



RAÍCES

Revista de Ciencias Sociales y Políticas

Año 8 | Edición N°16 2024

Pueblos, Cultura e *Identidad*

Las Mototaxis en Nagarote:
Aportes para una antropología vial

● Mario Miguel
Cienfuegos Narváez



Año 8. Julio-Diciembre 2024
Fecha de recepción: 10/06/2024
Fecha de aceptación: 20/07/2024

DOI:10.5377/raices.v8i16.19915

Las Mototaxis en Nagarote: Aportes para una antropología vial

The Mototaxis in Nagarote:
Contributions to a road anthropology

Mario Miguel Cienfuegos Narváez ●

mciemfuegos@unan.edu.ni

<https://orcid.org/0000-0003-3106-4974>

Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua
(UNAN - Managua)

Resumen

La presente investigación, analiza un problema emergente en las pequeñas ciudades en el contexto de la modernización urbana, la Antropología vial surge como un enfoque necesario para comprender las transformaciones socioculturales emergentes de la interacción humana y el entorno vial.

En este sentido, se explora desde la experiencia etnográfica en el municipio de Nagarote, sobre la propuesta de la antropología simbólica, donde las señales viales, se transforman en símbolos una vez que son interpretados y la manera en que estas interpretaciones, trastoca los comportamientos, revela las dinámicas cambiantes de la sociedad contemporánea y las prácticas de movilidad. Como fenómeno de particular interés, se retoma el caso de la proliferación de las mototaxis, tanto adaptación local a la modernización, como a la creciente demanda de solución para el transporte y otros problemas propios del mismo fenómeno.

Palabras clave: *Antropología vial, modernidad, antropología urbana, Nagarote, rebeldía simbólica.*

Abstract

The investigation analyzes an emerging problem in small cities in the context of urban modernization, road anthropology emerges as a necessary approach to understand the emerging sociocultural transformations of human interaction in the road environment.

In this sense, it's Explored from the ethnographic experience in municipality of Nagarote, on the proposal of symbolic anthropology, where roads sings are transformed into symbols once interpreted and the way in which these interpretations disrupt behaviors, reveal the changing dynamics of society, contemporary society and mobility practices, as a phenomenon of particular interest, the case of the proliferation of motorcycle taxis is taken up, both local adaptation to modernization, and the growing demand for solutions for transportation and other problems inherent to the same phenomenon.

Keywords: *Road anthropology, modernity, urban anthropology, Nagarote, symbolic rebelliousness.*

Introducción

El estudio de las mototaxis en Nagarote con un enfoque cultural es pionero. A nivel de producción científica, se cuenta con estudios propios de la administración municipal local, donde se tiene registro de la cantidad y miembros de cooperativas que ofrecen el servicio de mototaxis; así como, pequeñas menciones en tesis de licenciatura e ingenierías; pero no así trabajos científicos específicos y con enfoque cultural.

Hablar de mototaxis, es vehicular hacia la ciencia, nuevas experiencias sociales, donde necesariamente se involucra la Antropología en el sentido de la interpretación cultural de los signos convirtiéndolos en símbolos culturales que forman parte de la vida cotidiana de la población nagaroteña.

Conscientes de que las mototaxis son un nuevo fenómeno en el municipio, estas generan respuestas sociales a los mismos, donde se dejan ver imágenes que trastocan la seguridad, el peligro, la adrenalina, lo novedoso; es decir generan cambios sociales.

Metodológicamente, se hizo visitas de campo, primadas principalmente por el método Etnográfico, este se desarrolló entre los años 2022 y 2023, una serie de visitas a la alcaldía municipal y entrevistas con funcionarios de esta misma institución y población local; así como la experiencia propia de la necesidad de movilización interna, permite observar la necesidad de estudiar, la cultura de transporte en Nagarote, específicamente la referida a las mototaxis.

Luego de conversaciones con los protagonistas vinculados con este medio de transporte, surgen las primeras ideas, de ahí la necesidad de darle fortaleza teórica al tema, de manera

que se procede a la tarea de la búsqueda y rescate de información científica y administrativa relacionada con la temática, al constatar el vacío de los estudios con enfoque cualitativo sobre las mototaxis, se refuerza la visión de emprender y fortalecer la investigación.

Los materiales utilizados para esta investigación fueron la guía de observación y entrevistas, que permitieron obtener buena cantidad de información etnográfica; así como, el teléfono, en tanto dispositivo comunicacional que hoy por hoy se ha convertido en una herramienta flexible, fácil de transportar y con múltiples funciones como la cámara fotográfica, grabador de voz, cámara de video, herramienta para geo posicionar y crear mapas.

El uso de software QDA Miner Lite, permite la clasificación y codificación de los datos etnográficos, para luego proceder al análisis de éstos y la presentación de resultados, donde se vinculan los datos de campo con los resultados de la investigación científico-documental.

La metodología permitió la sistematización de información de fuentes primarios y secundarias, con lo que fue posible la fundamentación y contextualización teórica de la antropología vial, así como la experiencia en Nagarote, contexto donde se desarrolló la investigación.

