

# HISTORICA

VOLUMEN XLVI N.º 2 Diciembre 2022

DEPARTAMENTO DE  
HUMANIDADES



**FONDO  
EDITORIAL  
PUCP**

# Los mototaxis del Perú y las contradicciones de la «(in)formalidad» y «modernidad»

The *mototaxis* of Peru and the contradictions of «(in)formality» and «modernity»

WILLIAM BOOSE

*Emory University*

[william.boose@emory.edu](mailto:william.boose@emory.edu)

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

---

## RESUMEN

*Este artículo ofrece una ambiciosa, aunque todavía fragmentada, historia de los mototaxis del Perú. Ofrece tres argumentos claves. Primero, destaca que los mototaxistas han jugado un papel fundamental en la producción del espacio urbano. En segundo lugar, expone que los discursos estatales, de élite y populares sobre la «informalidad» y la «ciudad moderna» estigmatizan a los mototaxistas de maneras clasistas y racializadas, marcándolos para una vigilancia policial estricta. Finalmente, sugiere que si pensamos con los mototaxistas y la materialidad de los mototaxis, podemos revelar las contradicciones inherentes de los binarios «formal»-«informal» y «moderno»-«no-moderno» y así analizar con mayor lucidez el espacio y las relaciones urbanas.*

**Palabras clave:** *Mototaxis, movilidad urbana, informalidad, ciudad moderna, Iquitos, Lima*

## ABSTRACT

*This article offers an ambitious, though still fragmented, history of motorcycle taxis in Peru. It offers three central arguments. First, it highlights that motorcycle taxi drivers have played a fundamental role in the production of urban space.*

HISTORICA XLVI.2 (2022): 113-162 / e-ISSN 2223-375X



<https://doi.org/10.18800/historica.202202.004>

*Second, it argues that state, elite, and popular discourses about «informality» and the «modern city» stigmatize motorcycle taxi drivers in ways that are classist and racialized, targeting them for strict policing. Finally, it suggests that if we think with motorcycle taxi drivers and the materiality of motorcycle taxis, we can reveal the contradictions inherent to the «formal»-«informal» and «modern»-«non-modern» binaries and thus more lucidly analyze urban space and relations.*

**Keywords:** *Mototaxis, urban mobility, informality, modern city, Iquitos, Lima*

## INTRODUCCIÓN

Usain Bolt una vez corrió contra uno en Lima.<sup>1</sup> El expresidente Alan García ayudó a oficializarlos montando en uno durante una visita a Iquitos en la década de los ochenta.<sup>2</sup> Los artistas Rafael Lanfranco y Edi Mérida convirtieron otro en un robot tipo Transformers, AR-Torito.<sup>3</sup> La ciudad de Puerto Maldonado los declaró como parte de su patrimonio cultural.<sup>4</sup> Ahora, en 2022, la congresista Lady Camones propuso que haya un feriado nacional para reconocer el trabajo fundamental que realizan sus conductores para conectar a millones de peruanos con sus trabajos, escuelas y mercados.<sup>5</sup> Hablo, por supuesto, de los icónicos y omnipresentes mototaxis.<sup>6</sup> Hay aproximadamente un millón de mototaxistas en el Perú, o una de cada treinta y tres personas en el país.<sup>7</sup> Es probable que esta ubicuidad contribuya a la polémica de larga data en torno a la utilidad y la idoneidad de los mototaxis: un segmento de noticias televisado resumió sin rodeos estos debates al decir que son «amados por

<sup>1</sup> Noticias Latina 2019.

<sup>2</sup> Najar 2013: 39.

<sup>3</sup> Cruzado Álvarez 2021.

<sup>4</sup> Exitosa Noticias 2019.

<sup>5</sup> Camones Soriano 2022; Centro de Noticias del Congreso 2022.

<sup>6</sup> Se usan los términos mototaxi y mototaxista cuando se habla de la economía del mototaxi en Lima o de manera más general; los términos motocarro y motocarrista cuando se habla de Iquitos, al igual que la gente de allí.

<sup>7</sup> Noticias Latina 2020.

muchos, odiados por otros». <sup>8</sup> Otro segmento televisado llamó problemáticamente por mayor vigilancia policial contra los mototaxistas, al decir que se necesita una solución urgente a la amenaza que representa «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*». <sup>9</sup>

Estos comentarios polémicos sobre los mototaxistas y sus vehículos demuestran que son una figura clave en los debates culturales sobre cómo debe ser el espacio urbano en el Perú y cómo la gente debe moverse por este. Una publicación de Facebook del 6 de diciembre de 2019 sobre un incendio en la ciudad amazónica de Iquitos destaca cómo debates acerca del uso del espacio urbano en esa ciudad coinciden con las condenas normativas de los motocarristas. En aquella publicación, un bombero voluntario relata cómo un motocarrista lo llevó bajo una lluvia torrencial para ir a combatir un incendio que se desató en el Centro Comercial Sachachorro. Tras enterarse del incendio por la radio, el motocarrista decidió desafiar la lluvia y manejar hacia el lugar del incendio. Vio al bombero varado en la calle y lo llevó rápidamente a la escena del incendio, y luego rechazó el intento del bombero de pagarle por sus esfuerzos. Los iquiteños y otros usuarios de Facebook hicieron que la publicación se volviera viral y obtuvo más de ocho mil reacciones y dos mil cuatrocientos compartidos. Mientras mucha gente aplaudía al motocarrista por su acto de solidaridad, otros comentaban que este «buen» motocarrista es una excepción a la regla: «mototaxistas como este señor es lo que faltan»; «es único porque ya ni confiamos en los mototaxistas»; «q buen ejemplo para todos esas motokaristas malcriados»; y «si todos los motocarristas tuvieran esa generosidad sería magnifico estar en el Perú». <sup>10</sup> Parece que estos comentarios confirman lo que me dijo un motocarrista, «muchas veces los pasajeros nos toman como la última rueda del coche». <sup>11</sup> Como

<sup>8</sup> Perú 21 2020.

<sup>9</sup> Espacio Público TV 2019 (énfasis mío).

<sup>10</sup> Rojas Ríos 2019.

<sup>11</sup> Entrevista con el autor, 31 de julio de 2019.

señaló otro motocarrista, «el problema es que no ganamos nada» —es difícil ser generoso constantemente en tales circunstancias.<sup>12</sup>

Las palabras de este último motocarrista enfatizan en que los motocarros son mucho más que un polémico símbolo cultural de Iquitos, y así es para los mototaxis en todo el Perú. Como señalé anteriormente, aproximadamente un millón de personas ganan un sustento por sí mismas y sus dependientes a través de esta profesión. Los mototaxistas también contribuyen al sustento de millones de personas más en el Perú, brindando al menos diez millones de viajes diarios en todo el país.

En este artículo, se examina críticamente las experiencias laborales de los mototaxistas y cómo sus contextos sociales dan forma a las condiciones en las que trabajan. Para guiar la investigación, se realizaron las siguientes preguntas: ¿cuál ha sido la trayectoria histórica de los mototaxis y cómo han contribuido los mototaxistas a las ciudades peruanas, particularmente Iquitos y Lima?, ¿cómo impactan los discursos sobre la «informalidad» y la «modernidad» en las experiencias laborales de los mototaxistas? y ¿qué nos puede enseñar los mototaxistas y sus vehículos sobre el espacio urbano? Reflexionar sobre estas preguntas ha llevado a formular tres argumentos relacionados. Primero, se demuestra que los mototaxistas juegan un papel fundamental en la producción y conexión del espacio urbano en el Perú al brindar un transporte accesible y rápido, a pesar de que reciben una compensación económica y un reconocimiento insuficiente por sus contribuciones. Segundo, se sostiene que los discursos estatales, de élite y populares sobre la «informalidad» y la «modernidad» estigmatizan a los mototaxistas de maneras clasistas y racializadas, marcándolos para una vigilancia estricta. Finalmente, se sugiere que al pensar con los mototaxistas y la materialidad de sus vehículos, se puede socavar las contradicciones inherentes a los binarios de «formal»-«informal» y «moderno»-«moderno», y así analizar más lúcidamente el espacio y las relaciones urbanas.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Entrevista con el autor, 31 de julio de 2019.

<sup>13</sup> En este artículo, se pone entre comillas formal, informal y moderno con el fin de poner al lector al tanto de su complejidad.

Este artículo abre con una breve sección metodológica, la cual incluye un resumen demográfico de los mototaxistas a quienes se entrevistó. En la segunda sección, se ofrece un intento de reconstruir la historia fragmentada de los mototaxis en el Perú, situada dentro de la trayectoria global de los mototaxis. Se reconoce que varios aspectos clave de la historia de los mototaxis siguen inciertos a causa de los datos actualmente disponibles y, por lo tanto, se hace una invitación abierta para que más investigadores trabajen a partir de la historia desarrollada. Luego, en la tercera sección se analiza la situación actual de los mototaxistas en el Perú, utilizando las nociones de abundancia y precariedad para orientar la discusión sobre los aspectos económicos y físicos de la profesión. Las secciones segunda y tercera, en conjunto, se concentran principalmente en el primer argumento. Mientras tanto, las dos últimas secciones, que tratan respectivamente de la «informalidad» y la «ciudad moderna», corresponden al segundo argumento sobre cómo tales discursos estigmatizan a los mototaxistas. Finalmente, en la conclusión, se reflexiona sobre lo que el pensar con los mototaxistas y la materialidad de sus vehículos haría posible en el análisis académico de la economía del mototaxi y el espacio urbano.

Antes de continuar, toca especificar más el alcance geográfico del análisis. Si bien a menudo se habla de la economía del mototaxi al nivel nacional, este artículo se centra en Iquitos y Lima. Este enfoque geográfico está motivado principalmente por el papel que han jugado estas ciudades en la historia de los mototaxis en el Perú: se originaron en Iquitos, la ciudad más grande del mundo inaccesible por carretera, en 1978 y luego llegaron a Lima a principios de la década de 1990.<sup>14</sup> Por lo tanto, fluyeron desde Iquitos, a lo largo de la Amazonía peruana, y luego entraron en Lima y la costa, en contra de la hegemonía y la centralidad imaginadas de la capital.<sup>15</sup> En muchos sentidos, la tecnología del mototaxi peruano puede entenderse como una respuesta amazónica

<sup>14</sup> Los mototaxis peruanos surgieron en Iquitos; no obstante, este transporte se inventó probablemente en la década de 1950 en Tailandia.

<sup>15</sup> Esto es particularmente notable porque, como destacan Viatori y Scheuring (2020: 89) en su análisis de los sistemas de infraestructura en Lima, «las élites peruanas por mucho

vernácula a las fallas de los sistemas «formales» y «modernos» para brindar suficiente transporte público y oportunidades de empleo en entornos urbanos.<sup>16</sup> Dicha respuesta entonces resonó en todo el Perú, siendo Lima la que ahora cuenta con el mayor número de mototaxis. Esto lleva a la razón final por la que se insiste en pensar desde Iquitos y desde Lima en este artículo: mientras los mototaxis están prohibidos o escasos en los distritos de clase media y alta de Lima, estos predominan en «el resto» de la ciudad. La historia de los mototaxis en el Perú es, por eso, una historia no limeña y una historia de las otras Limas, o de los «otros» limeños. No importa dónde estén los mototaxistas, las élites y los funcionarios públicos los posicionan como la antítesis de la «ciudad moderna», incluso cuando la hacen posible.

#### **METODOLOGÍA Y DATOS DEMOGRÁFICOS**

Esta investigación de la economía peruana del mototaxi se empezó en 2018 para mi tesis de maestría. Como parte de ese proyecto, se entrevistó a cuarenta motocarristas en Iquitos en 2019, con preguntas enfocadas en sus experiencias laborales, la infraestructura de la ciudad y sus relaciones con las autoridades. Luego se entrevistó a veintiún mototaxistas en Lima entre diciembre de 2021 y enero de 2022 como parte de mi investigación doctoral en curso, con preguntas enfocadas en temas similares y otras con enfoque explícito en la «informalidad» y la «modernidad». A través de estas sesenta y una entrevistas, se ha recopilado una amplia gama de perspectivas sobre la economía del mototaxi y se ha establecido relaciones colaborativas con mototaxistas individuales y varias asociaciones. Estos vínculos han permitido identificar qué temas son de mayor urgencia e

tiempo han imaginado a Lima como el centro de la cultura blanca, urbana y moderna». Véase Ludeña 2002 para una crítica del supuesto papel de Lima como centro.

<sup>16</sup> Como señala Vega Centeno (2006: 30), los espacios urbanos «modernos» en el Perú se han concentrado en zonas o nodos específicos, lo que significa que tener un automóvil personal o acceso al transporte público es una condición fundamental de la vida urbana. Los mototaxistas entonces subvencionan a la «ciudad moderna» proporcionando una forma de transporte asequible y accesible que sí es pública sin recibir financiamiento o apoyo estatal.

interés para los mototaxistas.<sup>17</sup> Para complementar este conjunto de perspectivas, también se realizó nueve entrevistas con funcionarios públicos en Lima; hasta el momento, ningún funcionario público en Iquitos ha respondido a las solicitudes de entrevista.

Si bien las entrevistas son el método principal para este artículo, también se ha realizado análisis de medios y una revisión de la literatura secundaria pertinente. Este artículo se basa en tales enfoques para dilucidar cómo se construyen los discursos de la «informalidad» y la «ciudad moderna» en el Perú. Se revisaron especialmente los periódicos *La Región* de Iquitos y *El Comercio* de Lima para examinar el uso de palabras clave como: motocarro, mototaxi, «informal» y «moderno». También se buscó en comunicados de prensa municipales para analizar operativos contra mototaxistas. Este análisis de medios ha revelado tendencias en torno a la estigmatización de los mototaxistas y, más ampliamente, condenas normativas a la «informalidad» que la enmarcan como una supuesta amenaza a la seguridad, el orden y la «modernidad». Finalmente, se ha realizado una revisión de la literatura académica sobre mototaxis y la «informalidad» y «modernidad», con énfasis en trabajos hechos por peruanos y sobre el Perú.

