

El transporte del pueblo: los mototaxis y la movilidad cotidiana en Lima The people's transport: Motorcycle taxis and everyday mobility in Lima

William Boose (*Antropólogo urbano. Magíster en Estudios Latinoamericanos por la Universidad de Florida.*)

Candidato a doctorado del Departamento de Antropología de la Universidad Emory.)

william.boose@emory.edu /  orcid.org/0000-0003-0329-7981

Resumen

Hay cientos de miles de mototaxistas en Lima, y ellos son vitales para la movilidad cotidiana en gran parte de la ciudad. Mientras tanto, muchas autoridades los sindicán como una amenaza para el «progreso» y el «orden formal». Este artículo parte de esa tensión, para intentar comprender la economía del mototaxi, la movilidad cotidiana y la planificación del transporte en Lima Metropolitana. El artículo comienza destacando las formas en que los mototaxistas conectan el tejido urbano y crean espacios. Luego analiza los esfuerzos de las autoridades para regular estrictamente a los mototaxistas, situándolos dentro de la guerra más generalizada de las autoridades contra la «informalidad». A modo de un correctivo frente a las posturas normativas de las autoridades sobre cómo deben trasladarse las personas por la ciudad, este artículo plantea que, en lugar de caracterizar los mototaxis y otros modos de transporte como «informales», debemos entenderlos como formas de transporte populares.

Palabras clave

Mototaxis, movilidad cotidiana, transporte popular, espacio urbano, Lima.

Abstract

There are hundreds of thousands of mototaxistas in Lima, and they are vital to everyday mobility in much of the city. Meanwhile, many authorities designate them as threats to «progress» and the «formal order». This article proceeds from that tension, seeking to further understanding of the mototaxi economy, everyday mobility, and transport planning in Lima. The article begins by highlighting the ways that mototaxistas help connect the urban fabric and create space. It then critically analyzes authorities' efforts to strictly govern mototaxistas, as situated within authorities' broader war against «informality». As a corrective to authorities' normative perspectives for how people should move through the city, this article argues that instead of characterizing mototaxis and other forms of transit as «informal», we should understand them as forms of popular transit.

Keywords

Mototaxis, everyday mobility, popular transit, urban space, Lima.

Revista ENSAYO - Arquitectura PUCP Estudios de arquitectura, urbanismo y territorio

Número 4 · Año 2024 · ISSN 2710-9726 e-ISSN 2710-2947

Pensar La Movilidad Sostenible En Periferias Populares De Las Metrópolis De América Latina

Editores Pablo Vega Centeno, Jérémy Robert



La siguiente obra ha sido publicada bajo las condiciones de la Licencia Creative Commons CC BY-NC-SA 4.0, la cual autoriza a terceros distribuir, mezclar, ajustar y construir a partir de la misma, con la excepción de fines comerciales, siempre que le sea reconocida la autoría de la creación original y que dichas creaciones se licencien bajo las mismas condiciones. Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú 2021-02820

EL TRANSPORTE DEL PUEBLO: LOS MOTOTAXIS Y LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LIMA

William Boose

WILL BOOSE es antropólogo de la Universidad Emory (Atlanta, Estados Unidos). Sus investigaciones se centran en los mototaxis, la «informalidad» y la «modernidad» urbana. Este artículo está basado en sus estudios realizados entre mototaxistas de Iquitos y Lima, que realiza desde 2019. Es poeta y colabora con la Revista Amazónica Sentidos, de Iquitos, como director digital.

Nadie sabe cuántos mototaxistas hay en Lima; ni los mismos mototaxistas. Un proyecto de ley cita la cifra de 450 000 (Camones, 2022); un artículo académico estima que en 2016 eran 600 000 (Jauregui-Fung & otros, 2019); y un periodista dice que en 2018 eran 300 000 (Pinedo, 2018). No es simplemente que nadie lo sepa: es que nadie *puede* saberlo. Entre el alto número de mototaxistas y el hecho de que muchos operan sin el permiso oficial de su municipalidad, es imposible contarlos. Para el propósito de este artículo, baste decir que en Lima hay cientos de miles.

Dado que en Lima tantas personas trabajan como mototaxistas, y que casi todas pertenecen a los niveles económicos bajo y medio-bajo, tiene sentido considerar su quehacer como una profesión popular. Esto se aplica a gran parte del Perú: los mototaxistas están presentes en todas las regiones y hay un total estimado de un millón de ellos en el país (Latina, 2020).

Más importante aún es que en Lima los mototaxistas cumplen una función vital para la movilidad cotidiana de millones de habitantes. Esto es cierto en especial entre las personas explotadas económicamente. Un estudio de la Compañía Peruana de Investigación de Mercados (CPI), por ejemplo, señala que 2,5% de las personas de los niveles socioeconómicos A y B viajan en mototaxi, mientras que de los niveles D y E lo hacen el 18,7% (CPI, 2016).¹ Es probable que ambas cifras sean más altas, ya que una encuesta del Observatorio Ciudadano Lima Cómo Vamos (LCV, 2019) muestra que el 68,6% de las personas consultadas había viajado en mototaxi al menos una vez durante el año anterior. De cualquier manera, los resultados de CPI destacan la relación entre los mototaxis y el nivel socioeconómico.

En determinadas zonas los mototaxis son, además, el único modo de transporte público que puede llegar hasta las viviendas y conectar así a los residentes con redes de movilidad más amplias (Robert & otros, 2021; Jauregui-Fung & otros, 2019). En este sentido, algunos funcionarios públicos entienden cuán importantes son los mototaxis. Un regidor de Lima Metropolitana, por ejemplo, me comenta lo siguiente: «En calles más cercanas a las viviendas, los mototaxis aparecen como una respuesta porque no hay transporte público, [...] buses o buses pequeños. Entonces, el mototaxismo aparece como esa propuesta alternativa para que la gente se pueda movilizar».

A pesar de las contribuciones mencionadas, que resultan fundamentales, los funcionarios públicos de la mayor parte de las municipalidades han optado por regular y vigilar a los mototaxistas de manera estricta, justificándose en su clasificación como una amenaza «informal» para el «progreso» y el «orden formal». Sin duda, es un tema candente. A principios de 2022, para «prevenir, controlar y erradicar la violencia, los delitos, las faltas que pudieran cometerse con ese tipo de vehículo automotor menor» (*El Peruano*, 2022), la Municipalidad de Lince prohibió los mototaxis. Muchos mototaxistas de San Miguel y Magdalena del Mar manifiestan su temor ante la implementación de políticas similares. Un mototaxista de Magdalena del Mar, en particular, presume que «pronto van a querer que desaparezcan [los mototaxis]. Es una zona bien lujosa».