Antropología vial: buscando entre conceptos

Los seres humanos por naturaleza, hacemos un reconocimiento del espacio, esto es posible gracias a la trashumancia, entendida aquí como recorridos que nos permiten tener el control de recursos vitales para la existencia de los grupos humanos; es decir, la construcción de mapas mentales sobre la experiencia, en los que trazamos rutas eficientes para poder desplazarnos en el espacio, según los intereses particulares que conllevan a este, mismas que con el paso del tiempo y dada su relevancia se pueden transformar en cosas de interés público. Al respecto del espacio, el antropólogo nicaragüense Mario Miguel Cienfuegos Narváez señala que:

Se plantean dos realidades del espacio. Por un lado, el espacio creado nos remite a la situación político-administrativa, el trazo de calles, calzadas, donde el llamado ordenamiento territorial tiene supremacía y las municipalidades como órgano rector de descentralización gubernamental, sean vistas como grandes empresas encargadas de obras de infraestructura. El otro, el espacio vivido está constituido por las formas de significación que le imprime la cultura (Cienfuegos, 2016, p. 41)

Sea cual fuere el concepto que emplea Cienfuegos, la realidad vial, transcurre por ambos espacios, el creado y el vivido. Es aquí donde se echa mano de la propuesta de Christian Grimaldo, antropólogo social mexicano, que al respecto de la antropología vial, considera que “El papel de la antropología en el estudio de las conductas viales, las relaciones entre infraestructuras materiales y estructuras simbólicas, las expresiones políticas de la movilidad urbana y la discusión de diversas ideas y posturas” (Grimaldo, 2014, p. 152)

La antropología vial, se puede ubicar como parte de los estudios de la Antropología Urbana, fundamentada en la Escuela de Chicago, esta misma se dedicó a temas propios de la primera mitad del siglo XX (Homobono, 2000) Chicago experimentó un rápido crecimiento, donde confluyen diferentes identidades culturales que se encuentran en un espacio, en el que las tensiones sociales trastocan los usos del espacio, el orden moral, la modernidad, el territorio, movimientos étnico-culturales, segregación/integración, movilidad, identidades, itinerarios, redes de relaciones y muchos fenómenos nuevos susceptibles de estudio en la ciudad.

Pablo Wright, antropólogo argentino, pionero de los estudios viales en Latinoamérica, se encuentra desde finales de la década de los años de 1980 en la ciudad de Buenos Aires, con un problema epistémico, en el sentido de llamar a esta nueva problemática de estudio como Etnografía Vial o Antropología Vial.

El problema epistémico, radica en la escasez de estudios en términos viales con perspectiva antropológica; por lo que antes de formular teorías, necesitaba un fuerte componente metodológico, donde la etnografía prima por la descripción e interpretación de las realidades, sumado a esto, el esquema del antropólogo francés Claude Levy Strauss (1995), quien señala que para hacer antropología, primeramente se debe plantear la etnografía, luego el estudio comparado o etnología y finalmente el análisis de estos responde a lo que él llama Antropología. Es en este sentido es que inicialmente se llamó etnografía vial. Así lo confirma Wright:

En el origen del tema, siempre pensé en llamarla etnografía vial, fiel al término que, desde fines de la década de 1980, se usa a veces como sinónimo de antropología, y en honor de su potente dispositivo metodológico, el trabajo de campo etnográfico. Durante los dos primeros años de la investigación, que fueron muy fragmentarios, preliminares y tímidos por la inexistencia de bibliografía que nos diera apoyo conceptual y por qué no decirlo, de legitimidad académica, lo nuestro fue un plan piloto de etnografía vial. (Wright, 2007, p. 4)

El mismo autor explica que el uso de la locución griega tropos, para llamar “antropología vial”, surge al redactar un artículo periodístico en el año 2007, donde consideró el concepto de antropología vial y no etnografía vial, por ser más comprensible para los lectores especializados y público en general.

Es así como, poco a poco comienza a tomar cuerpo temático, conceptual, teórico y epistémico el tema de la Antropología Vial, desde lo plenamente observable, hasta los susceptible de interpretación simbólica; para de esta manera dar carácter antropológico al tema vial y así diferenciarse de otras ciencias que dan aportes a este estudio, como Ingeniería vial, Estudios de Impacto Ambiental, Geografía Humana, Diseño de vías, Ingeniería hidráulica, arquitectura entre otras. Al respecto Richard Grimaldo explica que desde la Antropología:

Se profundiza en algunos detalles como la rebeldía simbólica de los transeúntes urbanos, el diseño e implementación de metodologías móviles para la investigación y las conductas viales como un campo en disputa entre el Estado y los ciudadanos en el contexto de América Latina. (Grimaldo, 2014, p. 152)

La ciudad sólo como objeto de estudio, es demasiado amplia como para lograr hacer investigaciones científicas de la totalidad, tanto por el tiempo que implica, como por el espacio que esta abarca y demanda para los estudios de los fenómenos urbanos; por lo que, en primera instancia se debe tener el cuidado de definir el objeto o bien el qué, cómo, cuándo, dónde, por qué, quién y para qué de la ciudad se va a estudiar.

El estudio de la Antropología Vial debe considerar según Wriqth (2019) como lugar etnográfico del campo vial, los signos viales que socialmente son aprehendidos como símbolos, entre los que el autor destaca los semáforos, cruces peatonales, signos de pare, ceda el paso; es decir, toda la señalización que regula el tránsito y la movilidad en el espacio.