A continuación, se presenta un breve resumen de los datos de género, edad y economía que se recopiló de los mototaxistas participantes. Solo tres de los sesenta y un participantes se identificaron como mujeres, con dos en Lima y una en Iquitos. El resto se identificó como hombres. Sin embargo, existe una marcada diferencia de género entre las dos ciudades. En Iquitos, los participantes estimaron que haya entre diez y veinte mujeres motocarristas en toda la ciudad, de un total de treinta y cinco mil. En Lima, mientras tanto, hay muchas mujeres mototaxistas y los participantes estimaron que representan aproximadamente el diez o quince por ciento. Sin embargo, es importante señalar que estas estadísticas son solo un punto de referencia para comprender las dinámicas de género en la profesión, y son estadísticas incompletas. Por ejemplo,

<sup>17</sup> Por ejemplo, se consultó con colaboradores en la Federación de Choferes de Mototaxis del Perú (FECHOMOT) durante la redacción del título y del resumen de este artículo.

no cabe duda de que hay personas de todas las identidades de género, incluidas personas no binarias, que trabajan como mototaxistas en el Perú. En cuanto a la edad, el participante promedio en Iquitos tenía 40.9 años y en Lima, 38.8. El rango de edades fue más amplio en Iquitos, de 23 a 61 años. En Lima, los mototaxistas participantes tenían de 20 a 53 años. Además, el participante promedio en Iquitos había trabajado como mototaxista por 11.6 años, mientras que en Lima la cifra era de 8.8 años.

Finalmente, es importante resumir las dimensiones económicas del trabajo como mototaxista. Los mototaxistas en ambas ciudades suelen trabajar seis o siete días a la semana, por un promedio de sesenta horas semanales. Algunos trabajan hasta ochenta y cuatro horas. El motocarrista promedio en Iquitos tenía un ingreso neto diario de 42.5 soles, comparado con 66.3 en Lima. Como se detallará en la sección sobre abundancia y precariedad, hay una diferencia brutal entre los ingresos de mototaxistas inquilinos y los de mototaxistas propietarios, debido a que los primeros tienen que pagar una feria diaria además de los costos típicos de gasolina. De los sesenta y un mototaxistas entrevistados, dieciocho eran inquilinos. Sus mototaxis generalmente eran propiedad de empresarios locales, que obtienen ingresos pasivos a través de la feria que extraen de los mototaxistas.

### **LOS MOTOTAXIS DEL PERÚ EN SU TRAYECTORIA HISTÓRICA Y GLOBAL**

El mototaxismo, como una forma vernácula de transporte público y un fenómeno social, probablemente se originó en la década de los cincuenta en Tailandia.<sup>18</sup> Los mototaxis comenzaron a extenderse por gran parte de Asia y África en los años setenta, y se dice que llegaron a América Latina a principios de los ochenta.<sup>19</sup> A continuación, se muestra cómo el estudio de la economía peruana del mototaxi podría cambiar esa última fecha.

<sup>18</sup> No queda claro cuándo y dónde se construyó el primer predecesor del mototaxi. Sin embargo, algunas historias (Camones Soriano 2022; Perú 21 2020) mencionan un modelo construido por el italiano Carlo Guzzi en 1928.

<sup>19</sup> Burgos Ortiz 2016; Camones Soriano 2022; Perú 21 2020.

Desde el cambio de siglo, ha habido un aumento astronómico en el uso de mototaxis como medio de transporte público en países de África, Asia, América Latina y el Caribe.<sup>20</sup> Dada su prevalencia, ahora es probable que haya más de cien millones de profesionales que realizan este trabajo en el mundo; por ejemplo, hay más de ocho millones de conductores de mototaxi en Nigeria; un millón setecientos mil en Uganda; quinientos mil trabajan para una sola aplicación de transporte en Indonesia; y están presentes en al menos ciento cuatro grandes ciudades de África.<sup>21</sup> Los mototaxistas también desempeñan un papel vital en la vida cotidiana de cientos de millones de personas más, ofreciendo viajes rápidos y a precio bajo y, por lo tanto, mitigando la pobreza de tiempo—trabajar muchas horas, pasar mucho tiempo en el tráfico y tener poco tiempo discrecional—para personas marginadas.<sup>22</sup> Esto también apunta a los contextos económicos más amplios en los que se sitúan los mototaxis. La implementación de políticas neoliberales en la década de los ochenta condujo a la pérdida generalizada de puestos de trabajo y catalizó la creación de la economía del mototaxi como un sustento alternativo.<sup>23</sup> Por lo tanto, fue el fracaso de las políticas estatales y las reformas económicas capitalistas lo que impulsó el auge de los mototaxis, y esa ironía podría perderse en los funcionarios públicos que regulan estrictamente esta innovación popular que llena los vacíos de los propios defectos del Estado.

El Perú ha sido tan central en la historia de los mototaxis en América Latina que la palabra «mototaxi» —usada en Colombia, México, Brasil y más países— es clasificada por la Real Academia Española como

<sup>20</sup> Los mototaxis tienen una variedad de nombres y materialidades: *boda bodas*, *okadas*, *ojeks*, *tuk-tuks* y más. Mientras unos tienen dos ruedas y otros tres, las experiencias laborales de sus conductores tienen mucho en común.

<sup>21</sup> Ezeibe et al. 2017; Doherty 2020; Frey 2020; Diaz Olvera et al. 2016.

<sup>22</sup> Evans et al. 2018; Naybor 2016; véase también el análisis de Vega Centeno (2004) sobre cómo la llegada del mototaxi impactó a los desplazamientos de una mujer de clase trabajadora en Lima.

<sup>23</sup> Véase Ezeibe et al. 2017 para ver cómo esto se desarrolló en Nigeria, el país con la economía de mototaxis más grande del mundo. Dourojeanni 1990 ayuda a llevar estas historias más amplias al contexto de la Amazonía peruana.

un peruanismo.<sup>24</sup> Esto tiene sentido, ya que se cree que el Perú fue el primer país de América Latina en incorporar mototaxis en sus sistemas de transporte público.<sup>25</sup> La investigación sugiere que este punto es aún más significativo: no solo se fabricó en el Perú el primer mototaxi de América Latina, sino que también tuvo lugar antes de lo que indica la erudición más amplia. La historia de los mototaxis en América Latina y el Perú comenzó en la Amazonía, en Iquitos, en 1978. Si bien las fuentes no son perfectamente claras sobre los orígenes del mototaxi peruano, la línea de tiempo ofrecida aquí compara varias fuentes además de lo que los mototaxistas y otros han declarado en las entrevistas.

A fines de la década de los setenta, el ingeniero y motociclista Octavio Mavila Medina organizó un grupo de ingenieros que construyó un mototaxi fusionando la parte delantera de una motocicleta lineal con un asiento de dos ruedas adecuado para transportar más pasajeros. En 1978, Mavila y sus colegas obtuvieron el permiso de los Ministerios de Industria y Economía y comenzaron a producir mototaxis para uso en Iquitos. Según Honda, uno de los principales distribuidores de mototaxis en el Perú, la empresa japonesa popularizó este modelo a partir de 1980. Lo definitivo de esta historia temprana de los mototaxis peruanos es que primero circularon y se volvieron populares en Iquitos, seguida de otras ciudades amazónicas. También es probable que los primeros modelos se hicieran en Iquitos. Sin embargo, parece que la primera producción a gran escala se llevó a cabo lejos de la Amazonía, en Trujillo, como afirma el principal diario de Iquitos en su nota necrológica de Mavila.<sup>26</sup>

Sin embargo, quedan algunas preguntas, particularmente en torno a quién diseñó el primer mototaxi en el Perú. Otra fuente sugiere que fue construido por un «mecánico curioso» en Iquitos y que Honda luego compró el modelo para estandarizarlo.<sup>27</sup> En la explicación más sencilla, es

<sup>24</sup> Véase la entrada de la Real Academia Española.

<sup>25</sup> Camones Soriano 2022; Perú 21 2020; Espacio Público TV 2019; Carbonell O'Brien (sin fecha): Wikidat.

<sup>26</sup> El análisis de los primeros años del mototaxi en el Perú se basa en: Sánchez Arce 2013; Varón 2015; Redacción La Región 2017; registros legales referenciados en Vlex; y conversaciones con participantes en Iquitos.

<sup>27</sup> Carbonell O'Brien (sin fecha): Wikidat.

posible que a Mavila se le diga «mecánico curioso». Encontrar su nombre fue realmente difícil, ya que no se menciona en ninguna de las historias predominantes que circulan actualmente. Sin embargo, Mavila tuvo negocios exitosos y un importante capital social y económico; esto va en contra de la lectura de la historia desde abajo implícita en la narrativa del «mecánico curioso». En otra lectura, un mecánico local de Iquitos sí inventó la versión que circuló allí por primera vez, y Mavila luego introdujo un modelo estandarizado y facilitó el surgimiento de Honda como productor masivo de mototaxis en el Perú. Esta especulación informada, forzada por la falta de claridad en el récord histórico en torno a los mototaxis, es una tarea pendiente de la historiografía por resolver.

En las décadas de los ochenta y noventa, convergen las diversas comprensiones de la cronología de los mototaxis en el Perú. Después de comenzar en Iquitos y hacerse popular en las ciudades amazónicas en los años ochenta, los mototaxis se extendieron rápidamente por todo el país a mediados de los noventa, y emergieron como una importante oportunidad de sustento para muchas personas y una opción de transporte vital para muchas más. Los mototaxis llegaron a Lima a principios de la década de 1990, y un mototaxista del distrito de Magdalena del Mar declaró que los primeros distritos en usarlos incluyeron a Magdalena y San Miguel.<sup>28</sup> Otro mototaxista en Villa El Salvador dijo que los primeros mototaxis comenzaron a circular allí en 1996, donde han pasado de un par de miles de unidades en 2001 a más de quince mil en la actualidad.<sup>29</sup>

En Iquitos, el auge del motocarro siguió una trayectoria igualmente intensa, influenciada por el rápido crecimiento poblacional. Iquitos creció de una población de 57 777 en 1961, a 173 629 en 1981, a 274 759 en 1993, a más de 500 000 habitantes hoy día. Otros académicos sugieren que esta intensa migración urbana fue impulsada por la extracción neoliberal en la Amazonía; por ejemplo, de petróleo —que empujaba a la gente de los pueblos pequeños hacia la ciudad de Iquitos—.<sup>30</sup> Al mismo tiempo,

<sup>28</sup> Entrevista con el autor, 14 de diciembre de 2021; FEDETRAVEM 2022 afirma que los mototaxistas comenzaron a trabajar en estos distritos en 1992.

<sup>29</sup> Entrevista con el autor, 5 de enero de 2022.

<sup>30</sup> Santos-Granero et al. 2002; Dourojeanni 1990: 97.

de 1995 a 1997, el expresidente convertido en dictador Alberto Fujimori disminuyó el aparato burocrático estatal en la región, lo que provocó que más de siete mil personas perdieran sus empleos.<sup>31</sup> Estos factores superpuestos, además de que Honda abrió una planta en Iquitos en 2007, han llevado al sorprendente crecimiento de la economía del motocarro allí: 7500 motocarristas en 1996, 10 000 en 1999, 12 780 en 2006, 25 000 en 2013 y alrededor de 35 000 en la actualidad.<sup>32</sup> Un motocarrista en Iquitos narró cómo este auge ha impactado su trabajo: «cuando empecé en 2000, el motocarro estuvo bueno, había bastante pasajeros y menos motocarristas. Ahora es bien brava».<sup>33</sup> Los datos a nivel nacional son más difíciles de encontrar, pero para 2012 ya había alrededor de 900 000 mototaxistas, con al menos 1 000 000 en el país hoy.<sup>34</sup> Desde 2012, se han vendido más de 100 000 mototaxis anualmente en el Perú en todos los años menos uno —2020, durante el período más mortífero de la pandemia de COVID-19— con Honda y Bajaj como las marcas líderes.<sup>35</sup>

A medida que proliferaron los mototaxis en todo el Perú, ocurrieron simultáneamente dos procesos importantes y relacionados: la consolidación de los mototaxistas como una clase de trabajadores con un movimiento obrero, y la consolidación de discursos estigmatizantes sobre ellos y su trabajo. Ambos procesos culminaron el 26 de octubre de 1999, cuando miles de mototaxistas —entonces a menudo llamados «cholotaxistas», siendo «cholo» un término cargado para describir a los migrantes de los Andes— ocuparon el centro histórico de Lima para exigir el reconocimiento legal de su derecho al trabajo.<sup>36</sup> Meses antes, mototaxistas organizados habían intensificado sus pedidos para que el gobierno instituyera un marco legal que protegiera y reconociera su trabajo, con pocos avances. Luego, el 26 de octubre, mototaxistas

<sup>31</sup> Najar 2013: 9.

<sup>32</sup> Se ha recopilado estas estimaciones de Najar 1999; un informe de 2006 de la Municipalidad de Maynas ([acceso abierto](#)); Najar 2013; y entrevistas en Iquitos.

<sup>33</sup> Entrevista con el autor, 6 de agosto de 2019.

<sup>34</sup> Camones Soriano 2022; Noticias Latina 2020.

<sup>35</sup> Gerencia de Estudios Económicos de la AAP 2021.

<sup>36</sup> Véase Escobedo (2013: 119) y Greene (2016: 58) para un análisis del término «cholo» y la discriminación contra las personas andinas en Lima.

ocuparon la Plaza Mayor y cuerdas aledañas durante más de ocho horas de protesta. La huelga fue un espectáculo discordante para las élites económicas de Lima —los titulares de los periódicos decían «Taxicholos en pie de guerra» y «¡Poder cholo tomó el centro!».<sup>37</sup> Que las élites enfatizaran la «andinidad» de muchos mototaxistas sugiere que, para ellos, trabajar en esta precaria profesión era un rol «apropiado» para las personas andinas. Además, el hecho de que lo hicieran con aún más énfasis durante un pánico moral-económico sobre el lugar «adecuado» de los mototaxistas en la ciudad sugiere que ser andino y mototaxista hacía que su derecho a la ciudad fuera más dudoso. Dicho análisis apunta a la racialización de la economía del mototaxi, lo que se desarrollará en secciones posteriores.

La protesta también fue un éxito espectacular, ya que la Municipalidad de Lima se reunió de inmediato con la dirigencia de los manifestantes. El gobierno central de Fujimori expidió entonces la «Ley de Transito Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores» (N° 27189), que reconoció y codificó el transporte en mototaxis. Sin embargo, esta ley era federal solo de nombre, ya que distribuía toda la capacidad de toma de decisiones a los gobiernos locales: «el servicio solo podrá ser prestado por la persona jurídica que haya obtenido el respectivo permiso de operación otorgada por la municipalidad correspondiente». Si bien fue una gran victoria en ese momento, las asociaciones y federaciones hoy continúan presionando tanto al gobierno central como a las municipalidades para que aumenten las protecciones para sus sustentos, incluida una demanda urgente de un seguro médico proporcionado por el gobierno.<sup>38</sup> Además, los discursos estigmatizantes que impactan a los mototaxistas solo se han intensificado a medida que la profesión continúa creciendo y se vuelve cada vez más importante en la conexión del tejido urbano. En las secciones restantes, se examina críticamente estos discursos y sus relacionados impactos materiales.

<sup>37</sup> Véase Camones Soriano 2022 para un resumen de la protesta.