1 La clasificación de CPI diferencia los niveles socioeconómicos AB (alto/medio), CD (bajo superior/bajo inferior) y E (marginal).

Mientras tanto, un dirigente de la Federación de Choferes de Mototaxistas del Perú (Fechomot), mototaxista de Villa El Salvador, puntualiza: «nos llaman trabajadores informales, pero somos trabajadores del pueblo». Su perspectiva vincula la gobernanza de la economía del mototaxi con los discursos sobre el mal llamado *transporte informal*.² Según el dirigente de la Fechomot, los mototaxistas «son del pueblo». Muchas personas se trasladan en mototaxi. Así pues, es un transporte popular.

En este artículo ofrezco un análisis de dos temas superpuestos: 1) las formas en que los mototaxistas conectan y crean espacios urbanos; y 2) los esfuerzos de las autoridades para restringir a los mototaxistas, como parte de la guerra de las autoridades contra la «informalidad». Si bien mi uso del término *guerra* puede parecer exagerado, lo empleo intencionalmente para resaltar los impactos físicos y mentales que genera entre los choferes esa pretendida gobernanza estricta. También lo uso como un guiño a los estudios sobre «la guerra del centavo» (Bielich, 2009; Díaz, Gómez-Lobo & Velasco, 2004), concepto que se refiere a cómo las fallas institucionales obligan a los transportistas populares a luchar por cada pasajero y conducir de manera caótica para obtener su sustento.

Abro el artículo con una breve sección metodológica, seguida de un análisis sobre el papel de los mototaxistas en la movilidad cotidiana. Analizo a continuación los espacios que crean los mototaxistas, incluso en sus propios vehículos. La sección final expone la guerra de las autoridades contra los mototaxistas, que, cabe destacar, es una guerra en la cual nadie gana. En la conclusión me sumo a los académicos, activistas y profesionales que cuestionan el uso del adjetivo *informal* en relación con la economía y el transporte, y que sugieren que, en cambio, debemos hablar de *transporte popular*.

La investigación sobre los mototaxistas podría ser particularmente generativa en este contexto. En el proyecto de ley de la congresista Lady Camones se señala precisamente que «no son muchos los estudios que se pueden encontrar sobre esta población laboral» (2022, p. 9), y varios funcionarios públicos me dijeron frases parecidas. Por lo tanto, las investigaciones de este tipo pueden tener un impacto real tanto sobre la percepción pública como sobre las políticas relacionadas con los mototaxistas y otros transportistas populares.

② METODOLOGÍA

Este artículo se basa principalmente en veintiuna entrevistas que sostuve con mototaxistas en Lima, en diciembre de 2021 y enero de 2022, como parte de mi investigación doctoral, con preguntas enfocadas en sus experiencias laborales, sus interacciones con las autoridades y otros temas. Entrevisté, además, a nueve funcionarios públicos a través de Zoom y WhatsApp, para comprender sus perspectivas en cuanto a los mototaxis y la movilidad cotidiana.

1 En lugar de transporte informal sugiero que los mototaxis —como las combis y otras formas de tránsito de pequeña escala— son un *medio de transporte popular* (Klopp, 2018).

Si bien las entrevistas son mi método principal, he realizado además un análisis de medios y una revisión de la literatura académica. Asimismo, he examinado comunicados municipales relacionados con operativos contra los mototaxistas, notas periodísticas sobre este mismo tema y artículos académicos sobre la movilidad en Lima.

En este artículo me enfoco principalmente en cuatro distritos de Lima: Independencia, San Miguel, Magdalena del Mar y Villa El Salvador. Elegí conversar con mototaxistas de estos distritos debido a que, junto con haber mototaxis en todos ellos, uno y otro el número varía, y las normas que buscan regirlos son distintas. Hay miles de mototaxis en Independencia y Villa El Salvador, mientras que solo existen cientos en San Miguel y Magdalena del Mar, distritos que ejercen un control más estricto sobre los mototaxis. Tomando estos cuatro distritos en conjunto, se puede aclarar mucho sobre la economía del mototaxi en Lima.

③ LOS MOTOTAXISTAS COMO CONECTORES DEL TEJIDO URBANO

Los modos de transporte populares han complementado —y superado— los modos «formales» casi desde el inicio de su actividad. Como comentan Jauregui-Fung y otros (2019), los modos populares —en su análisis, «informales»— aparecieron en la década de 1930 como una alternativa al transporte «formal». Por eso, describen el «tránsito informal» como una forma de llenar un vacío en la oferta de servicios de movilidad; esto, debido a que el Estado no ha brindado un sistema de transporte suficiente: «En este sentido, a menudo cumplen un papel indispensable en los sistemas de transporte [...] brindando movilidad de bajo costo a millones de personas que de otro modo no tendrían opciones» (Jauregui-Fung & otros 2019, p. 2, traducción propia). Vega Centeno y otros coinciden con esto y ponen énfasis en que el número de personas que trabajan en el «tránsito informal» aumentó dramáticamente durante la segunda mitad del siglo XX como respuesta a las necesidades de movilidad de «aquellas poblaciones que habitaban barriadas en las zonas periféricas» (2011, p. 296. Hoy, habiendo transcurrido algo más de una década desde la publicación del estudio de Vega Centeno y otros, varios mototaxistas extienden el análisis de estos investigadores a las zonas «céntricas» de Lima: «no hay transporte público por aquí y por eso hay los mototaxis», señala un mototaxista de San Miguel.

Las redes de transporte no están lo suficientemente conectadas en toda Lima, como ocurre en numerosas ciudades del mundo. Aunque la Línea 1 del Metro ha mejorado la movilidad norte-sur en esta ciudad, en numerosos lugares queda desconectada de otros modos de tránsito, tales como las redes de autobuses (Jauregui-Fung & otros, 2019). Es precisamente respondiendo a las carencias del transporte «formal» como los mototaxistas contribuyen a la movilidad cotidiana. Así pues, sirven como transportistas por derecho propio y como conectores a otros modos. La propia Línea 1 del Metro de Lima termina, en Villa El Salvador, en un mar de mototaxis (imagen 1). Desde allí, los mototaxistas amplían el alcance del sistema de transporte masivo.

