertos actores pretendan prohibirlos en los espacios urbanos marcados como "civilizados" y "modernos". En cierto modo, las personas que se auto-identifican como habitantes legítimos de esas zonas se definen a sí mismas a través de los discursos negativos que producen sobre los mototaxistas y otros trabajadores "informales".

Este ensayo fotográfico pretende documentar un momento clave en dos proyectos de la "ciudad moderna": "Lima moderna", que incluye distritos de clase media como San Miguel y Magdalena, y "Lima top", un apodo autoproclamado para los distritos más ricos de la ciudad. Es notable que este último use la palabra inglesa "top" para denotar su posición deseada en la ciudad. Además,

cabe destacar que estas narrativas se conectan con los flujos monetarios, ya que aproximadamente el 70% del capital invertido en bienes raíces a nivel nacional se concentra en estas dos áreas que albergan a menos del 5% de la población (Calagua 2020). Si bien el dinero puede moverse por estos distritos, cada vez es más difícil que lo hagan los mototaxistas. Al sugerir que las narrativas de la "ciudad moderna" dan forma a la gobernanza de los mototaxis y contribuyen a la fronterización -el proceso de producir ciertos espacios como intransitables para ciertas personas (Mbembe 2019)- este ensayo fotográfico arroja luz sobre proyectos discursivos y materiales que constantemente redefinen el espacio urbano en el Perú.

Antes de continuar, me toca precisar lo que entiendo por narrativas de la "ciudad moderna". Me refiero a una constelación de narrativas que, aunque dependen del contexto, se concentran en torno a las nociones de una ciudad que busca ser ordenada; se divide en funciones a través de la zonificación; y se inspira en gran parte en una visión eurocéntrica de la "modernidad" (Kamete 2013; Holston 1989). Las narrativas de la "ciudad moderna" han sido promovidas predominantemente por promotores inmobiliarios, políticos e instituciones económicas, particularmente de Europa y los Estados Unidos. Estas narrativas se sitúan dentro de los esfuerzos internacionales de "modernización" -consolidados durante la guerra fría- que privilegian el capitalismo como el "motor del progreso" y adoptan una visión teleológica del desarrollo urbano, con las ciudades "occidentales" como un supuesto punto final. Todo esto es bien relevante para el espacio urbano en Lima: por ejemplo, el Plan de Desarrollo de Lima Metropolitana y Callao de 1967 estuvo influenciado por el movimiento "moderno" liderado por el urbanista francés Le Corbusier (Vega Centeno, 2017). Quizás lo más importante es que hoy muchas municipalidades de Lima invocan la búsqueda de o la llegada a la "modernidad" como una lógica importante en sus proyectos e intervenciones, muchos de los cuales se realizan en contra de los trabajadores "informales". Invito a los lectores a buscar en los sitios web municipales, tanto en Lima como en sus propias ciudades, para hacer sus propias interpretaciones de cómo se usan dichos términos. En cuanto a los municipios de Lima, puedo proporcionar mis notas y análisis a pedido. También sugiero que se puede ver algo de la lógica problemática de la "ciudad moderna" en las fotos al final de este ensayo.

Foto 1. Mototaxistas manejan al lado del proyecto de condominio "The Park" en San Miguel



Foto 2. Mototaxistas hacen cola en su paradero de la frontera Magdalena-San Miguel



Foto 3. "Serenazgo sin fronteras"... en una frontera



Foto 4. “Somos ojos y oídos de la policía” y “En este barrio trabajamos unidos con la policía por un mejor país”