<sup>38</sup> Al momento de escribir, colaboradores en la FECHOMOT acababan de compartir su actual proyecto de ley. Un tema central de su propuesta es la demanda por un seguro médico, que es la principal prioridad de la mayoría de los mototaxistas con los quienes se ha conversado.

Pese a que este ensayo busca ofrecer la historia más completa posible de los mototaxis, no se puede cubrir todos los procesos políticos y económicos que contextualizan esta historia. Sin embargo, es crucial señalar dos procesos claves e interrelacionados. Primero, solo unas décadas antes de la llegada del mototaxi, el Perú se había transformado de un país predominantemente rural a uno urbano; esta migración urbana fue impulsada en gran parte por varias crisis económicas y sociopolíticas.<sup>39</sup> El segundo proceso es la neoliberalización de las políticas económicas, que he tratado a lo largo de esta sección.<sup>40</sup> Algunos pensadores, más notablemente José Matos Mar con su libro *Desborde popular* y Hernando de Soto con *El otro sendero*, describieron ambos procesos en relación.<sup>41</sup> Si bien las obras infames de Matos Mar y De Soto son problemáticas, son textos emblemáticos: De Soto en particular representa las ideas económicas que «ganaron» en la década de 1990, cuando las políticas neoliberales aumentaron la precariedad de los trabajadores urbanos incluso cuando más personas emigraron a las ciudades.

Por supuesto, hay docenas de procesos históricos que influyeron en el surgimiento de los mototaxis, que incluyen el conflicto armado interno y sus secuelas, la dictadura de Fujimori, presidentes que representaron una amplia gama de ideologías políticas y económicas y más. En este texto es imposible describir toda la historia urbana del Perú desde los años sesenta, y no pretende hacerlo.<sup>42</sup> En cambio, este contexto histórico sirve para destacar que, dada la migración urbana masiva y el aumento de la precariedad económica, hubo más personas en las ciudades que necesitaban formas de moverse, y que hubo más personas desempleadas en dichas ciudades. No es casualidad que el mototaxi surgiera en esta época

<sup>39</sup> Véase Driant 1991 y su análisis de la migración urbana y la creación de las barriadas en Lima.

<sup>40</sup> Véase Jiménez 2017 y González de Olarte 1998 para un análisis más completo del neoliberalismo peruano.

<sup>41</sup> Matos Mar 1984; De Soto et al. 1987.

<sup>42</sup> Gracias a Adrián Lerner Patrón y los revisores anónimos por sus consejos en cuanto a este resumen del contexto histórico más amplio.

como un medio de transporte y una forma de ganarse la vida, y estos dos factores hicieron que una vez que llegó, creciera astronómicamente.<sup>43</sup>

Antes de continuar, es pertinente enfatizar lo significativo que es que la historia de los mototaxis en el Perú haya pasado en gran medida por Iquitos. La ciudad es fundamental para comprender la historia latinoamericana, pero ha sido relativamente poco estudiada en la historiografía de la región.<sup>44</sup> Por mucho tiempo, los funcionarios públicos y los desarrolladores también han caracterizado a la Amazonía peruana de maneras problemáticas, como «vacía», «incivilizada» y «subdesarrollada».<sup>45</sup> De manera similar, Fernando Santos-Granero critica los discursos que han producido a los pueblos amazónicos como un «Otro amazónico» y los marginaron dentro de la geografía (inter)nacional imaginada de la «modernidad».<sup>46</sup> Esto hace tanto más significativo que en la historia de los mototaxis veamos una solución, por imperfecta que sea, precisamente a los problemas y defectos del «desarrollo» y de la «vida civilizada», y que esta solución emerge de Iquitos y desde allí fluye por todo el país.

<sup>43</sup> Los mismos procesos también tuvieron un impacto profundo en los sistemas de transporte más amplios en el Perú. Véase Bielich (2009) para un análisis de cómo los problemas institucionales han impulsado el crecimiento del transporte «informal» y la feroz competencia entre conductores. Véase Uzzell (1987) para un análisis similar sobre la institucionalización de los microbuses en Lima; vuelve a demostrar cómo los sistemas «informales» surgen a través de una dialéctica entre sectores populares y dominantes. Finalmente, Jauregui et al. (2019) refuerzan aún más que el transporte «informal» en el Perú surgió en los años treinta como una forma de llenar un vacío en la oferta de servicios de movilidad debido a que el estado no había brindado un sistema de transporte suficiente.

<sup>44</sup> Por ejemplo, buscar «Iquitos» en el sitio web de *Histórica* arroja nueve resultados mientras que «Lima» tiene quinientos. No es un problema específico de *Histórica*, y aplaudo el esfuerzo de la revista por incluir más historias sobre Iquitos.

<sup>45</sup> Se puede ver críticas de estas perspectivas en Canziani 2018; Santos-Granero et al. 2002.

<sup>46</sup> Santos-Granero 2005. Véase también Trouillot (2002: 221-225) para su conceptualización de la «modernidad» eurocéntrica como «una geografía de imaginación y una geografía de gestión».

**ABUNDANCIA Y PRECARIEDAD: LOS MOTOTAXIS DEL PERÚ EN LA ACTUALIDAD**

Existe un gran número de mototaxis en el Perú hoy en día. Los mototaxistas que manejan estos vehículos crean un sinfín de posibilidades de transporte por donde circulan. Además, los mototaxistas generan un gran monto de dinero a través de su trabajo. Sin embargo, la mayoría de ellos vive y trabaja en condiciones precarias. En esta sección, se destaca cómo la economía del mototaxi en el Perú actualmente se caracteriza por este escenario de abundancia y precariedad simultáneas.<sup>47</sup> En conjunto, esta sección demuestra que los mototaxistas generan movimientos masivos de personas y dinero, pero que la estructura de la economía del mototaxi les impide recibir una compensación que coincide con la importancia de su labor.

Las entrevistas con mototaxistas en Iquitos y Lima muestran que se entienden a sí mismos como vitales para la vida urbana cotidiana. Los mototaxistas describen su trabajo como un servicio que ofrece transporte público rápido y asequible, incluso para las personas que viven en caminos a los que otros vehículos no pueden llegar. Como señala un motocarrista en Iquitos, «somos un servicio de transporte público; brindamos un buen servicio».<sup>48</sup> Además, los mototaxistas del distrito de Independencia en Lima destacaron que son el único medio de transporte capaz de llegar a las cimas de las laderas en las que viven miles de familias. Aunque esto da una idea del tipo de contribuciones que hacen los mototaxistas a la movilidad urbana, también vale la pena subrayar la gran cantidad de movimiento que permiten. Cada motocarrista en Iquitos brinda entre

<sup>47</sup> Muchos académicos usan «precariedad» en referencia al trabajo temporal o cuando los trabajadores están en constante riesgo de ser despedidos. Aquí se usa el término en un sentido más amplio para describir los ingresos de los mototaxistas (porque a menudo no ganan suficiente dinero para mantenerse a sí mismos y a sus dependientes); la falta de un seguro médico y otros beneficios sociales; el riesgo de desplazamiento de su profesión en algunas zonas; y los riesgos físicos a los que se enfrentan dado que el tráfico es su lugar de trabajo.

<sup>48</sup> Entrevista con el autor, 30 de julio de 2019.

quince y veinticinco viajes por día en promedio.<sup>49</sup> Incluso la estimación más baja significaría que los treinta y cinco mil motocarristas de Iquitos dan quinientos veinticinco mil viajes a los residentes y turistas de la ciudad cada día. Mientras tanto, usando la estimación baja de trescientos mil mototaxistas en Lima, se puede sugerir que hay más de cuatro millones quinientos mil viajes diarios en mototaxi en la ciudad capital.<sup>50</sup> Por eso, de los nueve modos de transporte motorizado enumerados en una encuesta de «Lima Cómo Vamos», los mototaxis ocupan el primer lugar en uso en Lima metropolitana para comprar comestibles, el tercero para ir a buscar atención médica y el primero para dejar y recoger niños de sus casas. El 68.6 de los habitantes de Lima había viajado en mototaxi al menos una vez en el año anterior.<sup>51</sup>

Para producir esta movilidad, los mototaxistas enfrentan innumerables riesgos físicos. Por ejemplo, los motocarristas en Iquitos recorren toda la ciudad en calles de calidad variable. Muchas calles de asfalto, concreto y tierra están empañados con baches y huecos, y un motocarrista comentó que manejar en ciertas áreas de Iquitos se siente «como si estás arriba de un caballo». <sup>52</sup> Las frecuentes lluvias de Iquitos pueden hacer que estas condiciones sean aún más peligrosas; un motocarrista contó que «a veces no puedo trabajar cuando llueve porque las calles se inundan, no sabes dónde puede estar un hueco, es demasiado peligroso». <sup>53</sup> Estas condiciones callejeras y climáticas desgastan sus vehículos hasta el punto de que los motocarristas tienen que gastar una fracción significativa de sus ganancias en repuestos. La variante en la calidad de las carreteras también impacta en el cuerpo de los motocarristas: el 82.7% de los motocarristas en Iquitos experimentan dolor de espalda crónico como resultado de su trabajo. <sup>54</sup> En Lima, los mototaxistas entrevistados hablaron más sobre

<sup>49</sup> Este rango estimado proviene de entrevistas con motocarristas y cálculos basados en sus ganancias.

<sup>50</sup> Pinedo 2018 cita esta cifra de trescientos mil.

<sup>51</sup> Lima Cómo Vamos 2019.

<sup>52</sup> Entrevista con el autor, 2 de agosto de 2019.

<sup>53</sup> Entrevista con el autor, 22 de julio de 2019.

<sup>54</sup> Ique Chujutalli et al. 2017.

amenazas de violencia física. A muchos de ellos, la policía les confiscó el vehículo a la fuerza o alguien les robó mientras trabajaban.<sup>55</sup>

Si bien los riesgos específicos varían según el lugar, los mototaxistas de todos contextos comparten muchos riesgos porque el tráfico es su lugar de trabajo. La corporalidad de su trabajo los expone de manera desigual a daños físicos, incluidos accidentes de tráfico, contaminación acústica e inhalación de químicos tóxicos como polvo, ácido de batería y vapores de gasolina.<sup>56</sup> Este último punto ayuda a situar la economía del mototaxi dentro de la extracción capitalista más amplia en el Perú: los residentes y trabajadores del puerto del Callao, por ejemplo, también inhalan cantidades peligrosas de metales pesados. De esta forma, tanto los mototaxistas como los trabajadores portuarios se ven obligados a llevar toxinas en el cuerpo. Como Stefanie Graeter señala en su trabajo sobre Callao, esto sigue la ética racializada y clasista de la extracción capitalista: el puerto es racializado como un espacio no blanco en comparación con los distritos de clase media y alta de Lima.<sup>57</sup> Esto también es relevante para los mototaxistas, quienes trabajan en una profesión en la que los andinos, los afroperuanos, los indígenas y los inmigrantes recientes de Venezuela están sobrerrepresentados —se ven afectados de diversas maneras por la racialización (como no blanco o menos blanco) y xenofobia—.<sup>58</sup> Aunque los mototaxistas permiten un movimiento considerable y la extracción de capital de la economía del mototaxi, en muchos sentidos son tratados como desechables, lo que a su vez se normaliza a través del racismo y el clasismo.<sup>59</sup> Estos riesgos físicos se ven aumentados por el hecho de que

<sup>55</sup> La policía también realiza operativos contra motocarristas en Iquitos: uno confiscó a 17 motocarros (Municipalidad Provincial de Maynas 2021). Otro motocarrista dijo que es común que los policías pidan sobornos.

<sup>56</sup> Véase Doherty 2017 y Leyva Gonzales 2017.

<sup>57</sup> Graeter 2020: 22-23.

<sup>58</sup> Es difícil analizar exhaustivamente la racialización de los mototaxistas porque personas de todos los grupos racializados trabajan como mototaxistas, y la racialización impacta a cada grupo e individuo de manera diferente.

<sup>59</sup> Consulte Doherty 2017 para conocer su conceptualización de la «desechabilidad» con respecto al trabajo de los mototaxistas. Véase también Escobedo 2013, quien señala que el racismo en el Perú se ha centrado en la idealización de las personas con rasgos más «europeos» y la denigración asociada de los rasgos menos «europeos».

ni los dueños de las flotas de mototaxi ni el gobierno peruano brindan un seguro médico a los mototaxistas, que es la demanda más común y urgente que los mototaxistas han compartido.

Los datos estadísticos básicos de la investigación ilustran cómo opera la extracción capitalista en la economía del mototaxi y cómo crea tanta abundancia como precariedad. Para los sesenta y un mototaxistas del estudio, la pérdida promedio por año por gastos de gasolina y la feria es de 8900.1 soles, lo que representa el 33.3% de sus ingresos. Es decir, estos mototaxistas por sí solos generan directamente más de medio millón de soles al año para otras personas, quienes son dueños de sus vehículos y quienes les venden combustible. Si aplicamos este promedio a todos los mototaxistas en el Perú, podemos decir que en conjunto generan más de 8900 millones de soles para otras personas por año. Esto ni siquiera tiene en cuenta el negocio altamente rentable de vender mototaxis, que enriquece a empresas como Honda y Bajaj.

En Iquitos, la ganancia bruta diaria promedio de los motocarristas entrevistados era de 62.1 soles. Manteniendo esa tasa constante, y multiplicando por los treinta y cinco mil motocarristas estimados en la ciudad, se aproxima que la economía del motocarro genera un movimiento de más de 2 170 000 de soles por día. Sin embargo, los motocarristas gastan inmediatamente el 31.5% de ese monto en gasolina y alquiler (sin tener en cuenta los gastos mensuales significativos de reparación), lo que significa que generan diariamente alrededor de 685 000 soles para otras personas. Estas proporciones son similares para los mototaxistas entrevistados en Lima en 2021-2022. Sus ingresos brutos (100.5) y netos (66.3) son más altos, lo que es relacionado con el mayor costo de vida en Lima, pero de igual manera pierden el 36.1% de sus ingresos. Ese dinero va a las gasolineras y los propietarios de flotas de mototaxi. Notablemente, solo dieciocho de los sesenta y un mototaxistas entrevistados son inquilinos, y experimentan estos costos mucho más duramente que los mototaxistas propietarios: pierden el 47.8% de sus ganancias diarias en comparación con el 27% de los mototaxistas propietarios.