► Imagen 1

Al menos treinta mototaxistas esperan pasajeros afuera de la estación Villa El Salvador de la Línea 1. Foto: William Boose (2022).



► Imagen 2

Mototaxistas afuera del mercado El Ermitaño. Foto: William Boose (2022).



Si bien, en general, podemos considerar el metro como un río y los mototaxis como sus afluentes, en el caso del transporte masivo de Lima y sus modos de tránsito populares los afluentes generan mucho más movimiento que el río. Los mototaxistas producen gran parte de esta movilidad, y están presentes en 32 de los 43 distritos de Lima. Son particularmente importantes en las laderas y los barrios marginales, donde no llega el tránsito «formal»; no obstante, su contribución a la movilidad es importante en la mayor parte de Lima Metropolitana: Lima Cómo Vamos señala que los mototaxis ocupan el primer lugar entre las modalidades motorizadas y de transporte público para viajes relacionados con compras, y el tercer lugar para ir a buscar atención médica (LCV, 2019).

Un servicio muy frecuente de los mototaxistas es el traslado de pasajeros hacia y desde los mercados. Todos los días, afuera del mercado El Ermitaño, en Independencia (imagen 2), los mototaxistas esperan a sus clientes, así como en el icónico mercado de Magdalena del Mar, por mencionar dos casos disímiles. Lo mismo ocurre en casi todos los mercados que se ubican en los 32 distritos que cuentan con mototaxis. La necesidad popular de su servicio es una de las razones por las que los mototaxistas saben que seguirán siendo importantes, tal como lo evalúa un chofer de Magdalena del Mar: «creo que básicamente vamos a seguir como está ahora [...]. La gente está acostumbrada a tener a los mototaxis, irse al mercado en mototaxis». Queda claro que tanto los choferes como sus pasajeros entienden que los mototaxistas conectan el tejido urbano dentro de los distritos y a veces entre estos.

En ninguna parte es más evidente la necesidad de los mototaxis que en las zonas «periféricas» de Lima, donde son uno de los modos de tránsito que sirven como «eslabón final del sistema de movilidad motorizada» (Regalado-Regalado, 2019, p. 69). Como señalan Vega Centeno y otros, los mototaxis están bien adaptados para «las características de la urbanización desarrollada en los contrafuertes andinos que circundan la ciudad, ya que, además de encontrar un terreno accidentado, la trama de calles suele ser angosta» (2011, p. 311). Los mototaxistas cumplen «un importante rol social, pues posibilita[n] el traslado en las zonas donde el sistema de transporte público no llega o tiene poca accesibilidad» (Vega Centeno & otros, 2011, p. 312. Esto es muy relevante en el distrito de Independencia. Allí, el antropólogo de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos Mao Huamán y yo tomamos un mototaxi para llegar hasta su hogar, ubicado en una ladera de El Ermitaño (imagen 3). A partir de esa experiencia, Mao me precisa: «Son justamente estas personas de El Ermitaño Alto las que se movilizan en gran cantidad haciendo uso de los mototaxis [...] para ir a sus centros laborales, sus centros educativos. Necesariamente tienen que bajar de los cerros. Esto se dificulta mucho cuando no hay mototaxis. Los mototaxis son ese anexo conector o ese intermediario que permite movilizarse».

En las entrevistas también destaca el papel de los mototaxis en la movilidad cotidiana. Como menciona un mototaxista de Magdalena del Mar, «en los conos y distritos más amplios los necesitan sí o sí [...]; es como se movilizan». Otro de Independencia enfatiza lo mismo, pero señala que no todo es positivo para los mototaxistas: «tienes que ir hasta allí arriba por sol cincuenta. Puedes

► Imagen 3

Llegando a El Ermitaño
Alto. Foto: William
Boose (2021).



esperar unos treinta minutos para un pasajero, por un pasaje de tres soles no más. Si quieres unos sesenta soles a diario, y tienes que sacar treinta para el alquiler, es bien bravo».

Entre las autoridades entrevistadas, el subgerente de Movilidad Urbana y Seguridad Vial de Miraflores considera que «En las zonas de casas que están un poco alejadas del colegio o del mercado, y si esos ciudadanos no tienen servicio de transporte, pues está muy bien que un mototaxista los lleve allí con un vehículo barato que no consume mucho». Luis Gutiérrez Salvatierra, exalcalde de La Victoria, coincide: «los mototaxistas, en las periferias de la ciudad cumplen una labor importante». Así pues, no todas las perspectivas de las autoridades son negativas, pero esto no les ha ayudado a incorporar sistemáticamente a los mototaxistas en la planificación del transporte.

La tensión se manifiesta, igualmente, en el *Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima al 2040 (PlanMET)*, de la Municipalidad de Lima y el Instituto Metropolitano de Planificación. Este documento reconoce, en su única mención de los mototaxis, que «el acceso al transporte público masivo se logra en gran medida a través del mototaxi [...] porque no existen otras opciones» (2019, p. 178). Al ser entrevistado, un regidor de Miraflores coincide al decirme que «El mototaxismo siempre ha sido considerado como parte de ese sistema multimodal, “la última milla”». Sin embargo, el *PlanMET* tiene varios comentarios negativos acerca del transporte «informal»: por ejemplo, en el tema referido al «Deficiente sistema de movilidad metropolitana» se afirma que el transporte público convencional es «caótico e informal» (2019, p. 85). Se dice, asimismo, que «el sistema carece de intermodalidad» (2019, p. 85), un análisis interesante ya que reconoce que actualmente son los modos de tránsito populares los que ofrecen esa intermodalidad.

El sistema híbrido actual —una mezcla de modos de tránsito oficiales y populares— no es perfecto; pero en la medida en que funciona, lo hace gracias a los transportistas populares. Esto no se debe a que el sector popular lo haga mejor; obedece a que el sector popular moviliza a un número mayor personas que el sector oficial.

Pensando en los mototaxis, Jauregui-Fung y otros (2019) ofrecen un correctivo al *PlanMET* al destacar que «su integración con los modos de transporte formales también es una forma de pensar en una ciudad más igualitaria» (2019, p. 34, traducción propia). Este análisis resulta apoyado por un estudio de Vega Centeno acerca del impacto de los sistemas de transporte en la vida cotidiana de mujeres «de sector popular» de Lima a través del testimonio de Eufemia. Ella dice: «Antes, todo era caminar, porque no existía mototaxi ni carro, nada» (2004, p. 36). En efecto, la llegada de los mototaxis facilitó el movimiento de Eufemia por la ciudad y le permitió trabajar en la noche sin temor a caminar. Debemos pensar en el mototaxi, por lo tanto, como un elemento vital para la movilidad cotidiana, tanto en términos espaciales como socioeconómicos.