Una tendencia llamativa que emerge en las fotos y en las perspectivas de los mototaxistas es la racialización del espacio urbano y cómo se relaciona con la gobernanza de los mototaxis. Frente a un paradero de mototaxis en Magdalena, vemos un nuevo edificio alto de departamentos: el sitio web de la empresa destaca a una pareja blanca en un distrito que actualmente tiene poca gente blanca. Mientras un mototaxista pasa por algunos apartamentos de gran altura en San Miguel, un nuevo edificio detrás de ellos literalmente tiene una familia blanca saludando desde una bandera, y el sitio web de esa compañía también destaca a la gente blanca. Esa misma compañía tiene otro proyecto que se llama "Neocity" -ciudad nueva, o tal vez "moderna". En otra parte de San Miguel, los mototaxistas pasan por un proyecto en construcción, titulado "The Park". Entonces, teniendo en cuenta los nombres de estos edificios y el uso de imágenes de personas blancas para vender sus departamentos, parece que tal vez la "modernidad" urbana es (más) blanca y se habla (más) inglés. Por eso sostengo, siguiendo a la antropóloga Jemima Pierre (2019), que las narrativas de la "ciudad moderna" son narrativas raciales. La historia de los mototaxis en Lima deja esto aún más claro, ya que antes del año 2000 mucha gente solía llamar a los mototaxis "cholotaxis", siendo "cholo" un término cargado para describir a migrantes de los Andes. Regresando a las perspectivas de los mototaxistas, queda claro que también son narrativas clasistas, y que esas narrativas influyen en la gobernanza de los mototaxis. En mis investigaciones uso el concepto de fronterización (Mbembe 2019) para resaltar cómo las interpretaciones racializadas y clasistas de los mototaxistas influyen en las políticas e infraestructuras que determinan dónde pueden circular y cómo son vigilados. Mi esperanza es que se pueda ver ese proceso problemático a través de las fotos que he elegido.

Foto 5. Magdalena en construcción

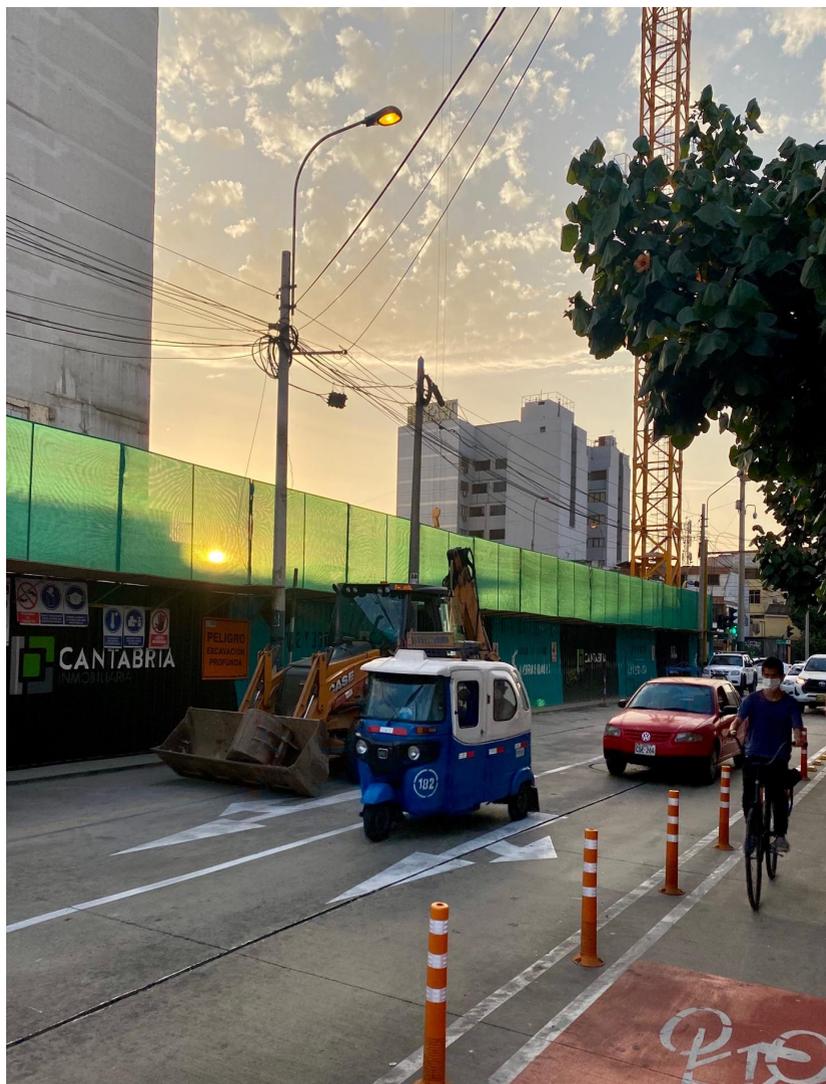


Foto 6. Intersecciones: mototaxi y bicicleta, antigua iglesia icónica (La Cúpula) y edificio alto. Entre ellos, construcción