No se puede reducir todo al estudio de la Antropología vial, como las condiciones materiales; sino, como lo advierte Pablo Wriqth en la entrevista publicada por Grimaldo (2017) a la moralidad práctica, entendida como lo que se aprende a hacer, lo negociado, lo socializado, lo impuesto, lo transmitido, todo aquello que se aprende en la vida cotidiana, eso que se llama experiencia simbólica.

Si de Antropología Vial se trata, se pueden echar miradas sobre los estudios prácticos, producción teórica y los ámbitos temáticos que pueden relacionarse con antropología urbana, de la movilidad, del transporte, del espacio, cultura vial, infraestructura vial, acceso a la ciudad e inclusión, comportamiento vial, seguridad vial, interacción social y tráfico entre otras. A este punto, es preciso definir lo que se conoce por espacio vial, en este sentido Pablo Wright, señala que:

El espacio vial por definición, en un Estado moderno, es un espacio reglamentado, aun cuando haya una aparente libertad total de desplazamiento según la voluntad de los actores sociales. (Wright, 2020, p. 16)

En los Estados modernos, existen cuerpos normativos legales reconocidos en el derecho positivo, que regulan e indican las formas de convivencia y comportamiento que deben observar los conductores que habitan el territorio que comprende la jurisprudencia, sin excepción alguna. En el caso que nos ocupa, se refiere a la movilidad y desplazamiento reconocido por las leyes.

Aparente libertad, porque esta, está regulada por el señalamiento vial; es decir, la conducta vial está regulada por leyes viales cuya representación simbólica son las señales viales; sin embargo, en Nicaragua, la Ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito, ley no. 431 del año 2003, en su artículo 120 establece el derecho de preferencia de

los peatones. Esto en la práctica se traduce como que “el peatón siempre tiene la razón”; sin embargo, el irrespeto a estructuras viales que se han dispuesto para seguridad de los peatones por parte de conductores es muy frecuente.

La realidad práctica es que sea por desconocimiento, imprudencia vial, desconexiones culturales viales, anarquía vial o rebeldía simbólica, se impone el derecho consuetudinario, la gente desplazándose según la costumbre; es decir, intervienen al menos tres elementos: el Estado, la sociedad con su estructura social y la cultura.

Esta situación aparentemente contradictoria entre lo normado legalmente y la costumbre, se puede visualizar en la experiencia del antropólogo escocés Víctor Turner (1985) quien reconoce dos formas de analizar los dramas sociales; por un lado inicia con el reconocimiento de las normas jurídicas formales que intervienen en los rituales y por otro, las experiencias particulares que permiten el surgimiento de conflictos entre sujetos o grupos participantes desde puntos de vista más allá de lo normado, permitiendo procesos de reflexividad, en el que aparecen nuevos significados desde la experiencia, propiciando así nuevas dinámicas sociales.

Si se analiza la Antropología Vial desde la perspectiva de Turner, necesariamente debemos pensar en los performances sociales o dramas sociales, pues son característicos del proceso de relaciones e interacciones sociales humanas. Éste señala que:

La vida “ordinaria” del día a día está en modo indicativo, en que se espera la operación invariante de causa y efecto, de la racionalidad y del sentido común. En cambio, la fase liminal se encuentra en “modo subjuntivo” de la cultura, en un estado de ánimo de posibilidad, incertidumbre, hipótesis, fantasía, presunción, deseo, etcétera, según la situación imperante en la cognición (pensamiento), el apego (sentimiento) y la voluntad (intención) que son, en palabras de Dilthey, estructuras de experiencia (Turner 1985, p. 295).

Y es que resulta ser que, la experiencia social vial nos indica que, las personas en las ciudades tienen un comportamiento liminal, pues el irrespeto frecuente de códigos viales es parte de la vida cotidiana y se fundamenta en el pensamiento, el sentimiento, la intención y la experiencia. Esta relación de hechos, es posible observarla en y entre conductores, peatones y agentes de ley, en una actitud dialéctica por oposición. El antropólogo mexicano, Rodrigo Díaz Cruz, quien al respecto de Antropología de la experiencia plantea que esta:

Quiere rescatar la idea de la experiencia vivida; pero en relación con lo común y general; defiende que una obra, acción, vivencia o expresión son totalidades singulares, no deducibles de lo común, pero elaboradas a partir de lo común, y cuya comprensión ha de partir de ello. (Díaz, 1997, p. 8)

Ciertas ideas sobre el irrespeto cotidiano de los códigos viales, recae para el caso que nos ocupa, en la rápida transición hacia nuevas ruralidades que hace aparecer cambios fundamentales tanto en el área urbana como rural. Las transiciones viales, arquitectónicas, económicas, empleo, visión de desarrollo, servicios de acceso a la población, cosmovisión e identidades.

En el caso de las ciudades de Nicaragua como Nagarote, es posible observar imágenes que trasgreden lo urbano, carretas tiradas por yuntas bueyes, berlinas y montados a caballo para el transporte de personas y mercancías que se integran en el espacio urbano. Una especie de continuum folk urbano que plantea Robert Redfield, al observar los cambios sociales que se generan al transformarse una sociedad folk.