Esto sugiere que la propiedad vehicular —la propiedad de los medios para producir movilidad— es el factor determinante más fuerte de la

calidad de las experiencias laborales de los mototaxistas. Los propietarios de flotas de mototaxi generan ingresos pasivos mientras que los mototaxistas inquilinos apenas alcanzan para sus necesidades diarias. Un motocarrista inquilino, por ejemplo, dijo que al final del día solamente le queda diez soles: «con diez soles, no puedo vivir bien».<sup>60</sup> Los motocarristas que actualmente son propietarios también compartieron perspectivas escalofrantes de lo que es trabajar como inquilino: «así vives como esclavo»; «no me estaba pagando por lo que hago todo el día».<sup>61</sup> Otro motocarrista contextualizó esto dentro de la explotación económica más generalizada: «las empresas se ganan a los costos de los trabajadores».<sup>62</sup> Los mototaxistas de Lima se hicieron eco de sus colegas de Iquitos: «si tuviera mi propio mototaxi, sería buena, económicamente sería genial»; «sería tranquilo, no habría preocupación de pago. Si tengo mi propia moto ya, ¿por qué preocuparme?».<sup>63</sup> Los mototaxistas inquilinos en ambas ciudades señalaron que, si pudieran convertirse en propietarios, descansarían un día a la semana y pasarían más tiempo con sus seres queridos.

La precariedad generalizada de la profesión lleva a los mototaxistas a trabajar muchas horas, con los sesenta y un mototaxistas participantes de este estudio trabajando un promedio de sesenta horas por semana. Algunos mototaxistas inquilinos trabajan hasta ochenta y cuatro horas. A pesar de estas dificultades y la explotación que enfrentan los mototaxistas, vale la pena destacar que el mototaxismo sigue siendo una oportunidad invaluable para ganarse un sustento. Como sostuvo el reconocido artista loreetano y exmotocarrista Jhon Gonzales, los motocarros son algo con lo que «la gente pueda defenderse no, de la vida, de la realidad, pueda sustentar su día a día. Conozco personas que han hecho profesionales a sus hijos, no, gracias a este trabajo».<sup>64</sup> Sin embargo, los mototaxistas y

<sup>60</sup> Entrevista con el autor, 23 de julio de 2019.

<sup>61</sup> Entrevista con el autor, 31 de julio de 2019.

<sup>62</sup> Ib.

<sup>63</sup> Entrevistas con el autor: 13 de diciembre de 2021; 21 de diciembre de 2021.

<sup>64</sup> Se pueden escuchar más sobre la perspectiva de Jhon a través de nuestro video colaborativo de YouTube: «Motocarr(t)ista: El pintor Jhon Gonzales habla de sus memorias como motocarrista».

otros trabajadores no deberían tener que enfrentar tanta precariedad para tener la oportunidad de mantenerse a sí mismos y a sus dependientes.

Como se ha subrayado a lo largo de esta sección, esta dinámica de abundancia y precariedad que opera en la economía del mototaxi es directamente relacionada con la extracción capitalista más amplia. Por ejemplo, en el análisis de la trayectoria histórica de los mototaxis, se señaló que la extracción de petróleo en la Amazonía ha contribuido a la migración urbana a Iquitos. A ese aumento de población, no le ha ido seguido de un aumento proporcional en la cantidad de oportunidades de empleo en la ciudad, brecha que ha contribuido al fuerte aumento en el número de personas que se incorporan al motocarrismo. Los motocarristas entonces gastan mucho de su dinero en gasolina, lo que se convierte en ganancias para las mismas compañías petroleras que ayudaron a impulsar la migración urbana. Esto ayuda a comprender la economía del mototaxi en el Perú, junto con otros modos de transporte, como un sitio de extracción a través de la explotación de los trabajadores.<sup>65</sup>

La economía del mototaxi genera un gran monto de dinero para los propietarios de vehículos y las compañías petroleras, pero no para los mototaxistas. A lo largo de las siguientes secciones, se sostiene que esta precariedad se ve acentuada por los discursos que estigmatizan a los mototaxistas y los marcan para una vigilancia policial estricta. A través del análisis de los discursos sobre la «informalidad» y la «ciudad moderna», se puede ver que no solo los sustentos de los mototaxistas son precarios, sino también su derecho de hacer este trabajo dentro de las ciudades que ayudan a producir.

#### LA «INFORMALIDAD»: UNA FANTASMA QUE PERSIGUE A LOS MOTOTAXISTAS

El sociólogo Julio Calderón Cockburn una vez describió la «informalidad», quizás con ironía, como «un fantasma que recorre el mundo».<sup>66</sup> Desafortunadamente, esa frase poética es muy cierta para los mototaxistas

<sup>65</sup> Se hace hincapié en este punto porque es poco común pensar de las economías de transporte como sitios de extracción de la misma manera que minas o pozos de petróleo.

<sup>66</sup> Calderón Cockburn 2019: 46.

en el Perú y en otros contextos. Mientras que los discursos estatales, de élite y populares sobre la «informalidad» y las políticas en las que influyen se dirigen más fuertemente a los mototaxistas que operan sin autorización oficial, las nociones de «informalidad» persiguen a la profesión en su conjunto. Muchos definen a los mototaxis y a sus conductores como una molestia, mientras que otros los entienden como un «mal necesario».<sup>67</sup> Esta sección inicia con un gesto hacia la trayectoria de la «informalidad» como concepto. Luego, se citan ejemplos de cómo la «informalidad» y la «formalidad» operan en la economía del mototaxi, y se sugiere que se trata de un binario falso. Finalmente, se muestra cómo los discursos de «informalidad» estigmatizan a los mototaxistas e influyen en la actuación policial contra ellos.

La «informalidad» como concepto surgió en la década de 1970 a partir del trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y del antropólogo Keith Hart. En la misma década, el Programa de Empleo para América Latina y el Caribe (PRECALC) comenzó a aplicar el concepto a las economías latinoamericanas. Michel Bouvier y Paul Renato Souza, en particular, definieron la economía «informal» como una economía autónoma, carente de reconocimiento legal, compuesta por personas que trabajan para sí mismas o para pequeñas empresas, y situada dentro de las relaciones económicas capitalistas. Souza agregó que las personas más pobres en los espacios urbanos eran a menudo quienes adoptaban sustentos «informales».<sup>68</sup> Por eso, la designación de ser «informal» es primero una cuestión de clase, y entonces de reconocimiento legal. Esto resuena a nivel mundial: la mayoría de los trabajadores «informales» son pobres, y la mayoría de los trabajadores pobres están empleados «informalmente».<sup>69</sup> Calderón Cockburn ayuda a comprender mejor las diversas formas en que la «informalidad» se ha manifestado

<sup>67</sup> La idea problemática de los mototaxis como «mal necesario» surge del análisis de Najar 1999 sobre los motocarros iquiteños y de una entrevista con un mototaxista de Villa que dijo que así los ve la municipalidad.

<sup>68</sup> Véase Vergara (2022: 20-21) para la historia del PRECALC y el término «informalidad» en América Latina.

<sup>69</sup> Chen y Vanek 2013: 390.

específicamente en el Perú, ofreciendo los conceptos de informalidad laboral (definida por el reconocimiento legal o la falta del mismo) e informalidad urbana (donde grupos de personas reclaman tierras y construyen su propia vivienda). Crucialmente, Calderón Cockburn destaca que el Estado peruano ha buscado promover la inversión privada por un lado y reducir la «informalidad» por el otro.<sup>70</sup> Independientemente de lo que se piense sobre la decisión del estado de combatir la «informalidad», queda claro que ha fracasado estrepitosamente: al 2020, los trabajadores «informales» representaban el 77% de todos los trabajadores en el Perú.<sup>71</sup> La «informalidad» sigue siendo el corazón palpitante de las ciudades peruanas, incluida la capital.<sup>72</sup>

Hay muchas ciudades que dependen de modos de transporte «informales» como los mototaxis, combis, micros y taxis no oficiales —en Lima esto es cierto a tal punto que algunos investigadores la han llamado una «ciudad de tránsito informal»—. <sup>73</sup> Esta dinámica motiva a Wood et al. a argumentar que debemos tomar más en serio la «informalidad» en el transporte urbano, tratándola no como una aberración de los sistemas «formales», sino como una lógica en sí.<sup>74</sup> Dicha perspectiva también es adelantada por la Global Partnership for Informal Transportation (Alianza Global para el Transporte Informal), quienes enfatizan que el transporte «informal» mueve miles de millones de personas cada día.<sup>75</sup> Martha Chen y Joann Vanek sugieren de manera similar que los planificadores urbanos deben aceptar la realidad de la economía «informal», ya que es el principal generador de medios de vida en la mayoría de las ciudades. El primer paso, según apuntan ellas, sería dejar de hacer daño a los trabajadores «informales». <sup>76</sup> La reflexión crítica sobre el concepto

<sup>70</sup> Calderón Cockburn 2019. Véase también Stiglich (2021), quien describe cómo las inversiones privadas afectan los procesos oficiales de planificación y condicionan qué proyectos de infraestructura se consideran posibles.

<sup>71</sup> Redacción RPP 2021.

<sup>72</sup> Vigo 2013.

<sup>73</sup> Jauregui-Fung et al. 2021.

<sup>74</sup> Wood et al. 2020.

<sup>75</sup> Esto los motiva a nombrar su boletín quincenal «Pop Transport».

<sup>76</sup> Chen y Vanek 2013: 397-398.

de «informalidad» puede influir en los funcionarios públicos para dar ese paso, y ahora se retoma esa tarea frente a la economía del mototaxi.

Entrevistas con mototaxistas desvirtúan el supuesto binario entre «informalidad» y «formalidad», sugiriendo que pensar de esa forma no ayuda a entender su trabajo. Se puede tomar el ejemplo de un hombre que solía ser un motocarrista «formal» y luego optó por operar «informalmente» cuando sus documentos vencieron. Todavía tiene los mismos conocimientos y habilidades, y todavía repara con frecuencia su motocarro. Hay que considerar también a una mujer que trabajaba como mototaxista «formal» en Lima, y que luego regresó a Iquitos y comenzó a trabajar como motocarrista «informal». Finalmente, otro motocarrista señaló que su asociación antes tenía setenta miembros, pero que ahora son veintiséis después de que el resto decidieron trabajar «informalmente» en lugar de tener que actualizar sus documentos con la municipalidad. Las experiencias de estos motocarristas muestran que las diferencias entre «formalidad» e «informalidad» en Iquitos son sutiles, y que el movimiento entre las dos categorías puede ser más una danza matizada que un cambio masivo. Que algunos motocarristas decidan salir de la «formalidad» habla también de la falta de ventajas materiales que ofrece dicha categoría.<sup>77</sup>

Aquí también vale la pena considerar los sitios por donde circulan los mototaxis y la materialidad de sus vehículos. Hacerlo revela que la «formalidad» y la «informalidad» a menudo van juntas, incluso son inseparables. Cada vez que uno llega al aeropuerto de Iquitos —quizás la instalación de transporte más «formal» de la ciudad— es recibido por decenas de motocarristas, muchos de los cuales operan «informalmente». Estos motocarristas brindan un servicio vital a la ciudad, llevando a los viajeros desde el aeropuerto a sus hoteles, casas, lugares de trabajo, etcétera. En Lima, basta con tomar la Línea 1 del metro hasta cualquier parada desde San Juan hasta Villa El Salvador para ver la intimidad espacial entre los sistemas de transporte «formales» masivos y los modos de tránsito de menor escala, a veces «informales», como los mototaxis.

<sup>77</sup> Véase Chen y Vanek (2013: 394), quienes hacen un llamado a los funcionarios públicos para que la «formalización» ofrezca los beneficios materiales que conlleva ser «formal» y no solo los costos de dicha transición.



Foto 1. Desde la estación Villa El Salvador. Se puede ver al menos treinta mototaxis y tres combis. Foto del autor.

También es útil prestar atención a lo que está pegado, pintado y marcado en los mototaxis. Muchos motocarristas «informales» en Iquitos han participado en campañas para pintar números en los toldos de sus vehículos, para garantizar que sean identificables en caso de que su vehículo sea utilizado para un crimen. Mientras tanto, en Lima, muchos mototaxis tienen calcomanías que muestran su reconocimiento oficial por parte de su gobierno municipal. Estos mototaxistas son, como dijo un participante de Villa El Salvador, «recontra formales». <sup>78</sup> Sin embargo, esa no es la reputación que suelen tener los mototaxis—muchas personas los asocian con la «informalidad». Este tema molesta a la mayoría de los mototaxistas «formales» con los que he conversado, ya que quieren que la gente entienda que se han esforzado mucho para operar «de la manera correcta» y «con la cabeza en alta». <sup>79</sup> En lo que queda de esta sección, se demuestra cómo los discursos de «informalidad» impactan severamente

<sup>78</sup> Entrevista con el autor, 5 de enero de 2022.

<sup>79</sup> Entrevista con el autor, 21 de diciembre de 2021.

a los mototaxistas, lo que ayuda a explicar por qué los mototaxistas «formales» desean distanciarse de la «informalidad».

Los funcionarios públicos en el Perú y muchos otros lugares tienen lo que Amin Kamete llama un fetiche de «formalidad», un impulso insaciable de hacer que los sistemas económicos y políticos cumplan con sus ideas normativas de cómo es el «orden», y los mototaxistas y su trabajo no se cuadran fácilmente con esa visión.<sup>80</sup> En cambio, los funcionarios públicos y las élites económicas tienden a interpretar a los mototaxistas como una «molestia» o incluso como una amenaza a su orden previsto. Están, por ejemplo, las palabras de un funcionario municipal de seguridad en San Isidro («Lima Top») quien me dijo que los mototaxis son «pistolas cargadas de balas» manejados por «delincuentes» que requieren una «mano dura».<sup>81</sup> Estas perspectivas severas me motivan a situar los discursos de la «informalidad» en un campo más amplio de los discursos de molestia (*nuisance talk*), un concepto que acuñó Asher Ghertner para describir las representaciones cotidianas de lugares y personas como «sucias, incívicas y fuera de lugar» y cómo estas representaciones ganan legitimidad en las visiones populares y estatales del espacio urbano.<sup>82</sup> Ghertner subraya que cuando las personas participan en los discursos de molestia, también otorgan autoridad sobre lo que se debe hacer con las «molestias»: revulsión tiende hacia expulsión del espacio en cuestión.<sup>83</sup> Kamete ofrece una perspectiva parecida, en la que critica la convicción de las autoridades de que la «informalidad» es una abominación que necesita ser convertida, dislocada o aniquilada.<sup>84</sup> El fetiche de la «formalidad» y

<sup>80</sup> Kamete 2013 sugiere que este fetiche surge de un deseo para una «modernidad» urbana basada en un orden «formal» que las autoridades creen que no puede coexistir con la «informalidad». El uso del término fetiche también ayuda a comprender que los funcionarios públicos imbuyen la «formalidad» con rasgos positivos, mientras que la «informalidad» la imbuyen con rasgos negativos.