④ LOS MOTOTAXISTAS COMO CREADORES DE ESPACIOS

Además de conectar espacios urbanos, los mototaxistas crean espacios. El ejemplo más notable son sus paraderos, algunos reconocidos oficialmente y otros establecidos por el método popular. Respecto a los paraderos, un dirigente de la Fechomot explica: «Hay algunos espacios [donde puedes] ver cómo se mueve el trabajador informal —vamos a decirle así, ¿no?— y formal también, sino que los *espacios* son informales. Los paraderos son informales porque no existe la formalidad. Por más que las municipalidades piden la formalidad, ellos tampoco crean espacios formales».

Por su parte, un mototaxista de Independencia comenta sobre lo «informal» que resulta la municipalidad, entidad supuestamente formalizadora: «Estamos comprometidos con una palabra no más, la del alcalde [...]; no hay un documento». Desde la perspectiva de los funcionarios públicos, entonces, tal parece que el método popular solo es malo cuando lo hace gente de la clase trabajadora.

Cabe destacar que el método popular, en sí mismo, tiene una lógica y una racionalidad complejas; y que, como lo señala Rollason (2020), sería un error asumir que lo «informal» es sinónimo de caos, puesto que choferes y pasajeros tienen una multiplicidad de principios que dan forma a sus interacciones. En Yakarta, por ejemplo, los paraderos sirven como instituciones populares que organizan los servicios de mototaxi (*ojek*) mediante reglas de membresía y delimitaciones territoriales (Von Vacano, 2017). Como se puede ver en la imagen 4, ese análisis se puede aplicar, igualmente, en Lima. Ya sea en Villa El Salvador o en San Miguel, los paraderos se ordenan: no hay nada «informal» en el sentido con que los funcionarios públicos suelen usar el término. En algunos casos, como el de la Asociación Corazón de María, de Magdalena del Mar (foto 5 de la imagen 4), los mototaxistas van más allá de las normas de salud pública. Cada mototaxista que entrevisté llevaba una

► Imagen 4

Paraderos de mototaxistas en Villa El Salvador (1), Independencia (2), Magdalena del Mar (3, 5 y 6) y San Miguel (4). Fotos: William Boose (2021-2022).



maskarilla, y uno de Villa El Salvador incluso me convidó un plátano en un día caluroso. Esta lógica de cuidado mutuo ayuda a muchos mototaxistas a hacer de su vehículo un espacio acogedor.

Otra práctica que convierte los mototaxis en espacios distintivos es su personalización, *tuning* (de to tune up, 'poner a punto') o tuneo. En el Perú existe una cultura masiva de tuneado de mototaxis. Un ejemplo viralizado es el video de AmaruTv (2019) «Rápidas y furiosas, las mototaxis más ahoradas y tuneadas de Lima», con más de 2,5 millones de vistas; asimismo, el grupo de Facebook «mototaxis full tuning lima», que tiene más de 20 000 miembros. El video y las publicaciones del grupo de Facebook muestran que, contrariamente a las narrativas de que los mototaxis son vehículos peligrosos, estos choferes piensan que son geniales.

Mientras que numerosos mototaxistas personalizan el exterior de sus vehículos, otros solo lo hacen en el interior. Un mototaxista de Independencia me mostró cada detalle del tuneo de su vehículo, que incluye dados de la suerte, un Buda y chicles en venta, además de parlantes que en ese momento le sirvieron para poner los últimos temas de reguetón. A través de la estética y la acústica, los mototaxis tuneados se convierten en espacios en sí mismos, al mismo tiempo que crean un cierto tipo de atracción gravitacional en los espacios públicos por los que circulan y donde se estacionan.

3 De acuerdo con la Ley 31297, capítulo I, artículo 3, «El serenazgo municipal es el servicio de seguridad ciudadana que brindan los gobiernos locales en su respectivo ámbito geográfico y consiste en acciones de vigilancia pública y apoyo en atención de emergencias, así como auxilio y asistencia al ciudadano y cooperación con las entidades públicas que la requieran, en materia de seguridad ciudadana» (Congreso de la República del Perú, 2021, p. 7). A sus integrantes se los conoce como serenazgos.

El último tipo de espacio creado por los mototaxistas le concierne a la sección siguiente, pues representa la producción de «espacio» mediante la acción colectiva: las reuniones de sus asociaciones. En cierto sentido, cuando decenas de mototaxistas se reúnen en una esquina o en una berma central, afectan temporalmente la sensación que se crea respecto a ese espacio y la función que cumple. En un sentido más profundo, tales reuniones son el ámbito donde los mototaxistas se organizan colectivamente con el fin de crear un espacio para ejercer mejor su profesión en la ciudad. Recordemos que en numerosas ocasiones tienen que luchar para operar legalmente. La protesta de 2018 contra la Municipalidad de Villa El Salvador es un claro ejemplo de ello: desde 2016, cinco mil mototaxistas habían estado presentando los documentos para ser «formales», pero, transcurridos ya dos años, la municipalidad no les había otorgado su permiso (Radio Stereo Villa, 2018). Mientras los mantuvo en limbo, la municipalidad continuó multándolos por operar «informalmente», a pesar de tener todos los requisitos «formales».

⑤ LA GUERRA DE LAS AUTORIDADES CONTRA LOS MOTOTAXISTAS

Los esfuerzos de las autoridades contra los mototaxistas me llevaron a calificar como una guerra las permanentes intervenciones contra ellos y las justificaciones oficiales de este tipo de operativos. Considere, entonces, lo que el gerente de Seguridad Ciudadana de San Isidro me señaló sobre la actividad de los mototaxistas: «Si seguimos como estamos hoy, para mí sería desastroso. Todos en este momento son informales [...]. Ahora en los conos las están utilizando para cometer temas delincuenciales [...]. Todavía nos faltaría mucho, o [tendríamos que] poner mano dura». Luego se refirió a los mototaxis como «pistolas cargadas de balas». Su perspectiva puede ser atípica debido a su franqueza —al margen de su error de información, pues la mayoría de mototaxis no son «informales»—, pero ayuda a comprender el porqué de las severas intervenciones contra los mototaxistas. Cabe anotar que en once distritos de Lima los mototaxis están prohibidos o ausentes (Jauregui-Fung & otros, 2019; *El Peruano*, 2022), al mismo tiempo que en la mayoría de los 32 distritos restantes se enfrentan a una vigilancia sumamente rígida.