A mi parecer, es conveniente dejar sentado lo que Redfield (1944) en su obra Yucatán una cultura en transición, reconoce como sociedad folk en los términos de caracterizarla por el relativo aislamiento, una identidad cultural más o menos común, uniformidad cultural, fuertes lazos de cooperación e importancia de las redes familiares, impacto del mundo de las creencias, la religiosidad y la cosmovisión, sobre el mundo secular, personalización de las relaciones comunitarias más allá de la anomia social propia de las ciudades o bien diría Marc Auge (2000) la constitución de los no lugares por el anonimato de las personas al transitar las ciudades, dejando claro el ejemplo del transporte.

Estos elementos cambiarían en la medida que se fortalecen las relaciones diádicas de contacto, comunicación e intercambio entre lo urbano y lo rural. Así, Redfield plantea por oposición, la sociedad urbana en los siguientes términos: “Las sociedades menos aisladas y más heterogéneas son las más seculares e individualistas y son las que más se caracterizan por la desorganización de la cultura” (Redfield, 1944, p. 484)

El provocarse los cambios sociales producto de la influencia de la ciudad en los espacios rurales y viceversa, nos encontramos con las zonas de concentración de comportamientos estereotipados como respuesta a los signos viales concebidos como ordenadores del Estado, llamadas así por Grimaldo (2018); Wright, Moreira y Soich, (2019). Estas llamadas zonas de concentración, por lo general las situamos en las ciudades, donde la señalización vial se presenta con mayor frecuencia, no así en el espacio rural donde no son tan frecuentes; pero si predomina la costumbre.

Es en las zonas de concentración donde se encuentra el comportamiento binario obediencia/rebeldía, en el que la observancia o no de los signos viales, queda a conveniencia como la premura del traslado, costo, distancia, cantidad de personas, agentes ambientales estacionales como lluvias, fuertes vientos, ideas de peligrosidad, el super yo, infraestructura vial, comportamientos individuales, usos y costumbres, convirtiendo los signos en símbolos respetados o no según la ocurrencia de otros fenómenos vinculantes. Estos elementos los podemos resumir en que el cumplimiento o no de las normativas viales están relacionadas con los pensamientos, sentimientos, intenciones y experiencias.

Con lo anterior, se puede argumentar el hecho de normalizar el desconocimiento y el mal uso de los códigos de tránsito, pues es más rápido y fluido transformar el espacio, el territorio, la arquitectura, la infraestructura vial; pero no así, la cosmovisión, ideologías, filosofías de vida y la superestructura.

A este punto, planteo que la Antropología Vial, se refiere una amalgama de pensamientos, sentimientos, intenciones y experiencias sociales relacionadas con el sistema y medios de transporte, la planificación e infraestructura vial y la manera en que ésta moldea el comportamiento cultural, el desplazamiento, los usos sociales y significados del espacio, que finalmente determinan la identidad y pertinencia social.

De acuerdo con esta perspectiva conceptual, retomo el planteamiento de Turner (1985), sobre la vida ordinaria del día a día, para conceptualizar la Antropología Vial en concepto de cognición (pensamiento), el apego (sentimiento) y la voluntad (intención) a lo que agrego, la cultura. Para entender el movimiento y la regulación de este en el espacio, las prácticas sociales que en estas se verifican.

Nagarote: cuna del queso y siempre limpia

Nagarote, es una ciudad y municipio del departamento de León en la República de Nicaragua, un pueblo cuya ascendencia étnica es Chorotega, quienes se dividían a su vez en dos vertientes, los de la Meseta de los Pueblos llamados diarianes, asentados en las elevaciones orientales de Nicaragua y los nagrandos, en las fértiles llanuras del occidente. Su nombre es de origen chorotega y según recopilación del geógrafo, biólogo e historiador nicaragüense, Jaime Incer Barquero, afirma que “Alfonso Valle cree que el vocablo es corrupción de Nacascolo; o tal vez de nagrand-otli, “camino de los Nagrandanos o Sutiavas”. Dávila Bolaños en cambio traduce: nahualli-otli, “camino brujo”. (Incer, 1985, p. 439)

El nacascolo que señala Valle es un árbol propio de las zonas del litoral pacífico, en la ciudad no es muy frecuente encontrarse este tipo de árbol, ahora por otro lado, el camino brujo que señala Dávila Bolaños puede a mi parecer deberse a que la localidad se encuentra a medio camino de León y Granada; otrora, ciudades de principal importancia en la época colonial, y se considera localmente, que era un remanso en el camino.

La cabecera municipal y ciudad de Nagarote, se encuentra a 42 kilómetros de la ciudad de Managua capital de la república. El acceso se logra principalmente por la carretera nueva a León, una carretera asfaltada, en excelentes condiciones, que permiten hacer el recorrido en una hora aproximadamente.

Figura 1: La quesillera, símbolo de la ciudad de Nagarote.