<sup>81</sup> Entrevista con el autor, 20 de julio de 2021. «Lima Top» es el apodo autoproclamado para los distritos más ricos de la ciudad. Son los promotores inmobiliarios y funcionarios públicos de la zona que típicamente usan la frase. En la siguiente sección, se ofrece un análisis más profundo de «Lima Top» y «Lima Moderna».

<sup>82</sup> Ghertner 2015: 79.

<sup>83</sup> *Ib.*: 80.

<sup>84</sup> Kamete 2013.

los discursos de molestia ayudan a comprender temas que surgen con frecuencia en mi análisis de cómo los medios y las municipalidades hablan de los mototaxistas en el Perú.

El análisis de medios en Iquitos revela cómo diversos escritores han estigmatizado a los motocarristas. Esto incluye caracterizarlos como «un cáncer maligno»;<sup>85</sup> y «lo peor de lo peor».<sup>86</sup> Esto se combina con discursos de molestia por parte de los funcionarios públicos que presentan a los motocarristas como «criminales» propensos a la violencia, y un jefe de policía local que los llamó «delincuentes» para producir una imagen de los motocarristas como una clase de personas nefastas.<sup>87</sup> Como ha afirmado Jhonatan Rodríguez Macuyama, antropólogo y poeta iquiteño:

«Lo informal» es una forma de estigmatizar a las personas, que son socialmente responsables, y crea una idea de marginalidad a nivel social de personas que de todas maneras tienen que trabajar de una manera independiente para poder conseguir un dinero que pueda apoyar a la canasta básica familiar.<sup>88</sup>

Los comunicados de prensa municipales en Lima también utilizan los discursos de molestia. Por ejemplo, en un comunicado sobre un operativo policial que confiscó cuatro mototaxis de sus conductores, la Municipalidad de Lima se refirió a los mototaxistas en cuestión como «informales» y «delincuentes».<sup>89</sup>

Los funcionarios municipales utilizan las condenas normativas a la «informalidad» para justificar su estricta gobernanza de los mototaxistas en nombre de la defensa del «orden formal». La municipalidad de La Victoria en Lima, por ejemplo, declaró que «no cesa en sus labores por acabar con la informalidad».<sup>90</sup> Unos meses después, dijeron tras un operativo que «no volverá la informalidad en este sitio».<sup>91</sup> Durante otro operativo, la policía rompió la ventana de un mototaxi, dejando sangre

<sup>85</sup> Najar 1999.

<sup>86</sup> Ching Ruíz 2013.

<sup>87</sup> López 2017 y Ampuero 2016.

<sup>88</sup> Entrevista con el autor, 30 de abril de 2022.

<sup>89</sup> Municipalidad de Lima 2020.

<sup>90</sup> La Victoria 2019a.

<sup>91</sup> La Victoria 2019b.

en la cara del conductor.<sup>92</sup> Todas estas operaciones siguieron a la proclamación del exalcalde George Forsyth en 2019 a los líderes empresariales de que La Victoria «se proyecta a convertirse en una ciudad moderna».<sup>93</sup> Así, por un lado, la municipalidad dice que se convertirá en una «ciudad moderna»; por el otro, declara una campaña contra la «informalidad», y esto incluye intervenciones estrictas, a veces violentas, contra los mototaxistas. Además, incluso las intervenciones leves pueden enmarcarse discursivamente en torno al conflicto. Un funcionario, respecto una campaña municipal para pintar números en los toldos de motocarros en Iquitos, dijo que «la lucha contra la informalidad para atenuar la delincuencia tiene que ser constante» y llamó «rebeldes» a los motocarristas reacios.<sup>94</sup> Estas ideas tienen una amplia relevancia en la gobernanza de la economía del mototaxi; por ejemplo, la Municipalidad de Lima multó a más de dos mil cien mototaxistas «informales» desde enero de 2020 hasta junio de 2021.<sup>95</sup> Varios mototaxistas —«formales» e «informales»— en Lima e Iquitos informaron que la policía los ha parado, confiscado a sus vehículos o golpeado, ya sea en operativos de tráfico o «sin excusa», en palabras de un mototaxista de San Juan de Lurigancho.<sup>96</sup>

Los discursos de molestia y el fetiche de la «formalidad» nos ayudan a comprender mejor la guerra de las autoridades contra la «informalidad», pero hay otra dimensión clave a considerar, la «racialización». Como dijo un mototaxista de San Miguel («Lima Moderna»), «en este país hay mucha pero mucha discriminación, tanto por el color como la clase». Luego, agregó que «a veces porque trabajas en moto te discriminan».<sup>97</sup> Dos mototaxistas más en San Miguel dijeron que el alcalde es racista y que discrimina a los mototaxistas y quiere sacarlos del distrito —nueva-

<sup>92</sup> AP Noticias Perú 2020.

<sup>93</sup> La Victoria 2019c.

<sup>94</sup> López 2018.

<sup>95</sup> Municipalidad de Lima 2020; Municipalidad de Lima 2021.

<sup>96</sup> Entrevista con el autor, 19 de diciembre de 2021.

<sup>97</sup> Entrevista con el autor, 31 de diciembre de 2021. «Lima Moderna» refiere al discurso de los funcionarios públicos y promotores inmobiliarios que busca asociar a los distritos de clase media de la zona central de Lima (por ejemplo, Magdalena del Mar, San Miguel y Lince) con rasgos positivos como la «formalidad» y la «modernidad».

mente, la repulsión tiende a la expulsión. Llama la atención que una profesión donde están sobrerrepresentados los andinos, los indígenas, los afroperuanos y las personas recién migradas de Venezuela, muchas veces llega a ser racializada a través de discursos estigmatizantes. Recuérdese, por ejemplo, que los mototaxis en Lima y otros lugares solían llamarse «cholotaxis» hace apenas dos décadas.

La racialización, el clasismo y las ideas normativas de «informalidad» son inseparables en los discursos de molestia sobre los mototaxistas, de tal manera que ser mototaxista, «informal», de clase baja y tener piel más oscura se vuelven significantes unos de otros.<sup>98</sup> Así, pensando con Jemima Pierre y su trabajo sobre el habla racial del «desarrollo», se argumenta que se trata de un habla racial porque sustenta el pensamiento racial en las industrias extractivas.<sup>99</sup> Por tal motivo, en este artículo se sugiere que los discursos de la «informalidad» son tan raciales como clasistas. Esto exige un análisis crítico de los discursos de la «informalidad», ya que tienden a justificar estructuras económicas racistas y clasistas. Aquí también es útil pensar con José Luciano, quien ha conceptualizado el racismo en el Perú y en otros lugares como un mecanismo ideológico que justifica el orden económico capitalista y los esfuerzos «civilizadores» contra la gente indígena y negra.<sup>100</sup> Tal análisis lleva a enfatizar las dimensiones estructurales de la racialización frente a la economía del mototaxi. La racialización no es automática, ni es un resultado «natural» de la sobrerrepresentación de personas no blancas. Más bien, es la justificación de la extracción y la explotación a través de la alterización lo que señala que la economía del mototaxi es racializada.

<sup>98</sup> Esto recuerda como Frantz Fanon describe la economía racializada del colonialismo: «eres rico porque eres blanco, eres blanco porque eres rico» (1961: 5). José Luciano aplica una perspectiva similar al Perú: «en el Perú, más o menos, ser blanco es sinónimo de ser rico y ser Negro o Indio, de ser pobre» (2012: 35). Tales argumentos muestran que la racialización y las relaciones de clase son mutuamente constitutivas.

<sup>99</sup> Pierre 2019. Véase también Back y Zavala (2017: 22), quienes discuten el habla racial (*race talk*) en el Perú.

<sup>100</sup> Luciano 2012: 108. Sitúa su argumento dentro del análisis histórico de la esclavitud y el genocidio (de los pueblos negros e indígenas) que se encuentran en la base de las estructuras económicas actuales del Perú.

Como se ha insinuado, no son solo los discursos de «informalidad» con los que tienen que lidiar los mototaxistas, también están siendo desplazados en lugares considerados «modernos». <sup>101</sup> Los proponentes de la «modernidad» urbana tienden a buscar la expulsión de los mototaxistas y otros trabajadores «informales» de sus espacios, enmarcándolos como obstáculos a sus visiones de la «ciudad moderna». Por ejemplo, a principios de 2022, la municipalidad de Lince («Lima Moderna») prohibió a los mototaxis con el objetivo declarado de «prevenir, controlar y erradicar la violencia, los delitos, las faltas que pudieran cometerse con ese tipo de vehículo». <sup>102</sup> A continuación, se analiza la geografía imaginada de la «modernidad» en Lima e Iquitos para ampliar la comprensión de cómo se estigmatiza a los mototaxistas y cómo su derecho a trabajar en las ciudades peruanas está amenazado.

#### «QUIEREN QUE NO EXISTAMOS»: MOTOTAXISTAS EN LA «CIUDAD MODERNA»

Con la «ciudad moderna», se hace referencia a proyectos discursivo-geográficos que, aunque dependen del contexto, se concentran en torno a nociones de una ciudad que busca ser ordenada, dividida en funciones por la zonificación e inspirada en gran parte por visiones eurocéntricas de la «modernidad». <sup>103</sup> Los discursos de la «ciudad moderna» han sido promovidos principalmente por desarrolladores, políticos e instituciones económicas, particularmente de Europa y los Estados Unidos, pero también de América Latina. <sup>104</sup> Estos discursos se sitúan dentro de los esfuerzos internacionales de «modernización» —que se consolidaron aún más durante la Guerra Fría— que privilegian el capitalismo como motor del progreso y asumen una visión teleológica del desarrollo urbano, con

<sup>101</sup> Ledgard describe cómo estos conceptos se superponen en su análisis de la «ciudad moderna» en el Perú: «la modernidad implica la capacidad de formalizar (por lo menos hipotéticamente) la realidad» (2015: 139).

<sup>102</sup> Redacción El Peruano 2022.

<sup>103</sup> Véase Kamete 2013; Calderón Cockburn 2005: 59; y Holston 1989. Hay que tener en cuenta que la «modernidad», como se describe aquí y en otros escritos, es más ideológica que temporal.

<sup>104</sup> Discursos relacionados incluyen los de la «ciudad global» y la «ciudad cosmopolita».

las ciudades «occidentales» como supuesto punto final.<sup>105</sup> Todo esto es relevante para el espacio urbano en el Perú: 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.<sup>106</sup> A través del análisis de Lima, con su geografía desigual de la «modernidad» e Iquitos, a menudo descrita como menos «moderna», esta sección destaca cómo los ideales y la materialidad de la «ciudad moderna» amenazan el derecho de los mototaxistas a trabajar en las ciudades que ayudan a crear.

Calderón Cockburn destaca que históricamente los desarrolladores inmobiliarios han promovido la «ciudad moderna» en Lima.<sup>107</sup> Esto se ha manifestado como una geografía urbana segregada: las élites viven en zonas bien servidas mientras que la mayoría vive en zonas marcadas por la carencia de servicios.<sup>108</sup> Tal segregación sigue lógicas raciales y clasistas. Como señala Shane Green, el «sentido común limeño» sostiene que los que viven al norte de la avenida Javier Prado son más pobres y morenos, y los que viven al sur son más ricos y blancos. Greene también critica cómo las zonas más ricas se denominan «residenciales», mientras que las más pobres se consideran «barrios».<sup>109</sup> Pablo Vega Centeno ofrece un análisis complementario, vinculando la relativa homogeneidad del entorno urbano en la «ciudad moderna» a la búsqueda de los grupos residenciales de «la mayor exclusividad social posible».<sup>110</sup> Reynaldo Ledgard

<sup>105</sup> Latham 2003. Trouillot añade que «hablar de modernización es poner énfasis en las características materiales y organizativas del capitalismo mundial en lugares específicos» (2002: 223). Véase también Espinoza (2015: 100), quien destaca que siempre ha habido gente en el Perú que se resiste a los proyectos «modernistas» de las élites.

<sup>106</sup> Vega Centeno 2017: 30. Véase también Gandolfo quien describe cómo en 1870 las élites limeñas «empujaron la vida urbana hacia la periferia vía la construcción de grandes avenidas y bulevares al estilo parisino» (2009: 7).

<sup>107</sup> Calderón Cockburn 2005: 70 y 289. Utiliza la terminología de «ciudad legal» y «ciudad ilegal», pero leyendo su análisis queda claro que se trata de geografías similares a las del presente artículo.

<sup>108</sup> Calderón Cockburn 2005: 295 y 296.

<sup>109</sup> Greene 2016: 64. También ayuda a ubicar a distritos como Jesús María y Lince —se podría agregar a San Miguel, Magdalena y más— en el medio de estas geografías económicas y simbólicas.

<sup>110</sup> Vega Centeno 2006: 32.

agrega que en la «ciudad moderna», la zonificación se basa más en la clase social que en los usos diferenciados.<sup>111</sup> Un regidor de Miraflores («Lima Top») describió esta dinámica:

Hay distritos como Miraflores, San Isidro, no, La Molina, que, por su mejor calidad, por su mayor cantidad de ingreso económico tienen mejores servicios [...] Obviamente, tienen mejores viviendas, mejor todo. Todo es más formal. Mientras, te vas alejando de esa Lima nuclear, vas a estas Limas periféricas, los servicios son más escasos.<sup>112</sup>

Esta geografía segregada se relaciona con la economía del mototaxi: mientras que los mototaxistas pueden conducir por muchas ciudades peruanas, incluida Iquitos, los cuarenta y tres distritos de Lima abarcan desde prohibiciones totales hasta sistemas de tránsito dominados por mototaxis. El mismo funcionario citado anteriormente agregó que «en esta Lima nuclear no existe el mototaxi, por ejemplo, pero saliendo un poco, muy lejos de este Lima central, el mototaxi es vital y tienen miles de mototaxis». Los mototaxis son escasos o ausentes en los distritos de clase media y alta de la ciudad, que los promotores inmobiliarios y los funcionarios públicos suelen describir como ejemplos de la «ciudad moderna». Recientemente, han surgido dos discursos clave sobre estas zonas: «Lima Moderna», que incluye a los distritos de clase media, y «Lima Top», un apodo autoproclamado para los distritos más exclusivos de la ciudad; es notable que este último usa la palabra inglesa «top» para denotar su exclusividad deseada. Crucialmente, estos discursos de la «ciudad moderna» naturalizan una distribución desigual del dinero y los servicios, 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.<sup>113</sup>

Mientras que «Lima Top» no tiene mototaxis —los funcionarios públicos los han prohibido y muchos residentes tienen autos— los mototaxistas en «Lima Moderna» continúan luchando por sus derechos

<sup>111</sup> Ledgard 2015: 141.