Después de un operativo en San Miguel, en el que incautaron mototaxis de veintiocho choferes, el gerente de Seguridad Ciudadana señaló que con este tipo de acciones buscan «erradicar que los mototaxistas continúen con este informal servicio que genera inseguridad y caos» (RPP, 2020). Un ejemplo de marzo de 2022 sugiere que, para los funcionarios públicos, el mero acto de trabajar como mototaxista puede «generar caos». Incluso los serenazgos de San Miguel atacaron en ese operativo a un mototaxista de la tercera edad mientras transportaba a dos clientes: lo detuvieron, lo golpearon y lo amenazaron con confiscarle su vehículo.³ Luego, durante una reunión solicitada por la Federación de Transportistas en Vehículos Menores, personal municipal empujó a algunos de sus dirigentes (Fedetravem, 2022). Como hacen ver mototaxistas de San Miguel, esto ejemplifica un patrón más amplio: «hicimos un plantón a la muni porque las autorida-

des estaban haciendo abusos, estaban llevando nuestras motos al depósito por cosas simples», relata uno, y otro subraya que «hace dos meses estuvo loco, nos policiaban, no pudimos pararnos ni en un parque». Este análisis se extiende al distrito vecino de Magdalena del Mar, que también ha aumentado su vigilancia: «Siempre hay batidas [...] antes había entradas por el bulevar, ahora no»; «antes las calles principales estuvieron abiertas, ahora no».

La Municipalidad de Independencia hace operativos parecidos. En febrero de 2021 realizó un operativo con la Policía Nacional de Extranjería y con la Fiscalía, «con el fin de que personas de nacionalidad extranjera cumplan y tengan sus documentos en regla» (Municipalidad de Independencia, 2021a). En este caso, la municipalidad sindicó a los mototaxistas en general como una amenaza y señaló particularmente a los mototaxistas «de nacionalidad extranjera», lo que en el caso de Independencia y otras áreas de Lima suele funcionar como un código para movilizar el sentimiento negativo frente a los migrantes venezolanos. En julio de 2021, la municipalidad llevó diez mototaxis al depósito «con el objetivo de garantizar la seguridad de los vecinos del distrito» (Municipalidad de Independencia, 2021b). Estos discursos resuenan con mi argumento de que las autoridades están llevando a cabo una guerra contra los mototaxistas: los han posicionado como una amenaza y en ocasiones utilizan la xenofobia para justificarla.

En Villa El Salvador los mototaxistas han resistido a numerosas intervenciones de la municipalidad. Una protesta notable ocurrió el 19 de enero de 2021, frente a la comisaría. Un grupo de mototaxistas fue a protestar por la incautación de sus vehículos, y la protesta terminó con disparos al aire de parte de la policía. Un mototaxista manifestante describe así los abusos de la municipalidad: «Sin preguntarte si tienes documentos, ellos se suben y te llevan. No te dejan ni hablar ni defenderte. Qué hago en esta pandemia, no hay nada, me gano la vida de esta manera, me quitan la moto y de dónde saco yo la plata». Otro mototaxista agrega que «La municipalidad no nos recibe la demanda porque sabe muy bien que, si ellos nos reciben la demanda, nos va tener que dejar de molestar. Y nos molestan para beneficiarse ellos mismos» (Radio Stereo Villa, 2021). Este último mototaxista destaca una característica clave de la guerra contra los mototaxistas: beneficia a las autoridades al seguir generándoles ingresos por las multas.

Los operativos descritos ocurren en muchos distritos de Lima, y las instituciones metropolitanas están involucradas. La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) ejecutó un megaoperativo con la Municipalidad de Ate Vitarte en julio de 2021, «A fin de combatir la informalidad y recuperar las vías a favor de la ciudadanía y los transportistas formales», según su comunicado de prensa publicado en la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (ATU, 2021). El «megaoperativo» solo incautó siete mototaxis, pero la justificación discursiva es bastante bélica: hablan de *combate* y de la necesidad de *recuperar territorio*. En el mismo comunicado, la ATU afirma que todos deberían usar únicamente el transporte formal, porque «la informalidad genera caos». Un subdirector de la ATU me menciona algo parecido: sostiene que «la informalidad es el principal problema del transporte

en el Perú». Esto contradice el *PlanMET*, pues según su análisis es literalmente imposible usar solo el transporte «formal», dadas las carencias actuales del sistema de transporte público.

Como lo demuestra Bielich (2009) en su análisis de la «guerra del centavo», esta prevalencia de la «informalidad» en los sistemas de transporte público de Lima resulta de carencias de las instituciones políticas y económicas «formales». Por lo tanto, es interesante que los nuevos dirigentes del sistema de transporte, la ATU, sean hipercríticos de los transportistas populares, cuando dichos trabajadores están conectando y extendiendo los modos «formales». También es interesante que la ATU participe en —y publique sobre— dichos operativos, mientras que tres funcionarios de la ATU a los que entrevisté sostuvieron —vía correo electrónico— que ellos no tienen injerencia sobre los mototaxis, ya que son competencia de las municipalidades. Si bien esto no es completamente cierto —hay convenios de cooperación entre la ATU y las municipalidades—, es notable que funcionarios de la ATU lo describan así.

El análisis de Bielich (2009) nos entrega otra lección sobre las precarias condiciones de trabajo y sus efectos adversos para los transportistas. Al mismo tiempo que la inestabilidad laboral los obliga a manejar con menos prudencia, la precariedad genera impactos negativos en la salud física y mental de los mototaxistas. Trabajar más horas con menos protección empeora el impacto de su exposición al calor, al sonido, al polvo, a los vapores de gasolina y más. Según Leyva Gonzales, «Los mototaxistas realizan su jornada laboral sometidos a horas de trabajo prolongado, exposición a diferentes riesgos ocupacionales físicos, químicos, ergonómicos y psicológicos, sin utilizar medidas de protección» (2017, p. 6). Todo esto resuena con la teorización de Mbembe (2019), quien sostiene que las guerras contra la movilidad son guerras contra el cuerpo, lo que nos lleva a pensar en el castigo que la vigilancia gubernamental estricta inflige en los cuerpos y las mentes de los mototaxistas.