Fuente: Elaboración propia

Con una extensión de 598.4 km², se ubica entre las coordenadas 12°16' 3" de latitud norte y 86° 33' 55" de longitud oeste, a una altitud de 86 msnm. Limita al norte con el municipio de La Paz Centro y las costas del lago Xolotlán, al sur con el municipio de Villa Carlos Fonseca o Villa El Carmen, al este con el municipio de Mateare y al oeste con el océano Pacífico y el municipio de León.

Estimaciones del Instituto Nicaragüense de Información del Desarrollo INIDE (2020), Nagarote cuenta con una población de 38,786 habitantes, con el 63 % de la población que vive en la zona urbana, es decir unos 24, 435 habitantes aproximadamente.

La zona rural, se caracteriza por ser una llanura con pequeñas elevaciones en forma de mesetas, con una flora y fauna propia del trópico seco, las comunidades y comarcas rurales suelen ser conjuntos habitacionales familiares y extensos de manera dispersa, con amplios solares en los que se desarrolla la cultura de patio.

El área rural, que comprende las comunidades de Copaltepe, San Roque , Los Carriones, Valle los Jiménez, Los Gonzáles, Los Cruces, San Miguelito, Los Alpes, La Virgen, Candelaria, Tierra Colorada, Santa Lucía, Las Pilas, San Isidro, Calle Daniel Amador, Ojo de Agua 1, Ojo de agua 2, El Chale, EL Guayabal, El Tránsito, San Pablo, Apompuá, Tamborcito, Tecolote, El Castillo, Mesa Grande, La Chilamita, San Antonio de las Lajas, El Velero, Miramar, El Guineote, Puerto Sandino, Las Pilitas y Posa Redonde, entre otras, que en términos de mototaxis cuentan con 22 unidades.

En cuanto a señalización vial, en la zona rural estas son escasas, lo que no significa necesariamente que los pobladores no tengan el conocimiento sobre accidentes geográficos, puentes, vados, animales en la vía, zonas de derrumbe y otras que son parte la vida cotidiana.

La zona urbana se caracteriza por tener un centro de corte español del siglo XVI, una iglesia católica principal llamada Parroquia Santiago de la Concepción de la Villa de Nagarote, dispuesta de oeste a este, cuyo santo titular es Santiago Apóstol, y sus fiestas son celebradas en el mes de julio. El edificio tiene forma rectangular en vista aérea, con techo de tejas a dos aguas, su frontispicio es rectangular coronado al centro con un semicírculo, flanqueado por dos sendos jarrones y coronado con una cruz latina en el centro.

Fig. 2. Parroquia Santiago de Nagarote.



Fuente: Elaboración propia.

Frente a la parroquia se dispone el parque Central, que constituye un espacio para el disfrute del arte, actividades políticas, culturales y la recreación de los pobladores. En el parque, es posible disfrutar de la armonía de conjunto que hacen una fuente con 8 jícara, que hace memoria del tiste, bebida tradicional municipal, la estatua de la quesillera, símbolo de la comida local, juegos infantiles, kioscos de atención e información turística, árboles, palmeras, lámparas y bancas estilo colonial.

Alrededor del parque Central, se encuentran edificios de importancia como el Centro de Salud de referencia Municipal, la casa cural, el auditorio Municipal, la plaza de héroes y mártires de la Revolución Popular Sandinista y mausoleo al comandante Silvio Mayorga Delgado, fundador del Frente Sandinista de Liberación Nacional, La terminal de buses interlocales y lugares de interés comercial.

Las señales verticales se clasifican en tres tipos: las preventivas que son de color amarillo con símbolos en color negro, con el objetivo de indicar a los conductores y peatones la existencia de peligros en el camino y su naturaleza. En el caso de Nagarote, es posible encontrar señales como: zona de derrumbe, cruce de animales curvas peligrosas, entre otros.

Otro tipo de señal vertical son las restrictivas de color blanco con bordes en color rojo, tienen la cualidad de indicar la existencia de limitaciones y prohibiciones que regulan el tránsito como: alto, no estacionar, ceda el paso, paso cerrado, límites de velocidad, giros a la izquierda o la derecha, prohibido adelantar, no girar en u, peatones a su derecha; es decir, indican lo permitido, lo prohibido y lo que se puede hacer con precaución al momento de transitar las vías, estas señales son de utilidad tanto para peatones como para conductores.

Tanto las señales preventivas como las restrictivas, se encuentran reglamentadas y forman parte de las leyes de tránsito de la República de Nicaragua; y, por lo tanto, la infracción o no observancia de estas, constituyen delitos, cuya resolución puede convertirse en multas de tipo económico e incluso pena de cárcel por la ocurrencia, tipo y gravedad de accidentes que se puedan provocar.

Finalmente, encontramos las señales viales de tipo informativo, constituidas por señales verticales u horizontales con leyendas y símbolos cuyo objeto principal es guiar a peatones y conductores a lo largo de un itinerario por las avenidas, calles y carreteras; entre estas podremos encontrar, información sobre nombres y ubicación de poblaciones, cantidad de habitantes, altura sobre el nivel del mar, lugares de interés turístico, hospitales, escuelas, servicios y recomendaciones que conviene observar. Entre las de tipo informativo destacan las de identificación, para la señalización en relación con nombres de avenidas y calles, carreteras e indicadores de kilómetros.