<sup>112</sup> Entrevista con el autor, 14 de julio de 2021.

<sup>113</sup> Calagua 2020. Véase también la conceptualización de Ledgard de la «ciudad especulativa», que para él es sinónimo de la «ciudad moderna» (2015: 107 y 142).

laborales y experimentan estigmatización y vigilancia policial estricta. Por ejemplo, un mototaxista de San Miguel declaró que los funcionarios «quieren que no existamos». Destacó otro proceso urbano relacionado: «hace nueve años esta zona no era así, ha modernizado tanto... En cinco años más no habrá mototaxis».<sup>114</sup> Mientras tanto, un mototaxista de Magdalena sostuvo que «pronto van a querer que desaparezcan... Es una zona bien lujosa con más carros que motos». Él también mencionó que antes a los mototaxistas se les permitía entrar a los bulevares principales, y ahora el alcalde no los deja: «este alcalde que está ahorita no quiere motos».<sup>115</sup> Nuevamente en San Miguel, dos mototaxistas más señalaron que su alcalde actual «quiere que desaparezcan los mototaxis» y que «tuvimos una conversación con el alcalde, y él piensa que debemos reemplazar los mototaxis con unos carritos de cuatro ruedas».<sup>116</sup> Esto resuena con las palabras de un funcionario en Miraflores («Lima Top»): «en las zonas de estratos sociales más altos tienen autos, no, usan autos todos».<sup>117</sup> Por lo tanto, esta investigación sugiere que para los funcionarios públicos de Lima, la «ciudad moderna» se mueve sobre cuatro ruedas, y moverse sobre tres ruedas marca a uno para estigmatización y vigilancia.

Apenas unos meses después de conversar con estos mototaxistas, la policía municipal de San Miguel atacó a uno de sus compañeros. Un mototaxista de la tercera edad transportaba a dos clientes cuando la policía lo detuvo, lo golpeó y amenazó con confiscar su vehículo. Luego, durante una reunión solicitada por la Federación de Transportistas en Vehículos Menores (FEDETRAVEM), personal municipal menospreció y empujó a algunos de los dirigentes de la federación.<sup>118</sup> Este es solo un momento dentro de una trayectoria más larga en la que los mototaxistas pierden acceso a aspectos de su profesión en «Lima Moderna»; hay que recordar también que fueron prohibidos en Lince a principios de 2022.<sup>119</sup>

<sup>114</sup> Entrevista con el autor, 16 de diciembre de 2021.

<sup>115</sup> Entrevista con el autor, 13 de diciembre de 2021.

<sup>116</sup> Entrevista con el autor, 26 de diciembre de 2021.

<sup>117</sup> Entrevista con el autor, 14 de julio de 2021.

<sup>118</sup> FEDETRAVEM 2022.

<sup>119</sup> No sorprende que los funcionarios públicos de «Lima Moderna» aparentemente

Los mototaxistas en San Miguel y Magdalena comentaron que antes se les permitía circular en vías aledañas de los distritos, pero ahora las municipalidades han impuesto una vigilancia más estricta de su límite común. En un punto del límite distrital, hay una comisaría vallada con un cartel irónico: «serenazgo sin fronteras». Así, los serenazgos pueden moverse libremente entre los distritos, pero los mototaxistas no.

El concepto de «fronterización» (*borderization*, o el proceso de producir ciertos espacios como intransitables para ciertas personas racializadas y económicamente explotadas) de Achille Mbembe ayuda a entender estos proyectos discursivo-geográficos que constantemente redefinen el espacio urbano.<sup>120</sup> Mientras que los distritos más blancos y ricos de Lima se posicionan encima de la ciudad —y del país— a través de los discursos de «Lima Top» y «Lima Moderna», simultáneamente usan discursos de molestia contra los mototaxistas para marcarlos para exclusión de la «ciudad moderna». Esto se relaciona directamente con la vigilancia policial ya descrita: movimiento restringido, expulsión o amenazas de expulsión y violencia física ocasional. Pensar en estos procesos como sintomáticos de la fronterización urbana más amplia permite comprender el papel de los discursos de molestia y de la «ciudad moderna» en la remodelación del espacio urbano, y reconocer la vigilancia estricta o prohibición de los mototaxistas como una de varias señales de la fronterización.

La decisión de resaltar la racialización de la «ciudad moderna» surge directamente de los datos: el espacio es visiblemente racializado. Por ejemplo, frente a un paradero de mototaxis en Magdalena, hay un nuevo edificio de apartamentos; el folleto de la compañía destaca a una pareja blanca en un distrito que tiene relativamente pocos blancos.<sup>121</sup> Mientras

tengan poca consideración por el sustento de los mototaxistas y otros trabajadores precarios. Como dice sin rodeos Kamete, para estos funcionarios: «no es la vida de las personas lo que importa, sino la ciudad moderna» (2013: 25).

<sup>120</sup> Mbembe 2019: 9. Véase también Santos-Granero 2005 sobre las fronteras conceptuales entre las regiones amazónica y andina del Perú, que se ha basado en la producción de un otro amazónico.

<sup>121</sup> Folleto de Grupo MG.

un mototaxista pasa por otro edificio de apartamentos en San Miguel, hay una familia blanca saludando desde una bandera, y el sitio web de esa compañía también destaca a las personas blancas.<sup>122</sup> En otra parte de San Miguel, mototaxistas pasan por un proyecto de construcción titulado «The Park». Dado que muchos proyectos tienen nombres en inglés y usan imágenes de personas blancas para vender sus apartamentos, parece que quizás para los desarrolladores inmobiliarios, la «modernidad» urbana es más blanca y habla más inglés.<sup>123</sup> Por eso se sostiene, pensando otra vez con Pierre, que la «ciudad moderna» es una habla racial en la que la «modernidad», la blancura y la clase alta —y la «formalidad»— vienen a significarse mutuamente.<sup>124</sup> El trabajo de Michele Back y Virginia Zavala también es generativo, porque dicen que estas disparidades están respaldadas por «siglos de opresión contra indígenas y otros minorizados, combinados con las ventajas socioeconómicas y los privilegios que actualmente detenta la mayoría de peruanos que intenta identificarse como “blanco”». <sup>125</sup> Esas ventajas y privilegios sociomateriales se hacen espaciales en la «ciudad moderna». <sup>126</sup>

Si bien el presente análisis se aplica más fácilmente a «Lima Moderna» y «Lima Top», las lógicas y los proyectos de la «ciudad moderna» también están en juego en Iquitos, y lo han estado hace mucho tiempo. Es notable que Iquitos fuera entendida como «moderna» y «cosmopolita» durante el primer auge del caucho (finales del siglo XIX y principios del XX); sin embargo, los funcionarios nacionales ahora la consideran «subdesarrollada». Fernando Barcia García, por ejemplo, describe a Iquitos en 1888 como «un centro cosmopolita, donde resultó corriente conversaciones en lenguas de otros lugares». <sup>127</sup> Crucialmente, parece que Iquitos fue

<sup>122</sup> Folleto de T&C. La misma empresa tiene otro proyecto llamado Neocity, a propósito en la «ciudad moderna».

<sup>123</sup> Recuerde otra vez Fanon: «el sector de los colonos es un sector de blancos, un sector de extranjeros» (1961: 4-5).

<sup>124</sup> Pierre 2019.

<sup>125</sup> Back y Zavala 2017: 19.

<sup>126</sup> Véase Mendéz (2011) para una discusión lúcida de las geografías racializadas en el Perú a escala nacional.

<sup>127</sup> Barcia García 1983: 38 y 43.

considerado «moderno» en el imaginario nacional e internacional durante el auge del caucho debido a la presencia de capitalistas blancos de Lima, Europa y los Estados Unidos. Estos capitalistas también trajeron consigo los estilos arquitectónicos «modernistas» de la época e intentaron remodelar Iquitos de una manera que coincidiera con sus propios ideales.<sup>128</sup> Barcia García continúa describiendo la riqueza que extrajeron estos actores a través de la explotación colonial de los trabajadores indígenas como «oro amasado con sangre de indígenas».<sup>129</sup> Durante esta época, Julio César Arana y otros barones del caucho cometieron uno de los procesos de genocidio más crueles que ha ocurrido en el Perú.<sup>130</sup> Esto ha motivado a Maritza Ramírez Tamani, la exdirectora de la Dirección Desconcentrada de Cultura-Loreto, a decir que la cultura loreтана «cosmopolita» surgió a través de la violencia y la ideología antiindígena.<sup>131</sup>

Más adelante en el siglo XX, tras la aprobación de la Ley 15600 en 1965 que otorgó exenciones fiscales en la Amazonía peruana, más empresarios y especuladores volvieron a interesarse en Iquitos. Ya que estos capitalistas recién llegados intentaron remodelar Iquitos en su propia visión, Alberto Ríos Moreno y Eduardo López afirman que tuvieron «sus pies en Iquitos pero su mente en Lima y Miami».<sup>132</sup> El antropólogo Jhonatan Rodríguez Macuyama nuevamente ayuda a comprender esta dinámica a través de su análisis del megaproyecto en curso del Puente Nanay, que conectará a Iquitos con pueblos cercanos como Mazán e Indiana:

He escuchado discursos políticos que hablan que la modernidad *está llegando*, porque se está construyendo un puente que unirá Iquitos con otras ciudades como Mazán o Indiana, no, y que esto va a representar un orgullo regional porque será el puente más largo que se ha construido en el Perú. Y allí dicen que la modernidad *está llegando* (...) a veces esa modernidad está vinculada con *algo traído de afuera*.<sup>133</sup>

<sup>128</sup> Ríos Moreno y López Hurtado 2014: 203.

<sup>129</sup> Barcia García 1983: 48.

<sup>130</sup> Dourojeanni 1990: 52.

<sup>131</sup> Ramírez Tamani 2014: 136.

<sup>132</sup> Ríos Moreno y López Hurtado 2014: 203.

<sup>133</sup> Entrevista con el autor, 30 de abril de 2022 (énfasis mío).

Tomando este análisis junto con la discusión sobre el auge del caucho y los empresarios con sus «mentes en Lima y Miami», se puede ver una idea generalizada de la «modernidad» como algo ajeno a Iquitos y que, por lo tanto, debe importarse de otro lugar. Esto resuena con el trabajo de Aníbal Quijano sobre la colonialidad del poder, donde describe «la pretensión europea de ser el productor y protagonista exclusivo de la modernidad». El contexto más amplio en juego en tal «modernización», para Quijano, es el sistema mundial caracterizado por la colonialidad del poder, capitalismo y eurocentrismo.<sup>134</sup> Su análisis es relevante tanto para la dinámica descrita en Iquitos como para la geografía imaginada de la «modernidad» en Lima. Los mototaxistas son clave para la extracción capitalista en cada ciudad, al igual que la economía del mototaxi en su conjunto. Notablemente, Honda dijo en 2008 que quieren «modernizar» los puertos de Iquitos para facilitar la venta y el envío de más motocarros a todo el Perú.<sup>135</sup> Este punto vuelve a enfatizar que los capitalistas —la misma categoría de personas consideradas «modernas» en Iquitos durante el auge del caucho y hoy en «Lima Top»— acumulan riqueza a través de la economía del mototaxi, mientras que los sustentos de los mototaxistas siguen siendo precarios.

Sin embargo, la perspectiva de Honda de que es necesario «modernizar» los puertos de Iquitos sugiere que la geografía imaginada de la «modernidad» allí es diferente a la de Lima. Si bien Lima tiene zonas claramente imaginadas por muchos como «modernas», esto es menos predominante en Iquitos. Esto está condicionado por los mismos discursos problemáticos que emanan de los desarrolladores de Lima, otras ciudades peruanas y del exterior que definen a Iquitos como «subdesarrollada». Tal dinámica significa que la «modernidad» en Iquitos se asocie más con proyectos y edificios específicos, por ejemplo, el Puente Nanay, que con zonas más amplias de la ciudad.<sup>136</sup>

<sup>134</sup> Quijano 2000: 544-545. Tenga en cuenta que Quijano también enfatiza la raza como la categoría básica que codifica los binarios falsos entre europeos y no europeos, como lo de «moderno» y «no-moderno».

<sup>135</sup> Bardales 2008.

<sup>136</sup> Véase Namba 2019, quien ofrece el concepto útil del fetiche infraestructural para

Otro ejemplo está en la sección anterior, donde se discutió la vigilancia de los mototaxistas, pues en Iquitos la «modernidad» está vinculada a las ideas de seguridad. En 2016, la alcaldesa Adela Jiménez inauguró «la Central de Seguridad Ciudadana más moderna del Perú» con el objetivo de «mantener el orden y la seguridad». <sup>137</sup> Jiménez y la municipalidad gastaron trece millones de soles en este centro, que cuenta con cincuenta kilómetros de fibra óptica y sesenta cámaras de seguridad repartidas por toda la ciudad. Otros proyectos recientes llamados «modernos» en Iquitos incluyen una terminal portuaria, el mercado modelo 3 de Octubre y un par de plazas. <sup>138</sup>

Hay que destacar esta ubicación de la «modernidad» en edificaciones y proyectos específicos en Iquitos, puesto que ayuda a explicar por qué los motocarristas pueden circular por casi toda la ciudad, mientras que en Lima existen amplias zonas donde se prohíbe el mototaxismo. A pesar de haber sido descrita como una «ciudad moderna» en el pasado, los discursos estatales y populares actualmente no definen a Iquitos como «moderna». Será revelador ver si surgen zonas de movilidad prohibida para motocarros en los próximos años, particularmente a medida que proyectos «modernos» como el Puente Nanay continúen conectando a Iquitos con redes de circulación más amplias. Esto apunta a otro factor clave que les da a los motocarristas más libertad de movimiento que la que tienen los mototaxistas en Lima: Iquitos sigue siendo la ciudad más grande del mundo a la que no se puede llegar por carretera, lo que ayuda a que los motocarros sean más factibles que importar más autos. Aquí vale la pena cuestionar si los funcionarios públicos y los desarrolladores consideran a Iquitos menos «moderno» debido a su relativa falta de conectividad, o si continúan retrasando sus promesas de mayor conectividad debido a la marginación de Iquitos dentro de su geografía imaginada de «modernidad». <sup>139</sup>

describir cómo ciertos tipos de infraestructuras se imbuyen de ideas de «modernidad» en la búsqueda de inversión.

<sup>137</sup> Redacción La Región 2016.

<sup>138</sup> Redacción La Región 2022a; Redacción La Región 2022b; Redacción La Región 2017.