Más allá de los impactos del trabajo y de la precariedad en medio de la cual laboran, los mototaxistas deben lidiar con los discursos y maniobras estatales en su contra. Se trata de palabras y acciones que a menudo llevan a los mototaxistas a temer por el futuro de su derecho a trabajar en la ciudad. Durante una entrevista, un mototaxista me comenta que debería preguntarles a más choferes cómo les va económica y emocionalmente, porque «[yo] estoy bien, pero muchos no [lo] están». Un colega suyo menciona el intento de la Municipalidad de San Miguel de prohibir los mototaxis y agrega que «lo mismo podría pasar aquí en Magdalena». Luego, hablando de San Miguel, una mototaxista predice: «yo veo que en el futuro ya no habrá mototaxis [...] Los edificios van subiendo»; él mismo agrega que «en este país hay mucha pero mucha discriminación, tanto por el color como la clase». Según la percepción de ella, entonces, la estricta vigilancia sobre los mototaxistas en el distrito de San Miguel podría deberse a que los residentes más blancos y ricos quieren sacarlos del distrito. Otro chofer coincide: «el alcalde actual es racista, me parece discriminador, hay rumores de que no quiere los mototaxis». Mientras tanto, en Independencia, un mototaxista pone énfasis en el impacto de las percepciones sociales referidas a los mototaxis en la geografía de la profesión: «este paradero, al menos, lo del cruce

por aquí, va a desaparecer porque a la gente que vive por aquí [señaló hacia un edificio] no les gustan los mototaxis».

Lindell (2019) aporta al análisis de la guerra contra los mototaxistas en Lima al ofrecernos un contexto más amplio, en el cual los trabajadores populares están siendo desplazados de las calles de muchas ciudades. Las autoridades, señala Lindell, están intensificando sus intervenciones con el fin de remover o cercar prácticas de trabajo callejeras. Esto es particularmente relevante para la economía del mototaxi: Bogotá intentó prohibir los mototaxis, y varias ciudades de Nigeria, China y Ghana ya los han prohibido —aunque, por lo general, con un éxito muy limitado (Ezeibe & otros, 2017; Qian, 2015; Oteng-Ababio & Agyemang, 2012). Acudiendo nuevamente a Mbembe, estas intervenciones sugieren que, para las élites y los funcionarios, «los cuerpos humanos se dividen cada vez más entre los que importan y los que no, los que pueden moverse y los que no pueden o no deben, o solo deben moverse bajo condiciones muy estrictas» (2019, p. 11, traducción propia). En Lima, los trabajadores populares experimentan una discriminación parecida. Lambert (2021, p. 74) evidencia el modo en que los funcionarios públicos se refieren a las áreas «periféricas» como la «tierra de nadie», incluso cuando intentan «formalizar» estas zonas. Extendiendo un poco más tal idea, en lugar de la «tierra de nadie», tal parece que para los funcionarios públicos los mototaxistas son «nadies» de alta movilidad, y que su movilidad les incomoda. Esto podría explicar su afán de vigilarlos y tratar de expulsarlos de los distritos codificados como «modernos» y «formales».

Sin embargo, los mototaxistas y otros trabajadores populares no son sujetos pasivos frente a la guerra contra ellos. Líneas antes puntualizaba cómo los mototaxistas crean espacio para ellos mismos y protestan cuando les es necesario. Al mismo tiempo, saben que será difícil desplazarlos, dado su poder colectivo y su importancia en la movilidad cotidiana. «Sería difícil para hacer que nos desaparezcamos», me comenta un mototaxista de Magdalena del Mar, y otro de San Miguel afirma: «creo que sería bien difícil eliminar a los mototaxis, porque hay un montón». Agbibo lo describe bien: el tránsito popular es «una forma de vida, una lógica urbana organizadora que simplemente no se puede prohibir» (2020, p. 181, traducción propia).

Además de responder ante los abusos y las faltas de los funcionarios públicos, algunos mototaxistas intentan abordar directamente los problemas institucionales. La Fechomot tiene un proyecto de ley que busca actualizar la Ley 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores. Al proponer que reciban un seguro de salud, por ejemplo, su proyecto rectificaría en algo la precariedad en la que trabajan. El proyecto también busca sistematizar y democratizar la gobernanza de la economía del mototaxi al plantear la exigencia de un Plan Regulador en cada municipalidad, establecido por una comisión técnica mixta que incluiría a funcionarios públicos y mototaxistas. Representa una propuesta alternativa al PlanMET, al mismo tiempo que resuena con su énfasis en la planificación participativa.

Si los funcionarios públicos no toman en serio esta clase de propuestas —o al menos sus lógicas—, la guerra contra los mototaxistas y todos los transportistas populares continuará. Fallarán, además, pues la economía del mototaxi seguirá creciendo, junto con toda la economía popular, en la cual actualmente trabaja más de 70% de la población (RPP, 2021). Esta es una guerra que nadie gana: los mototaxistas trabajan y viven en condiciones precarias; los funcionarios públicos no pueden desterrar a los mototaxistas; y los usuarios del transporte público reciben un servicio incompleto. Sería un beneficio para todos que los funcionarios públicos dejaran de hacerles daño a los transportistas populares, y aún mejor si comenzaran a pensar junto con ellos para mejorar las políticas referidas al transporte público. Si lo hicieran, tal vez distinguirían mejor la forma en que se traslada actualmente la mayoría de las personas en Lima: mediante el transporte popular.

Finalmente, aunque no se relacione directamente con el tema de este artículo, cabe anotar que existe una informalidad política más amplia, que contextualiza las tensiones entre funcionarios públicos y mototaxistas. Calderón Cockburn (2019) ilustra cómo el Estado peruano fomenta, en ocasiones, la informalidad urbana; y las investigaciones sobre clientelismo (Cohaila, 2016) y corrupción (Dammert, 2017) suman aún más elementos al análisis que he ofrecido aquí. Por ello, si bien sugiero que los funcionarios públicos están realizando una guerra contra los transportistas populares, queda claro que hay, al mismo tiempo, una especie de equilibrio precario, un *modus vivendi*, que permite a las personas seguir trasladándose todos los días.