Las señales viales de destino, estas pueden ser altas que crucen las calles y carreteras o bien en los laterales de estas, informan a peatones y conductores, los nombres de las localidades y ubicación de los destinos marcan municipios, departamentos, cantones, según corresponda la división política administrativa consignada en las leyes de los territorios. El establecimiento de estas es indispensable para la orientación a lo interno de las ciudades; así como, en las intersecciones donde los peatones y conductores eligen en un hinterland, según sus necesidades.

De recomendación e información, este tipo de señales contiene información sobre disposiciones y recomendaciones que peatones y usuarios deben seguir, así como información que conviene conocer, como: prohibido el transporte de sustancias tóxicas, transporte pesado a su derecha, límite municipal.

De recomendación y de información general – El objetivo de estas señales es, informar determinadas disposiciones y recomendaciones de seguridad que conviene observar, así

como cierta información general que conviene conocer. Algo curioso que agregar a este punto, son las direcciones que hacen referencia a lugares, situaciones, personas, sucesos históricos y no a las nomenclaturas urbanas tradicionales.

De servicios e información turística, estas informan la existencia de sitios de interés turísticos y de manera específica el tipo de este, sol, playa, religioso, arqueológico, histórico, senderismo, montañas; así como centros recreativos, sitios comerciales, restaurantes, hotelería, hostales, entre otros.

Las mototaxis en Nagarote

El sistema de transporte en Nagarote, se compone de peatones, vehículos de tracción humana, animal y automotriz, todos ellos se combinan indistintamente con el paisaje urbano de la localidad. Lo anterior responde a que, es característica de las ciudades en Nicaragua, observar el continuum folkii en cuanto a transporte se refiere. Montados a caballo, berlinas y carretas tiradas por bueyes, típicas de las zonas rurales, que recorren las calles de las ciudades, compitiendo con la modernidad del transporte urbano colectivo, autobuses, microbuses y vehículos particulares de toda gama, entre los que destacan las mototaxis.

La regulación del sistema de transporte depende en primera instancia del origen y tipología de este, en el área rural donde predomina el transporte de tracción animal de tipo caballar y bovino, cuya regulación es principalmente el hierro de marca, para conocer el dueño del semoviente; mientras que, en el área urbana, donde predominan los automotores, que están regulados por las leyes para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito.

En el municipio de Nagarote, se cuenta con dos cooperativas de taxis interlocales legalmente constituidas, cubren la ruta Nagarote – León – Managua; pero a nivel interno del municipio, el servicio de transporte más frecuente es la bicitaxi y mototaxi, representan al transporte selectivo del municipio. Brindan sus servicios en el sector Urbano, Semi rural y rural del municipio.

Mototaxi, es un nombre genérico para indicar la modificación de una motocicleta, son un medio de transporte relativamente nuevo, se caracterizan por ser vehículos livianos, rápidos y fáciles de estacionar. Existen dos tipos, las llamadas caponeras, es una motocicleta a la que se le agregó un eje de dos ruedas en la parte trasera, donde se ubica un asiento para dos pasajeros cómodos, es por lo general cerrada para protección de estos.

Fig. 4. Mototaxis en una calle de Nagarote.



Fuente: Elaboración propia.

Es otro tipo es una motocicleta modificada, a la que se le agregó un eje de dos ruedas sobre las que descansa una especie de coche frontal, para el uso de dos pasajeros por cuestiones de espacio; sin embargo, esta situación transgrede la realidad del medio de transporte, es posible ver familias y grupos de amigos de hasta 6 miembros utilizándolo.

Las mototaxis actuales, fueron las otras bicitaxis, que aún coexisten con las mencionadas anteriormente. Estas son básicamente una mototaxi, con la salvedad que su tracción es completamente humana o bien “a pedal” como se dice localmente, estas bicitaxis aún persisten principalmente en el área urbana, siguen la ruta de barrios más populares y calles que necesitan mayor atención de la municipalidad.

Ciertamente las mototaxis, resultan ser un medio de transporte económicamente viable para transportistas y usuarios, por las dimensiones relativamente pequeñas de la ciudad, el coste del viaje, el combustible, repuestos, aceites, distancias, rapidez, flexibilidad para hacer estaciones a conveniencia y la cercanía social que implica.

En la actualidad, la Comisión de Asuntos Sociales del Concejo Municipal, es la encargada de asumir lo referente al sector transporte intermunicipal, el gremio de Mototaxis está representado por 135 unidades; 113 en el sector Urbano, 22 en el área rural, estas 135 unidades se encuentran debidamente registradas, carnetizadas, con sus respectivas concesiones, y con inspección mecánica en coordinación con la policía de tránsito y la alcaldía. Se cuenta con 124 bicitaxis, registradas y con concesión.

A pesar de no estar aprobada la ordenanza para la regulación del servicio de transporte intermunicipal, para efectos de pagos de Impuestos y Tasas (certificaciones de operación anual, matrícula, mensualidad al servicio selectivo de Moto Taxis, Inter locales, transporte colectivo, bici taxis) se ha oficializado mediante la ordenanza municipal sobre “Estrategia de recaudación y determinación de los montos para el cobro de impuestos, tasas y contribuciones especiales municipales”.