<sup>139</sup> Aquí no se analiza si un proyecto que conecte a Iquitos con las redes viales más amplias del Perú —lo que no hace el Puente Nanay— sería positivo o negativo. Los colaboradores

Finalmente, es importante resaltar que esta relación problemática entre la «modernidad» urbana y la gobernanza de los mototaxis está en juego en otros contextos más allá del Perú. A pesar de que los mototaxistas conectan los espacios urbanos —trabajando contra la fronterización—, las autoridades en muchos lugares los consideran como obstáculos a sus visiones de «ciudades modernas». Un funcionario de Hawassa, Etiopía, le dijo a Daniel Mains que «Hawassa es una ciudad moderna. El mototaxi no es bueno para Hawassa».<sup>140</sup> De manera similar, Junxi Qian vincula la búsqueda de valores «modernos» de orden y control por parte de los funcionarios públicos en Guangzhou, China, con las formas en que los discursos estatales producen a los mototaxistas como «otros».<sup>141</sup> Estos análisis resuenan en Medellín, Colombia, donde un funcionario dijo que los mototaxistas tienen impactos negativos en los «ciudadanos buenos».<sup>142</sup> Mientras tanto, Will Rollason señala que en Kigali, Ruanda, el intento de los funcionarios para erradicar los mototaxis es parte de una búsqueda para atraer la inversión.<sup>143</sup> Estos casos muestran que los funcionarios y las élites de gran parte del mundo utilizan los discursos de molestia para justificar la exclusión de los mototaxistas de espacios urbanos «modernos».

A pesar de la vigilancia estricta, las economías del mototaxi continúan floreciendo rápidamente en todo el mundo, incluso en algunas ciudades con prohibiciones. Los mototaxistas no están pasivos frente a los esfuerzos políticos en su contra, y los servicios de tránsito «informales» son «una lógica organizativa urbana que no puede simplemente prohibirse».<sup>144</sup> Muchos mototaxistas también lo saben, y uno señaló que «sería muy difícil eliminar los mototaxis en San Miguel porque somos muchos».<sup>145</sup> Mototaxistas en otras zonas de Lima y en Iquitos citaron la existencia de

están divididos sobre este tema y sus aristas: ciertas posibilidades económicas junto con los riesgos de devastación ambiental y la influencia de los inversores externos.

<sup>140</sup> Mains 2019: 131.

<sup>141</sup> Qian 2019: 2933. Esos mismos funcionarios prohibieron las motos en un intento de restringir el mototaxismo.

<sup>142</sup> Cerquera Losada et al. 2019.

<sup>143</sup> Rollason 2013.

<sup>144</sup> Agbibo 2020.

<sup>145</sup> Entrevista con el autor, 31 de diciembre de 2021.

sus asociaciones y federaciones como una razón por la cual las autoridades no podrán expulsarlos de sus ciudades. Sin embargo, quizás las razones más fundamentales por que los mototaxistas seguirán jugando un papel clave en la producción del espacio urbano en el Perú son que muchas personas dependen de los mototaxistas para sus necesidades diarias de movilidad, y que muchas personas trabajan como mototaxistas para satisfacer sus necesidades diarias de supervivencia. Por lo tanto, aunque algunas municipalidades como Lince puedan prohibir los mototaxis, siguen siendo una parte vital de las ciudades peruanas. La pregunta más urgente, entonces, es si el trabajo de los mototaxistas seguirá siendo tan precario o si los funcionarios públicos tomarán medidas para mejorar sus condiciones laborales.<sup>146</sup> Esta última opción solo es posible si los funcionarios piensan con los mototaxistas y reconocen las contribuciones que hacen a sus ciudades.

#### **CONCLUSIÓN: A PENSAR CON LOS MOTOTAXISTAS**

Como se ha mostrado, existe una intensa polémica en torno a cómo y dónde los mototaxistas deben trabajar —y, por lo tanto, sobrevivir— en las ciudades peruanas. Pensar con mototaxistas, su trabajo y la materialidad de sus vehículos puede ayudar a abordar mejor ese tema al socavar los binarios falsos. La labor de los mototaxistas conecta los sistemas de transporte «informal» y «formal» y ayuda a crear redes de movilidad simbióticas. El motocarro se originó como una mezcla de motocicleta y carro: juntos formaron una nueva forma de moverse y de ganar un sustento. Estas reflexiones deberían motivarnos a imaginar sistemas urbanos más integrales: ciudades enteras en lugar de segregadas; redes de transporte completas en lugar de modos «informales» y «formales». En lugar de aceptar las categorías normativas de «formalidad» y «modernidad», pensar con mototaxistas genera un análisis más humanista de cómo las personas se mueven actualmente y el trabajo que hace posible

<sup>146</sup> Las asociaciones de mototaxistas ya tienen varias propuestas; por ejemplo, el actual proyecto de ley de FECHOMOT. Para comenzar, los funcionarios públicos deben considerar estas sugerencias.



Foto 2. Un motocarro bien colorido en Iquitos. Foto del autor.

esa movilidad. Idealmente, esta perspectiva llevaría a los funcionarios públicos y urbanistas a esforzarse por hacer menos precarios los sustentos de los mototaxistas y de todos los trabajadores «informales».

Se hace hincapié en la necesidad de pensar con los mototaxistas en parte porque ha habido pocos estudios de este colectivo en el Perú. En general, los académicos aún no han incorporado de manera significativa la perspectiva de los cientos de miles de mototaxistas en la Amazonía sobre su región, lo cual también es cierto para el millón de mototaxistas del Perú. Esto no es para criticar los estudios anteriores, sino para resaltar una forma generativa de continuar a partir de ellos. Esta tarea puede acercarnos al objetivo trazado por Victoria Santa Cruz en su libro *Ritmo: El eterno organizador*, donde postula que «despertar a la realidad» es «el único compromiso que merece la dedicación de nuestra vida». Ella también señala que «si hay desorden es porque existe el orden, si hay arritmia es porque existe el ritmo», y que «desde la pluralidad, desde el desorden, va organizándose la vida».<sup>147</sup>

<sup>147</sup> Santa Cruz 2004: 77 y 31.

Las perspectivas que ofrece Santa Cruz pueden servir como antídoto contra el pensamiento binario, y son particularmente útiles en cuanto a la economía del mototaxi y el transporte «informal». Su perspectiva sobre el «desorden» y el «orden» también aplica a la «formalidad» y la «informalidad», que son conceptos unidos que no podrían existir el uno sin el otro. Además, ella sugiere que el movimiento en sí desdibuja los límites y revela la «relacionalidad» entre las personas. Esto recuerda la perspectiva de un motocarrista de Iquitos, quien contó que «me encanta estar en la calle, me encanta el ritmo de trabajo como motocarrista»; tal vez hay oportunidades para que más personas aprecien este ritmo.<sup>148</sup> Jhon Gonzales amplió esta idea en su entrevista: «lo más bonito de manejar motokar, para mí, ha sido tener memoria. Memoria de recordar las calles, calles que nunca conocí, gracias al mototaxi conocí a la gente [...] al fin, aprendí». Su reflexión puede servir como un recordatorio de que los mototaxistas tienen conocimientos y sabiduría sobre sus ciudades y las personas que las habitan. Al pensar con ellos, podríamos deshacer los falsos binarios que marcan muchos análisis, tantos académicos como populares, del espacio urbano.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agbibo, Daniel E. 2020. «How informal transport systems drive African cities». *Current History*. Volumen 119, número 817: 175-181. <https://doi.org/10.1525/curh.2020.119.817.175>
- Ampuero, Carlos. 2016. «Motocarristas se enfrentaron a la policía en segundo día de protesta». *La Región*. Iquitos, 13 de febrero. <https://diariolaregion.com/web/motocarristas-se-enfrentaron-a-la-policia-en-segundo-dia-de-protesta/>.
- AP Noticias Perú. 2020. «La Victoria: Fiscalizadores destrozan mototaxi durante operativo». AP Noticias Perú. Lima, 1 de diciembre. <https://www.apnoticias.pe/peru/el-popular/la-victoria-fiscalizadores-destrozaron-mototaxi-durante-operativo-video-242808>.
- Back, Michele y Virginia Zavala (eds.). 2017. *Racismo y lenguaje*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Barcia García, Fernando. 1983. *Iquitos, capital de la Amazonía peruana*. Iquitos: Roger Rumrill.

<sup>148</sup> Entrevista con el autor, 24 de julio de 2019.

- Bardales, Edwin. 2008. «Honda inauguró planta de ensamblaje de motocicletas en Iquitos con inversión de S/. 10 millones». *Andina*. Iquitos, 19 de febrero. <https://andina.pe/agencia/noticia-honda-inauguro-planta-ensamblaje-motocicletas-iquitos-inversion-s-10-millones-162060.aspx>.
- Bielich, Claudia. 2009. *La guerra del centavo: una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*. Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social, e Instituto de Estudios Peruanos.
- Burgos Ortiz, Sonia Yanira. 2016. «El mototaxismo: un medio de transporte urbano como alternativa económica en San Juan de Pasto». *Revista de Sociología de la Universidad de Nariño*. Volumen 5: 11-27.
- Calagua, Rafael. 2020. «Zonas de Lima Top y Lima Moderna son las únicas con potencial para inversiones inmobiliarias». *El Comercio*. Lima, 29 de enero. <https://elcomercio.pe/economia/peru/zonas-de-lima-top-y-lima-moderna-son-las-unicas-con-potencial-para-inversiones-inmobiliarias>.
- Calderón Cockburn, Julio. 2005. *La ciudad ilegal: Lima en el siglo XX*. Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Calderón Cockburn, Julio. 2019. «El estado y la informalidad urbana. Perú en el siglo XXI». *PLURIVERSIDAD*. Número 3: 45-64. <https://doi.org/10.31381/pluriversidad.v3i3>
- Camones Soriano, Lady Mercedes. 2022. «Proyecto de ley que declara el 26 de octubre de cada año como el día nacional del mototaxista. Proyecto de Ley N°1273/2021-CR». Congreso de la República del Perú. Lima, 9 de febrero. <https://congreso.gob.pe/archivo/PL0127320220209>.
- Canziani, José. 2018. «Territorios amazónicos y desarrollo urbano: Apuntes críticos de espacios en conflicto». En Desmaison, Belén (ed.). *CASA: Ciudades Auto-Sostenibles Amazónicas*. Lima: CASA, 305-320.
- Centro de Noticias del Congreso. 2022. «Plantean que el 26 de octubre sea declarado el Día Nacional del Mototaxista». Iquitos, 5 de abril. <https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/plantean-que-el-26-de-octubre-sea-declarado-el-dia-nacional-del-mototaxista/>.
- Cerquera, Óscar, Cristian Orjuela y Sebastián Ferrari. 2019. «Mototaxismo y hurto a personas: Evaluación de impacto a partir del modelo de diferencias en diferencias». *Revista Facultad de Ciencias Económicas*. Volumen 27, número 2: 33-50. <https://doi.org/10.18359/rfce.3788>
- Chen, Martha Alter y Joann Vanek. 2013. «Informal employment revisited: Theories, data & policies». *Indian Journal of Industrial Relations*. Volumen 48, número 3: 390-401.
- Ching Ruiz, César. 2013. «Motocarros: Motores y motivos de contaminación ambiental». *Kanatari*. Número 1483: 8724-8726.

- Cruzado Álvarez, Vanessa. 2021. «AR-Torito» y la historia detrás de la mototaxi robot de cinco metros hecha con materiales reciclados». *El Comercio*. Lima, 16 de agosto. <https://elcomercio.pe/somos/historias/transformers-la-historia-detras-de-ar-torito-la-mototaxi-robot-de-cinco-metros-para-celebrar-el-bicentenario-en-cusco>.
- De Soto, Hernando, Enrique Ghersi y Mario Ghibellini. 1987. *El otro sendero: la revolución informal*. Lima: Instituto Libertad y Democracia.
- Diaz Olvera, Lourdes, Didier Plat y Pascal Pochet. 2019. «Looking for the obvious: Motorcycle taxi services in Sub-Saharan African cities». *Journal of Transport Geography*. Volumen 88, número C. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102476>
- Doherty, Jacob. 2017. «Life (and limb) in the fast lane: disposable people as infrastructure in Kampala's boda boda industry». *Critical African Studies*. Volumen 9, número 2: 192-209. <https://doi.org/10.1080/21681392.2017.1317457>
- Doherty, Jacob. 2020. «Motorcycle taxis, personhood, and the moral landscape of mobility». *Geoforum*. Volumen 136: 242-250. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.04.003>
- Dourojeanni, Marc J. 1990. *Amazonía ;Qué hacer?* Iquitos: Centro de Estudios Teológicos de la Amazonía.
- Driant, Jean-Claude. 1991. *Las barriadas de Lima: Historia e interpretación*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Escobedo, Luis. 2013. «Colonial heritage in multi-ethnic societies: Undercover racism in twenty-first-century Peru». *Studia z Geografii Politycznej i Historycznej*. Volumen 2: 109-137.
- Espacio Público TV. 2019. «Origen del mototaxi». YouTube. 5 de abril. <https://www.youtube.com/watch?v=EGJ9HurYxv8>.
- Espinoza, Juan Miguel. 2015. «Entre criollos y modernos: Género, raza y *modernidad criolla* en el proyecto editorial de la revista *Varietades* (Lima, 1908-1919)». *Histórica*. Volumen 39, número 1: 97-136.
- Evans, James, Jennifer O'Brien y Beatrice Ch Ng. 2018. «Towards a geography of informal transport: mobility, infrastructure and urban sustainability from the back of a motorbike». *Transactions of the Institute of British Geographers*. Volumen 43, número 4: 674-688. <https://doi.org/10.1111/tran.12239>
- Exitosa Noticias. 2019. «Puerto Maldonado: Declaran insólitamente al servicio de mototaxi como patrimonio cultural». YouTube. 5 de agosto. <https://www.youtube.com/watch?v=4Qxu0n3aV-w>.
- Ezeibe, Christian C. et al. 2017. «Work on wheels: Collective organizing of motorcycle taxis in Nigerian cities». *International Development Planning Review*. Volumen 39, número 3: 249-273. <https://doi.org/10.3828/idpr.2017.10>
- Fanon, Frantz. 2004. *The wretched of the earth*. Nueva York: Grove Press.