⑥ CONCLUSIÓN

A pesar de que muchas personas, incluida la mayoría de los funcionarios públicos, todavía hablan de una «economía informal», un número creciente de académicos y activistas abogan por el concepto de «economía popular». Chen y Vanek (2013) reconocen que la mayoría de los trabajadores «informales» del mundo son pobres, y que la mayoría de estos trabajadores pobres están empleados «informalmente». Si la mayoría de las personas del mundo trabaja «informalmente», y si muchos funcionarios públicos estigmatizan la «informalidad», esto exige un cambio en los conceptos que utilizamos. Chen y Vanek sostienen, por eso, que las autoridades deben dejar de dañar a los trabajadores del sector. Asimismo, como señala Hart (2001), la «informalidad» ubica al sector de una manera negativa en comparación con la esfera «formal».⁴ El término *informal* reconoce la existencia de un mundo al margen de la burocracia, pero enfatiza sus aspectos negativos sin considerar sus beneficios. Hull y Jones (2012) emplean la noción de «economía popular» para socavar la falsa dicotomía informalidad/formalidad. Además, el uso del término *popular* destaca que las prácticas económicas existen en contextos sociales y políticos más amplios, hecho muy claro en el sector de transportes.

Como plantea De la Peña, el concepto «transporte informal» nos exige que definamos qué significa «transporte formal»: «¿El transporte informal es informal solo porque no está organizado centralmente?» (2020, traducción pro-

► Imagen 5

Mototaxistas manejando por El Ermitaño. Al fondo, las laderas. Foto: William Boose (2021).



pia). Wood y otros (2020) cuestionan la utilidad del concepto de «informalidad» y nos llaman a dejar de considerarla como un signo de «subdesarrollo». Sugieren tratar este sector con más seriedad, como una lógica que existe por derecho propio y no como una aberración de la «formalidad». En respuesta a dudas similares, Klopp (2018) presenta el concepto de «transporte popular». Según ella, las personas y empresas a menudo se organizan de una manera orgánica con el fin de cumplir diversas tareas, desde establecer las tarifas hasta disponer los paraderos y las rutas, típicas funciones de gobierno. Cuando el Estado no se da abasto, el transporte popular interviene para brindar los servicios necesarios. Klopp destaca que el transporte popular traslada y emplea a una gran cantidad de personas, lo que hace que la vida urbana sea posible.

Aplicar esta conceptualización de «transporte popular» clarificaría en buena medida los análisis sobre la economía del mototaxi. Sobre todo, ampliaría la comprensión acerca de las formas de trasladarse que emplea la mayoría de las personas actualmente en Lima, como en muchos otros lugares. En vez de perseguir los ideales normativos de los funcionarios públicos sobre cómo deben trasladarse las personas por la ciudad, un énfasis en el transporte popular permitiría comprender mejor la movilidad cotidiana de la mayoría. Esto, a su vez, alentaría una planificación más participativa y enriquecería las visiones de las autoridades sobre un mejor sistema de transporte público. Finalmente, nos ayudaría a ver la imagen 5 tal como es: un colorido paisaje urbano con mototaxistas que trasladan a las personas a los lugares donde tienen que ir. No es útil ver el mototaxismo como una amenaza o un problema. Los mototaxistas y sus pasajeros ya tienen una solución a sus necesidades de movilidad cotidiana, y no van a cambiar la forma en que se movilizan, a menos que las autoridades ofrezcan algo mejor que el método popular.

REFERENCIAS

- Agbibo, Daniel (2020). How informal transport systems drive African cities. *Current History*, 119, 175-181. doi: 10.1525/curh.2020.119.817.175
- AmaruTv (2019). *Rápidas y furiosas, las mototaxis más ahoradas y tuneadas de Lima-Moto Tuning Perú*. YouTube. <https://bit.ly/3HhDcXe>
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) (2021). *ATU, Policía Nacional y municipios locales realizan megaoperativos para recuperar vías ocupadas por transporte el informal*. Nota de prensa ATU. 2 de julio. <https://bit.ly/3kXVVQ4>
- Bielich, Claudia (2009). El transporte público limeño y la guerra del centavo. *Argumentos: Revista de Análisis y Crítica*, 2, 26-33. <https://bit.ly/3TTHga>
- Calderón Cockburn, Julio (2019). El Estado y la informalidad urbana. Perú en el siglo XXI. *Pluriversidad*, 45, 45-64. doi: 10.31381/pluriversidad.v3i3.2234
- Camones Soriano, Lady (2022). Proyecto de Ley que declara el 26 de octubre de cada año como el Día Nacional del Mototaxista. Proyecto de Ley 1273/2021-CR. Congreso de la República del Perú. <https://bit.ly/3wR7lYo>
- Chen, Martha & Joann Vanek (2013). Informal employment revisited: Theories, Data & Políticas. *Indian Journal of Industrial Relations*, 48, 390-401.
- Cohaila, Edwin (2016). Delgada línea: entre el clientelismo y la confianza institucional. Estudio en dos distritos de Lima Metropolitana. *Debates en Sociología*, 42, 55-83.
- CPI, Compañía Peruana de Estudios de Mercados y Opinión Pública (2016, noviembre). Transporte utilizado por trabajadores y estudiantes en Lima Metropolitana. *Market Report*, 9. <https://bit.ly/3ybcjyv>
- Dammert, Lucía (2017). Corrupción y crimen organizado: la fragilidad estatal de Perú. *Nova Criminis*, 14, 131-154.
- De la Peña, Benjamín (2020). May I have a word, please? Pop goes informal transport. *Makeshift Mobility*, 18.
- Díaz, Guillermo; Andrés Gómez-Lobo & Andrés Velasco (2004). Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público. *Estudios Públicos*, 96, 5-48.
- Congreso de la República del Perú (2021, 21 de julio). Ley 31297, Ley del servicio de serenazgo municipal. *Diario oficial El Peruano*, suplemento *Normas Legales*, pp. 6-9. <https://bit.ly/3ZrWb8D>
- El Peruano* (2022, 2 de enero). Prohíben tránsito de mototaxis en el distrito de Lince. *Diario oficial El Peruano*. <https://bit.ly/3jiyOT>
- Ezeibe, Christian; Thaddeus Nzeadibe, Alphonsus Ali, Celestine Udeogu, Cletus Nwankwo & Chinedua Ogbodo (2017). Work on wheels: Collective organising of motorcycle taxis in Nigerian cities. *International Development Planning Review*, 39(3), 249-273. doi:10.3828/idpr.2017.10
- Fedetravem, Federación de Transportistas en Vehículos Menores de Magdalena del Mar, Pueblo Libre y San Miguel (2022, 31 de marzo). Comunicado 2: Denunciamos el abuso y atropello a nuestros derechos constitucionales por funcionarios y Serenazgo del distrito de San Miguel. bit.ly/3jkgj2
- Hart, Keith (2001). *The Memory Bank: Money in an Unequal World*. Londres: Texere.
- Hull, Elizabeth & Deborah James (2012). Introduction. Popular economies in South Africa. *Africa: The Journal of the International African Institute*, 82(1), 1-19. doi: 10.1017/S0001972011000696
- Jauregui-Fung, Franco, Jeffrey Kenworthy, Samar Almaaroufi, Natalia Pulido-Castro, Sara Pereira & Kathrin Golda-Pongratz (2019). Anatomy of an Informal Transit City: Mobility Analysis of the Metropolitan Area of Lima. *Urban Science*, 3(67). doi: 10.3390/urbansci3030067
- Klopp, Jacqueline (2018). Visualizing popular transport. *London School of Economics: Urban Age*. <https://bit.ly/3HNRVdX>
- Lambert, Rita (2021). Examinando la relación entre la planeación y la urbanización periférica en Lima. *Revista Ensayo, Arquitectura PUCP*, 2, 71-93. <https://bit.ly/3HO60lj>
- Latina* (2020, 3 de abril). Cerca de 1 millón de peruanos se dedican a manejar mototaxis. *Latina Noticias*. <https://bit.ly/3XU8HOH>
- Leyva Gonzales, Gossie Natally (2017). Condiciones laborales y calidad de vida de mototaxistas de un distrito de Lima, Perú. *Revista de Ciencia y Arte de Enfermería*, 2(2), 6-11. doi: 10.24314/rcae.2017.v2n2.02.
- LCV, Lima Cómo Vamos (2019). *Lima y Callao según sus ciudadanos. Décimo informe urbano de percepción sobre calidad de vida en la ciudad*. Lima: Lima Cómo Vamos. <https://bit.ly/3jfqQag>
- Lindell, Ilda (2019). Re-spatialising urban informality: Reconsidering the spatial politics of street work in the Global South. *International Development Planning Review*, 41(1), 3-21. doi: 10.3828/idpr.2019.2.
- Mbembe, Achille (2019). Bodies as borders. *From the European South*, 4, 5-18. ISSN: 2531-4130
- Municipalidad de Independencia (2021a, 1 de febrero). *Operativo a mototaxis*. <https://bit.ly/3DtemCA>
- Municipalidad de Independencia (2021b, 22 de julio). *Operativo mototaxis*. <https://bit.ly/3kWI1bo>
- Municipalidad de Lima & IPM, Instituto Metropolitano de Planificación (2022). *PlanMET. Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima al 2040*. Lima. <https://bit.ly/3Y1Hdq4>