El servicio de mototaxis, resultan ser muy útiles en lugares donde los taxis, por diversas razones como el costo de la carrera, la situación de las calles y caminos, hora del día, reglamentos que regulan, entre otros, no penetran.

En el tema de las mototaxis, se ven inmiscuidas necesariamente varias instituciones como: la administración municipal y la policía nacional principalmente; sin embargo, en este concurso se puede visualizar al Instituto Nicaragüense de Turismo, Ministerios de Transporte e Infraestructura y el Ministerio del Trabajo.

Por lo general, este tipo de transporte no cumple con las especificaciones técnicas, ni las condiciones en cuanto al material, el tipo de soldadura, seguridad del conductor y pasajeros, falta de capacitación vial al conductor, seguros del vehículo, la licencia y los pasajeros, formalidades en cuanto a presentación del conductor, resguardo de elementos agroecológicos como la lluvia, el viento, el sol, la temperatura, diseño del medio de transporte, identificación y particularidad de este.

Entre las ventajas que tiene el servicio de mototaxis, destaca el hecho de ser un transporte caracterizado por su bajo costo en relación con taxis locales, son rápidos, flexibles en cuanto a la penetración y movilidad en las áreas en que se desplaza. Dadas las dimensiones de estos vehículos, resulta que recorren distancias en menor tiempo. Esta situación es un arma de doble filo; debido a que, los conductores generalmente realizan malas maniobras para alcanzar las distancias o bien como ellos dice popularmente, para “ganarse el pasajero”.

Para las familias de los mototaxistas, es una forma de sobrevivencia; pues, por lo general, resulta ser que los dueños de este tipo de vehículos no son los conductores; es decir, venden su fuerza de trabajo al dueño del medio de producción.

A nivel ambiental, producen menos emisiones de gases perjudiciales; pero si, mayor contaminación ambiental acústicaⁱⁱⁱ. Por lo general les modifican los mofles o escapes, adaptándoles resonadores que ocasionalmente interrumpen el descanso y la tranquilidad de los vecinos.

Los conductores de mototaxis recogen pasajeros en cualquier parte del trayecto que estos recorren, tal como si fuera un taxi, situación que provoca conflictos entre ambos prestadores de servicios, que incluso para algunos, se pone en riesgo al pasajero.

A nivel de uso del espacio, muchos de los mototaxis utilizan las aceras como parqueos, esto dificulta la movilidad de los peatones, quienes se ven obligados a usar la calle, poniendo en riesgo su vida.

El diseño de las mototaxis, es exclusivo para el transporte de personas; sin embargo, es posible ver cargamentos de las personas que además de sobrepasar el peso, hay que señalar que estos automotores, carecen de maletero.

A nivel laboral, han reducido significativamente la tasa de desempleo entre la población joven, sobre todo del área urbana en el municipio, este, muy a pesar de que sea de manera informal; sin embargo, hay que señalar, que a la par de subsanar esta necesidad entre los jóvenes, se debe decir, que las mototaxis han aumentado la ocurrencia de accidentes de tránsito, por razones anteriormente descritas.

Las Mototaxis están siendo modificadas y ensambladas en el país, sin ninguna autorización ni regulación, elevando el riesgo de los pasajeros y del mismo conductor. En cuanto a seguro de licencia, de la unidad de transporte y de vida de los conductores y usuarios de estos vehículos, son inexistentes, lo que eleva la vulnerabilidad ante accidentes.

En términos de planificación urbanísticamente, hace falta definir las rutas por las cuales pueden transitar estos vehículos, situación que provoca en horas pico o de mayor movimiento vehicular, embotellamientos, elevan el riesgo de accidentes de tránsito.

La ley N.º 431 “Ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito con sus reformas incorporadas, fue aprobada en abril del 2014 y publicada en La Gaceta, diario oficial N.º 96 del 27 de mayo de 2014. A esta fecha los mototaxis no figuraron como vehículos de transporte colectivo, razón por la que estos quedaron a margen de la ley, situación que se traduce en la falta de regulación por los órganos competentes; únicamente se hace mención de moto taxis en los artículos 95 y 96 de la ley general de transporte terrestre, de junio de 2005, sin dar mayores detalles de estos.

Los conductores de mototaxis, no tiene identificación legal ni social; es decir, no poseen carné que los acredite como tal, al tiempo que carecen de logotipos, insignias o uniformes que los identifiquen, Esto puede ser una oportunidad, pues pueden formar parte de la oferta y circuitos turísticos de la ciudad, por medio de capacitaciones ; por lo que se puede capacitar a conductores en servicios turísticos de manera que se vinculen con la oferta turística local, aprovechando las oportunidades que brinda

Nagarote al ser declarada ciudad creativa

Esta oportunidad es posible gracias a la aplicación de la ley 40 “Ley de Municipios” que otorga a los consejos municipales atribuciones para regular el transporte intermunicipal, para dar legalidad, formalidad y regulación a las mototaxis.

A partir del año 2022 con las elecciones municipales, se espera que la regulación de las mototaxis y bicitaxis, se haga realidad, así evitar conflictos sociales, espaciales y legales. Actualmente la policía nacional se encuentra desarrollando el proyecto de reformas a las normativas administrativas La ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito, Ley N.º 431, para incluir a estos automotores con las especificaciones y regulaciones específicas, así como el tipo de licencia con la que deben circular.