Foto 7. Los mototaxistas haciendo cola en su paradero, un edificio alto al fondo, con el anuncio para un nuevo edificio alto (mostrada en la página siguiente) detrás de ellos



Foto 8. El edificio mencionado, en construcción por Grupo MG



Foto 9. Un mototaxista manejando por una avenida costal de San Miguel, edificios altos por todos lados



Foto 10. Un nuevo edificio alto, "Bertolotto" por T&C, justo detrás de donde tomé la foto anterior. En la bandera, una familia blanca nos saluda.



Finalmente, quiero hacer una breve mención a las ideas de "formalidad" e "informalidad". Supuestamente, ser "formal" garantiza los derechos laborales básicos. Esto no ha ayudado a los mototaxistas de San Miguel y Magdalena, casi todos ellos "formales" y miembros de una asociación. Todavía podrían ser expulsados de sus distritos, lo que me lleva a sugerir que, si bien la "formalidad" puede brindar protección y legitimidad a corto plazo, no protege a los trabajadores de la marcha a largo plazo de la "modernidad". Este proceso está en juego en gran parte de "Lima moderna" y "Lima top". Por ejemplo, el distrito de Lince prohibió a los mototaxis a principios de este año (El Peruano, 2022). La municipalidad dijo que "el retiro de los mototaxis permitirá prevenir, controlar y erradicar la violencia y los delitos". Eliminar las oportunidades de subsistencia y el acceso al transporte es una forma extraña de lograr esos objetivos, pero así piensan muchas de las personas que pretenden crear una "ciudad moderna".

REFERENCIAS

- Calagua, R. (2020, 29 de enero). Zonas de Lima Top y Lima Moderna son las únicas con potencial para inversiones inmobiliarias. *El Comercio*. Lima <https://elcomercio.pe/economia/peru/zonas-de-lima-top-y-lima-moderna-son-las-unicas-con-potencial-para-inversiones-inmobiliarias-sector-inmobiliario-registros-publicos-inmobiliaria-desarrolladora-noticia/?ref=ecr>.
- El Peruano (2022, 2 de enero). Prohíben tránsito de mototaxis en el distrito de Lince. *Diario Oficial El Peruano*, Lima <https://elperuano.pe/noticia/136609-prohiben-transito-de-mototaxis-en-el-distrito-de-lince>.
- Espacio Público TV (2019, 5 de abril). Origen del mototaxi. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=EGJ9HurYxv8>.
- FEDETRAVEM, Federación de Transportistas en Vehículos Menores de Magdalena del Mar, Pueblo Libre y San Miguel. (2022). Comunicado N°2: Denunciamos el abuso y atropello a nuestros derechos constitucionales por funcionarios y serenazgo del distrito de San Miguel. Magdalena del Mar, 31 de marzo.
- Holston, J. (1989). *The modernist city: An anthropological critique of Brasília*, Chicago y Londres: The University of Chicago Press.
- Kamete, A. (2013). On handling urban informality in southern Africa. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 95 (1), 17-31. DOI: 10.1111/geob.12007.
- Mbembe, A. (2019). Bodies as borders. *From the European South* 4, 5-18.
- Perú 21 (2020, 13 de julio). La historia del mototaxi: ¿Dónde se originó y cómo llegó a Perú?. YouTube <https://www.youtube.com/watch?v=6AUszA7KM3I&t=17s>.
- Pierre, J. (2019). Racial vernaculars of development: A view from West Africa. *American Anthropologist* 122 (1), 86-98. DOI: 10.1111/aman.13352.

Vega Centeno, P. (2017). La desigualdad invisible: El uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI. *Territorios* 36, 23-46. DOI: <http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu/territorios/a.5097>.