- FEDETRAVEM (Federación de Transportistas en Vehículos Menores de Magdalena del Mar, Pueblo Libre y San Miguel). 2022. «Comunicado No. 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.
- Frey, Bronwyn. 2020. «Platform labor and in/formality: Organization among motorcycle taxi drivers in Bandung, Indonesia». *Anthropology of Work Review*. Volumen 41, número 1: 36-49. <https://doi.org/10.1111/awr.12187>
- Gandolfo, Daniella. 2009. *The city at its limits: Taboo, transgression, and urban renewal in Lima*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Gaviria Navarro, Sarah. 2016. «Análisis del servicio de los mototaxistas a los turistas en el aeropuerto internacional coronel Fap. Francisco Secada Vignetta». Tesis de licenciatura en Turismo y Hotelería. Iquitos: Universidad Científica del Perú.
- Gerencia de Estudios Económicos de la AAP. 2021. «Informe del sector automotor a diciembre 2021». Asociación Automotriz del Perú. <https://aap.org.pe/informes-estadisticos/diciembre-2021/Informe-Diciembre-2021.pdf>.
- Ghertner, Asher. 2015. *Rule by aesthetics: World-class city making in Delhi*. Oxford: Oxford University Press.
- Gonzales de Olarte, Efraín. 1998. *El neoliberalismo a la peruana: Economía política del ajuste estructural, 1990-1997*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Consorcio de Investigación Económica.
- Graeter, Stefanie. 2020. «Infrastructural incorporations: Toxic storage, corporate indemnity, and ethical deferral in Peru's neoextractive era». *American Anthropologist*. Volumen 122, número 1: 21-36. <https://doi.org/10.1111/aman.13367>
- Greene, Shane. 2016. *Punk and revolution: 7 more interpretations of Peruvian reality*. Durham: Duke University Press.
- Holston, James. 1989. *The modernist city: An anthropological critique of Brasília*. Chicago y Londres: The University of Chicago Press.
- Ique Chujutalli, Brenda Milagros y Claudia Nogueira. 2017. «Incidencia, factores de riesgo y prevención de lumbalgia por método pilates en dos asociaciones de mototaxistas de Iquitos, 2016». Tesis de licenciatura en Tecnología Médica. Iquitos: Universidad Científica del Perú.
- Jauregui-Fung, Franco et al. 2019. «Anatomy of an informal transit city: Mobility analysis of the metropolitan area of Lima». *Urban Science*. Volumen 3, número 3. <https://doi.org/10.3390/urbansci3030067>
- Jiménez, Félix. 2017. *Veinticinco años de modernización neocolonial: Crítica de las políticas neoliberales en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Kamete, Amin. 2013. «On handling urban informality in southern Africa». *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*. Volumen 95, número 1: 17-31. <https://doi.org/10.1111/geob.12007>

- Latham, Michael E. 2003. «Modernization, international history, and the Cold War world». En David C. Engerman et al. (eds.). *Staging growth: Modernization, development, and the global Cold War*. Amherst y Bostón: University of Massachusetts Press, 1-22.
- La Victoria 2019a. «Municipio busca minimizar la informalidad en el Emporio Comercial». Municipalidad de La Victoria. Lima, 27 de febrero. <https://www.munilavictoria.gob.pe/index.php/noticias/item/2-municipio-busca-minimizar-la-informalidad-en-el-emporio-comercial>.
- La Victoria 2019b. «Megaoperativo limpia transitada calle de informalidad y delincuencia». Municipalidad de La Victoria. Lima, 9 de septiembre. <https://www.munilavictoria.gob.pe/index.php/noticias/item/194-pari-nacochas>.
- La Victoria 2019c. «Forsyth a líderes empresariales: “La Victoria se proyecta a convertirse en una ciudad moderna”». Municipalidad de La Victoria. Lima, 16 de mayo. <https://www.munilavictoria.gob.pe/index.php/noticias/item/65-inversion-lavictoria>.
- Ledgard Parró, Reynaldo. 2015. *La ciudad moderna: textos sobre arquitectura peruana*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Lerner, Adrián. 2022. «“The abyss”: Erosion and inequality in the urbanization of Amazonia». The Metropole: Official Blog of the Urban History Association. <https://themetropole.blog/2022/01/27/the-abyss-erosion-and-inequality-in-the-urbanization-of-amazonia/>
- Leyva Gonzales, Gossie. 2017. «Condiciones laborales y calidad de vida de mototaxistas de un distrito de Lima, Perú». *Revista de Ciencia y Arte de Enfermería*. Volumen 2, número 2: 6-11.
- Lima Cómo Vamos. 2019. «Lima y Callao según sus ciudadanos: Décimo informe urbano de percepción sobre calidad de vida en la ciudad». Lima Cómo Vamos. [http://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Encuesta-2019\\_web.pdf](http://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Encuesta-2019_web.pdf)
- López, Diana M. 2017. «El 60% de asaltos en Iquitos se hacen usando motocicletas». *La Región*. Iquitos, 17 de julio. <https://diariolaregion.com/web/el-60-de-asaltos-en-iquitos-se-hacen-usando-motocarrros/>.
- López, Diana M. 2018. «Unos 30 mil motocarristas no cumplieron con pintado de placas en toldos». *La Región*. Iquitos, 20 de diciembre. <https://diariolaregion.com/web/unos-30-mil-motocarristas-no-cumplieron-con-pintado-de-placas-en-toldos/>.
- Luciano, José. 2012. *Los afroperuanos: racismo, discriminación e identidad*. Lima: Centro de Desarrollo Étnico.
- Ludeña, Willy. 2002. «Lima: Poder, centro y centralidad: Del centro nativo al centro neoliberal». *EURE*. Volumen 28, número 83.
- Mains, Daniel. 2019. *Under construction: Technologies of development in urban Ethiopia*. Durham: Duke University Press.

- Matos Mar, José. 1984. *Desborde popular y crisis del Estado: el nuevo rostro del Perú en la década de 1980*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Mbembe, Achille. 2019. «Bodies as borders». *From the European South*. Número 4: 5-18.
- Méndez, Cecilia G. 2011. «De indio a serrano: Nociones de raza y geografía en el Perú (siglos XVIII-XXI)». *Histórica*. Volumen 35, número 1: 53-102.
- Municipalidad de Lima. 2020. «Municipalidad de Lima y Policía Nacional efectuaron operativo contra mototaxis informales en el Cercado». Lima, 20 de octubre. <https://www.munlima.gob.pe/2020/10/20/municipalidad-de-lima-y-policia-nacional-efectuaron-operativo-contramototaxis-informales-en-el-cercado/>.
- Municipalidad Provincial de Maynas, 2021. «Tránsito de Maynas realizó operativo a motocarros que no llevan placa pintada en el toldo». Iquitos, 18 de noviembre. <https://www.gob.pe/institucion/munimaynas/noticias/559767-transito-de-maynas-realizo-operativo-a-motocarros-que-no-llevan-placa-pintada-en-el-toldo>.
- Najar, Fernando. 1999. «El transporte en motocarros: ¿Un mal necesario?». *Kanatari*. Número 755: 8-10.
- Najar, Fernando. 2013. «Motocarristas: de lo informal a la informalidad». *Kanatari*. Número 1003: 39.
- Namba, Miki. 2019. «Becoming a city: Infrastructural fetishism and scattered urbanization in Vientiane, Laos». En Penny Harvey, Casper Bruun Jensen y Asturo Morita (eds.). *Infrastructures and social complexity: A companion*. Londres y Nueva York: Routledge, 76-86.
- Naybor, Deborah, Jessie P.H. Poon y Irene Casas. 2016. «Mobility disadvantage and livelihood opportunities of marginalized widowed women in rural Uganda». *Annals of the American Association of Geographers*. Volumen 106, número 2: 404-412.
- Noticias Latina. 2019. «Usain Bolt llegó al Perú y retó a una mototaxi». YouTube. Lima, 2 de abril. <https://www.youtube.com/watch?v=BWEGGjUVh00>.
- Noticias Latina. 2020. «Cerca de 1 millón de peruanos se dedican a manejar mototaxis». 3 de abril. <https://www.latina.pe/noticias/90/informe-especial/cerca-de-1-millon-de-peruanos-se-dedican-a-manejar-mototaxis>.
- Perú 21. 2020. «La historia del mototaxi: ¿Dónde se originó y cómo llegó a Perú?». YouTube. 13 de julio. <https://www.youtube.com/watch?v=6AUszA7KM3I&t=17s>.
- Pierre, Jemima. 2019. «The Racial Vernaculars of Development: A view from West Africa». *American Anthropologist*. Volumen 122, número 1: 86-98. <https://doi.org/10.1111/aman.13352>
- Pinedo, Jorge. 2018. «Mototaxis en el reino del caos y la informalidad». *Diario Correo*. 15 de abril, Lima. <https://diariocorreo.pe/edicion/lima/mototaxis-en-el-reino-del-caos-y-la-informalidad-813537/>.

- Qian, Junxi. 2015. «No right to the street: Motorcycle taxis, discourse production and the regulation of unruly mobility». *Urban Studies*. Volumen 52, número 15: 2922-2947.
- Quijano, Anibal y Michael Ennis. 2000. «Coloniality of power, eurocentrism, and Latin America». *Nepantla: Views from South*. Volumen 1, número 3: 533-580.
- Ramírez Tamani, Maritza. 2014. «Iquitos, ciudad Indígena». En Varón Gabai, Rafael y Carlos Maza (eds.). *Iquitos*. Lima: Telefónica, 136-139.
- Redacción El Peruano. 2022. «Prohíben tránsito de mototaxis en el distrito de Lince». *Diario Oficial El Peruano*. Lima, 2 de enero. <https://elperuano.pe/noticia/136609-prohiben-transito-de-mototaxis-en-el-distrito-de-lince>.
- Redacción La Región. 2016a. «Hoy Adela Jiménez inaugura Central de Seguridad Ciudadana más moderna del país». *La Región*. Iquitos, 5 de diciembre. <https://diariolaregion.com/web/hoy-adela-jimenez-inaugura-central-de-seguridad-ciudadana-mas-moderna-del-pais/>
- Redacción La Región. 2016b. «Municipalidad de Maynas continúa operativos para combatir la informalidad». *La Región*. Iquitos, 10 de junio. <https://diariolaregion.com/web/municipalidad-de-maynas-continua-operativos-para-combatir-la-informalidad/>.
- Redacción La Región. 2017. «Gestión de Adela Jiménez construirá 2 modernas plazas en la ciudad de Iquitos». *La Región*. Iquitos, 13 de junio. <https://diariolaregion.com/web/gestion-de-adela-jimenez-construira-2-modernas-plazas-en-la-ciudad-de-iquitos/>
- Redacción La Región. 2022a. «Modernas instalaciones de la terminal portuaria de Iquitos al servicio de la población al costo social». *La Región*. Iquitos, 1 de julio. <https://diariolaregion.com/web/modernas-instalaciones-de-la-terminal-portuaria-de-pasajeros-de-iquitos-al-servicio-de-la-poblacion-a-un-costo-social/>.
- Redacción La Región. 2022b. «Alcalde Sanjurjo inaugurará pronto moderna infraestructura de mercado modelo». *La Región*. Iquitos, 2 de febrero. <https://diariolaregion.com/web/alcalde-sanjurjo-inaugurara-pronto-moderna-infraestructura-de-mercado-modelo/>
- Redacción RPP. 2021. «Más de 77% de peruanos trabajaron en la informalidad en el último año, según el INEI». *RPP*. Lima, 15 de junio. <https://rpp.pe/economia/economia/mas-77-de-peruanos-trabajaron-en-la-informalidad-en-el-ultimo-ano-segun-el-inei-noticia-1342301>
- Ríos Moreno, Alberto y Eduardo Durand López Hurtado. 2014. «Iquitos, urbanismo y arquitectura». En Varón Gabai, Rafael y Carlos Maza (eds.). *Iquitos*. Lima: Telefónica, 200-206.
- Rojas Ríos, Max Junior. 2019. «Quiero hacer un agradecimiento público... de corazón». Facebook. Iquitos, 6 de diciembre. <https://www.facebook.com/maxjunior.rojasrios/posts/1877037325761333>

- Rollason, Will. 2013. «Performance, poverty and urban development: Kigali's motari and the spectacle city». *Afrika Focus*. Volumen 26, número 2: 9-29.
- Sánchez Arce, César. 2013. «Ing. Octavio Mavila Medina in memoriam». *La Región*. Iquitos, 16 de octubre. <https://diariolaregion.com/web/ing-octavio-mavila-medina-in-memorian/>
- Santa Cruz, Victoria. 2004. *Ritmo: el eterno organizador*. Lima: PetroPerú S.A.
- Santos-Granero, Fernando. 2005. «Las fronteras son creadas para ser transgredidas: Magia, historia y política de la antigua divisoria entre Andes y Amazonía en el Perú». *Histórica*. Volumen 29, número 1: 107-148.
- Santos-Granero, Fernando et al. 2002. *La frontera domesticada: Historia económica y social De Loreto, 1850-2000*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Stiglich, Matteo. 2021. «Unplanning urban transport: Unsolicited urban highways in Lima». *Environment and Planning A: Economy and Space*. Volumen 53, número 6: 1490-1506. <https://doi.org/10.1177/0308518X211007867>
- Trouillot, Michel-Rolph. 2002. «The otherwise modern: Caribbean lessons from the savage slot». En Bruce Knauft (ed.). *Critically modern: Alternatives, alterities, anthropologies*. Bloomington: Indiana University Press, 220-240.
- Uzzell, Douglas. 1987. «A homegrown mass transit system in Lima, Peru: A case of generative planning». *City & Society*. Volumen 1, número 1: 6-34.
- Varón, Rafael. 2015. «Peru by mototaxi». *Smithsonian Folklife Festival*. 23 de marzo. <https://festival.si.edu/blog/2015/peru-by-mototaxi/>
- Viatori, Maximilian y Brandon Scheuring. 2020. «Saving the Costa Verde's waves: Surfing and discourses of race-class in the enactment of Lima's coastal infrastructure». *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*. Volumen 25, número 1: 84-103. <https://doi.org/10.1111/jlca.12460>
- Vega Centeno, Pablo. 2004. «Movilidad y vida cotidiana de mujeres de sector popular de Lima. Un análisis del testimonio de la señora Eufemia». *Antropológica*. Volumen 22, número 22: 31-62.
- Vega Centeno, Pablo. 2006. «El espacio público: La movilidad y la revaloración de la ciudad». *Cuadernos: Arquitectura y Ciudad*. Volumen 3.
- Vega Centeno, Pablo. 2017. «La desigualdad invisible: El uso cotidiano de los espacios públicos en la Lima del siglo XXI». *Territorios*. Número 36: 23-46.
- 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*. Número 4: 1-25.
- Vigo, Manuel. 2013. «Though modernizing fast, informality remains the beating heart of my city». *The Rockefeller Foundation: Informal City Dialogues*. <https://nextcity.org/informalcity/entry/though-modernizing-fast-informality-remains-the-beating-heart-of-my-city>.

Wood, Astrid, Wojciech Kębłowski y Tauri Tuvikene. 2020. «Decolonial approaches to urban transport geographies: Introduction to the special issue». *Journal of Transport Geography*. Volumen 88. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102811>

Recibido: 08 de marzo de 2023

Aceptado: 03 de mayo de 2023