Por último, un punto a favor de los dueños de mototaxis; es que, al ser motocicletas modificadas localmente, no dependen de compañías que se dediquen a su importación y los repuestos son los mismos de la motocicleta; es decir, no existen repuestos y partes exclusivas de este automotor.

Conclusiones

La Antropología vial, como concepto, está en constante formulación y esta debe estar sujeta a la experiencia cultural en la que se verifica, se advierte a considerar pensamientos, sentimientos, intenciones y experiencias sociales relacionadas con el sistema y medios de transporte, tomando en cuenta lo anterior, facilitará procesos culturalmente compatibles en cuanto a la gestión vial.

El sistema del transporte en Nagarote variado y abarca desde vehículos de tracción humana hasta moto taxis estas últimas son especialmente populares en la ciudad debido a su bajo costo económico y la capacidad para moverse rápidamente en las estrechas calles; así mismo, se ha convertido en una oportunidad laboral para la población joven del municipio.

A pesar de la realidad anteriormente señalada, existe una falta de regulación y seguridad en su funcionamiento esto incluye como falta de observancia en las especificaciones técnicas de estos automotores exceso de pasajeros falta de seguros para pasajeros y terceros; así como, identificación de los conductores; con las elecciones municipales del año 2022 y el desarrollo de proyectos de reformas a las normativas administrativas, se espera que la regulación de las moto taxis se convierta en una realidad esto podría absorber muchos de los problemas actuales relacionados con la seguridad y la legalidad de los mismos.

La cultura vial como todo aprendizaje cultural, conlleva procesos de socialización, estos suelen ser más lentos que las ocurrencias extemporáneas e imprevistas que trae consigo el mundo moderno.

En resumen, Nagarote es una ciudad con una historia cultural rica y una variedad de desafíos y oportunidades en el sector del transporte particularmente en lo que respecta a las mototaxis la regulación adecuada y la planificación urbana son esenciales para abordar los problemas existentes y aprovechar de manera eficiente estos vehículos en el contexto local.

Listado de referencias

- Augé, M. (2000). Los no lugares espacios del anonimato: Una antropología de la sobremodernidad. Gedisa.
- Cienfuegos, M. (2016) Aproximación teórica a la región histórica y al catolicismo popular de la Meseta de los Pueblos. *Humanismo y cambio social*. Número 7. Año 3. 39 – 48.
- Díaz Cruz, R. (1997) La vivencia en circulación. Una introducción a la antropología de la experiencia *Alteridades*, vol. 7, núm. 13, pp. 5-15
- Grimaldo, Ch. (2014) Conversación con Pablo Wright: La Antropología vial, una propuesta para el estudio de la movilidad en el campo cultural. Disponible en: <https://ia802903.us.archive.org/27/items/encartes-vol-3-num-5/wright-cuerpos-viales-antropologia.pdf> Consultado en mayo 2023. Consultado en mayo 2023
- Homobono, J I. (2000) Antropología urbana: itinerarios teóricos, tradiciones nacionales y ámbitos temáticos en la exploración de lo urbano. *Zainak*. Número 19, 15-50. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/11497958.pdf> Consultado en junio 2023.
- Incer Barquero, J. (1985) Toponimias indígenas de Nicaragua. Libro libre
- INIDE (2020) Estimaciones. Instituto Nicaragüense de Información del Desarrollo. INIDE
- La Gaceta (2012) Ley 40. Ley de municipios con reformas incorporadas. La Gaceta.
- ___a. (2002) Ley 431. Ley para el régimen de Circulación vehicular e infracciones de tránsito. La Gaceta.
- Levi Strauss, C. (1995) Antropología estructural. Editorial Paidós
- Pérez Stéfanov, B. (2021). Aportes de las ciencias sociales al abordaje teórico y práctico para el estudio de la movilidad sostenible y la seguridad vial. *Revista ABRA*, 41(63), 33-54 Disponible en: <https://www.scielo.sa.cr/pdf/abra/v41n63/2215-2997-abra-41-63-33.pdf> Consultado en mayo, 2023.
- Redfield, R. (1944). Yucatán una cultura de transición. Fondo de Cultura Económica.
- Turner, V. (1985) *On the Edge of the Bush. Anthropology as experience*. The University of Arizona press.

Wright, P, Moreir, M. & Soich, D. (2007) Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires. Buenos Aires: CIE UMSAN. Disponible en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/159369> . Consultado en mayo 2023.

Wright, P. 2007. Antropología y comportamiento vial. La Nación, 11 enero 2007

Wright, P. (2020) Cuerpos viales, cultura y ciudadanía: reflexiones antropológicas. Encartes, vol. 3, núm. 5, marzo agosto, pp. 10-28. Disponible en: <https://ia802903.us.archive.org/27/items/encartes-vol-3-num-5/wright-cuerpos-viales-antropologia.pdf> Consultado en mayo 2023.

Wright, P. Moreira, M. V. y Soich, D. (2019). “Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en las calles de Buenos Aires”, en Leticia Katzer (ed.), Perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina, pp.164-215. Mendoza: Instituto de Arqueología y Etnología de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.