- Oteng-Ababio, Martin & Ernest Agyemang (2012). Virtue out of necessity? Urbanisation, urban growth and okada services in Accra, Ghana. *Journal of Geography and Geology*, 4(1), 148-162. doi: 10.5539/jgg.v4n1p148
- Pinedo, Jorge (2018, 15 de abril). Mototaxis en el reino del caos y la informalidad. *Diario Correo*.
- Qian, Junxi (2015). No right to the street: Motorcycle taxis, discourse production and the regulation of unruly mobility. *Urban Studies*, 52(15), 2922-2947. doi: 10.1177/0042098014539402
- Radio Stereo Villa (2021, 19 de enero). *Villa El Salvador: Reclamo de mototaxis por operativos termina en enfrentamiento con policías y fiscalizadores*. <https://bit.ly/3HO0JAx>
- Radio Stereo Villa (2018). *Mototaxistas exigen a Municipalidad de Villa El Salvador que se abra nueva asociación de mototaxis*. <https://bit.ly/3Hq3HTJ>
- Regalado-Regalado, Gerardo (2019). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana. *Revista de Arquitectura*, 22(1), 67-81. doi: 10.14718/RevArq.2020.3038
- Robert, Jérémy; Vincent Gouëset, Florent Demoraes, Pablo Vega Centeno, Omar Pereyra, Ana Luisa Flechas, Maëlle Lucas, Carlos Moreno Luna, Milton Mauricio Moreno, Carlos Felipe Pardo, Jorge Andrés Pinzón Rueda, Germán Prieto, Hernando Sáenz Acosta & José Ricardo Villar-Urbe (2021). Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: Desafíos y método de análisis. *Territorios*, 46, 1-26. doi: 10.12804
- Rollason, Will (2020). Crisis as resource: Entrepreneurship and motorcycle taxi drivers in Kigali. *African Identities*, 18(3), 263-278. doi: 10.1080/14725843.2020.1788919
- RPP, Radio Programas del Perú (2020, 14 de febrero). *Municipalidad de San Miguel incauto 28 mototaxis que realizaban servicio informal*. <https://bit.ly/3HtanqM>
- RPP, Radio Programas del Perú (2021, 15 de junio). *Más de 77% de peruanos trabajaron en la informalidad en el último año, según el INEI*. <https://bit.ly/3XWG5DT>
- Vega Centeno, Pablo; Juan Carlos Dextre y Mariana Alegre Escorza (2011). Inequidad y fragmentación: movilidad y sistemas de transporte en Lima Metropolitana. En Carlos de Mattos, Luis Fuentes y Rodrigo Hidalgo (eds.), *Lima-Santiago: reestructuración y cambio metropolitano* (pp. 289-328). Lima: Centro de Investigación de la Arquitectura y la Ciudad, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Vega Centeno, Pablo (2004). Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia. *Antropologica*, 22(22), 31-62. <https://bit.ly/3Rmj1p4>
- Vergara, Ángela (2022). «Trabajadores pobres e informales»: economistas, organismos internacionales y el mundo del trabajo en América Latina (1960-1980). *Revista Latinoamericana de Trabajo y Trabajadores*, 4, 1-25. doi: 10.48038/revlatt.n4.57
- Von Vacano, Mechthild (2017). «Sharing economy» versus «informal sector»: Jakarta's motorbike taxi industry in turmoil. *Anuac*, 6(2), 97-101. doi: 10.7340/anuac2239-625X-3076
- Wood, Astrid; Wojciech Kębłowski y Tauri Tuvikene (2020). Decolonial approaches to urban transport geographies: Introduction to the special issue. *Journal of Transport Geography*, 88. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102811